

Vers un Plan de transport pour l'Estrie

Rapport sur la consultation publique

**Ministère des Transports
Direction de l'Estrie**

Février 2002

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec 2003
ISBN : 2-550-40363-0

MOT DU DIRECTEUR

En 1997, le ministère des Transports du Québec a entrepris l'élaboration et la réalisation d'un plan de transport global pour l'Estrie. Tout d'abord, une équipe de travail a effectué un bilan exhaustif de la situation actuelle des transports en Estrie. Par la suite, en collaboration avec plusieurs acteurs du domaine du camionnage, du transport des personnes et des secteurs économique, touristique et industriel, la Direction de l'Estrie a élaboré une proposition de plan de transport qui inclut une série de recommandations concrètes. Ce plan, qui a pour objet de répondre de façon efficace aux besoins des citoyens, aura un impact important sur l'ensemble de la population pour les quinze prochaines années, et même au-delà. À partir d'une vision d'ensemble de tous les modes de transport, de l'environnement naturel et humain, de l'aménagement du territoire, ainsi que du développement économique régional, le *Plan de transport de l'Estrie* déterminera les priorités d'action du ministère des Transports jusqu'en 2016.

Les principaux acteurs en matière de transport, de même que la population en général, ont été associés à l'élaboration du plan par l'intermédiaire d'activités d'information et de consultation. Ainsi, des consultations publiques ont été tenues tout au long des mois de septembre à novembre 2001. Par ailleurs, dans le but de faciliter la participation de la population à la démarche, des exemplaires du document intitulé *Sommaire du diagnostic et proposition d'un plan de transport pour l'Estrie* ont été rendus disponibles pour consultation dans plus d'une centaine d'endroits publics, dont les hôtels de ville des municipalités locales et des MRC de l'Estrie, les bibliothèques municipales ou institutionnelles, les bureaux du ministère des Transports en Estrie ainsi que les bibliothèques des établissements d'enseignement supérieur (Université de Sherbrooke, Université Bishop's, Cégep de Sherbrooke, Séminaire de Sherbrooke et Champlain Regional College). Tous les Estriens ont ainsi eu accès aux documents d'information et de consultation.

De nombreux organismes, groupes et individus ont fait connaître leur position sur les différentes orientations proposées pour le plan de transport. Je les en remercie et je tiens à les assurer que leur participation se mesurera par les actions futures du ministère des Transports en Estrie.

Le directeur,

Antoine Robitaille, ing.

SOMMAIRE

- La préoccupation environnementale s'avère primordiale chez bon nombre des groupes et des individus consultés, ce qui explique le grand nombre de questions et de commentaires émis à ce sujet. Il semble que les actions à teneur environnementale déjà posées par le Ministère aient surpris et réjoui les partenaires en environnement, de même que plusieurs autres intervenants.
- L'établissement des priorités des budgets dont le Ministère a la responsabilité soulève maintes questions.
- Dans les prochaines années, le transport collectif demeurera un enjeu d'importance pour la Direction de l'Estrie. Plusieurs demandes ont été communiquées à ce sujet.
- La présence des véhicules hors route dans les emprises routières engendre des problèmes dont plusieurs ont été décriés par les divers intervenants.
- Le taux élevé de collisions avec la grande faune se doit d'être diminué par des moyens appropriés. L'augmentation du prélèvement par la chasse sportive fut maintes fois citée comme un outil efficace de contrôle du cheptel.
- Le transport lourd est cause de nombreux problèmes, dont une dégradation accélérée des chaussées et une détérioration de la qualité de vie des riverains en traversée d'agglomération.

TABLE DES MATIÈRES

MOT DU DIRECTEUR.....	I
SOMMAIRE	II
ÉQUIPE DE RÉALISATION	VI
INTRODUCTION	1
ACTIVITÉS DE CONSULTATION	2
OBJECTIFS ET OBJETS DE LA CONSULTATION	2
DOCUMENTS DE CONSULTATION	2
DÉROULEMENT DE LA CONSULTATION	3
POINTS DE VUE DES PARTICIPANTS.....	4
1 PRIVILÉGIER LES INTERVENTIONS AYANT POUR OBJET LA CONSERVATION ET L'AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES ACTUELLES DE TRANSPORT.....	4
1.1 CONSERVER ET AMÉLIORER LES INFRASTRUCTURES ET LES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT.....	4
1.1.1 Améliorer la qualité des principaux axes routiers de la région	4
1.1.2 Améliorer le confort de roulement du réseau routier en privilégiant les interventions les plus efficaces.....	5
1.1.3 Conserver le bon état de l'ensemble des ponts et structures.....	5
1.1.4 Augmenter l'efficacité du réseau de camionnage	6
2 AMÉLIORER LA SÉCURITÉ.....	8
2.1 ÉTABLIR DES CONDITIONS DE SÉCURITÉ COHÉRENTES PAR RAPPORT À LA FONCTION DE ROUTE	8
2.1.1 Corriger les déficiences connues du réseau routier.....	8
2.2 AMÉLIORER LES CONDITIONS DE SÉCURITÉ LORS DES TRAVERSÉES D'AGGLOMÉRATION	10
2.2.1 Viser une meilleure gestion de la circulation lors des traversées d'agglomération.....	10
2.3 METTRE AU POINT AVEC LES PARTENAIRES VISÉS UNE GESTION SÉCURITAIRE DES CORRIDORS ROUTIERS	13
2.3.1 Mettre au point une approche de planification pour le contrôle des accès et l'implantation des sentiers de véhicules hors route et de pistes cyclables.....	13
2.4 RÉDUIRE LE NOMBRE D'ACCIDENTS IMPLIQUANT LA GRANDE FAUNE	16
2.4.1 Améliorer le bilan d'accidents impliquant la grande faune	17

3	CONCILIER LES RAPPORTS ENTRE LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET LEUR ENVIRONNEMENT	19
3.1	POURSUIVRE L'INTÉGRATION DE L'ENVIRONNEMENT À LA GESTION DES TRANSPORTS.....	19
3.1.1	Assurer la protection de la ressource eau et du milieu hydrique	19
3.1.2	Poursuivre l'intégration de l'environnement à la gestion des transports....	23
3.2	PRÉSERVER ET METTRE EN VALEUR LES PAYSAGES DE LA RÉGION ESTRIENNE.....	24
3.2.1	Intégrer la notion de paysage dans le développement et l'entretien du réseau routier.....	24
3.3	AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DES RIVERAINS PAR LA RÉDUCTION DES NUISANCES CAUSÉES PAR LA ROUTE	28
3.3.1	Prévoir et atténuer les nuisances causées par la route	28
4	RENFORCER LES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS	30
4.1	SOUTENIR ET PROMOUVOIR LE TRANSPORT FERROVIAIRE	30
4.1.1	Axe d'intervention : Favoriser l'utilisation des infrastructures ferroviaires pour le transport des marchandises.....	30
4.2	FAVORISER L'INTÉGRATION DU TRANSPORT COLLECTIF DES PERSONNES	33
4.2.1	Viser une meilleure intégration des systèmes de transport.....	33
4.3	ENCOURAGER L'UTILISATION DU VÉLO COMME MOYEN DE TRANSPORT ET FACILITER LES DÉPLACEMENTS PIÉTONNIERS DANS LES AGGLOMÉRATIONS ...	37
4.3.1	Favoriser la mise en place et le développement d'équipements et de réseaux cyclables et de corridors de déplacements piétonniers	37
5	SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION ESTRIENNE	39
5.1	SOUTENIR LES PROJETS À FORTE INCIDENCE SOCIO-ÉCONOMIQUE.....	39
5.1.1	Intégrer les paramètres d'ordre économique dans les études de justification de projets routiers.....	40
5.2	CRÉER DE NOUVEAUX LIENS AU MOMENT OPPORTUN.....	40
5.2.1	Offrir à la circulation de transit et au camionnage des voies alternatives pour les traversées d'agglomérations qui font problème	42
5.2.2	Assurer la qualité des liaisons routières vers les autres régions	43
5.3	ACTUALISER LA CONNAISSANCE DES BESOINS DE LA RÉGION ESTRIENNE EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES	44
5.3.1	Obtenir un portrait fidèle du transport des marchandises dans la région.....	44
5.4	FACILITER L'ACCÈS AUX PRODUITS TOURISTIQUES	44
5.4.1	Assurer une liaison vers les pôles touristiques majeurs de la région.....	44

6 AUTRES QUESTIONS ET COMMENTAIRES	47
6.1 BUDGETS ET PRIORITÉS.....	47
6.2 PRÉSENTATION ET PROCESSUS DE CONSULTATION.....	47
6.3 RESPONSABILITÉS DES MUNICIPALITÉS	49
6.4 RÔLE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET ÉVALUATION DE LA SITUATION ACTUELLE.....	50
6.5 DÉMOGRAPHIE.....	51
CONCLUSION.....	52
ANNEXE 1	53
LÉGENDE DES ACRONYMES UTILISÉS DANS LE DOCUMENT	53
ANNEXE 2	54
ÉCHÉANCIER DES PRÉSENTATIONS	54
ANNEXE 3	55
SOURCE DES QUESTIONS ET COMMENTAIRES	55
ANNEXE 4	56
LISTE DES ÉTUDES ET DES DOCUMENTS PRODUITS DANS LE CADRE DE L'ÉLABORATION DU <i>PLAN DE TRANSPORT DE L'ESTRIE</i>	56

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Ministère des Transports

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

Louis Ferland, chef du Service des inventaires et du plan
Président du comité technique
Direction de l'Estrie

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

Jean Gagné, Service des inventaires et du plan
Secrétaire du comité directeur et du comité technique
Direction de l'Estrie

Lucie Brochu, Service de liaisons avec les partenaires et les usagers
Technicienne à l'information

Groupe Everest

Louis-André Neault
Directeur recherche-stratégie

Stéphanie Shooner
Coordonnatrice en communication

INTRODUCTION

Le territoire couvert par le *Plan de transport de l'Estrie* correspond à celui de la région administrative 05 du gouvernement du Québec. Cette région compte 99 municipalités¹ regroupées en sept municipalités régionales de comté : la MRC d'Asbestos, la MRC de Coaticook, la MRC du Granit, la MRC du Haut-Saint-François, la MRC de Memphrémagog, la MRC de La Région-Sherbrookoise et la MRC du Val-Saint-François.

Le processus d'élaboration du *Plan de transport de l'Estrie* a débuté en 1997. En 1998, le programme de travail a été approuvé par les autorités concernées et a conduit, de 1998 à 2000, à la réalisation d'une quarantaine d'études techniques portant sur divers aspects des transports dans la région. Par la suite, ces études ont permis d'établir un diagnostic de la situation des transports en Estrie, lequel a été terminé en 2001. En septembre 2001, la Direction de l'Estrie déposait sa proposition de plan de transport et amorçait l'étape de la consultation publique, qui s'est terminée à la fin de décembre 2001.

La consultation publique a porté sur l'ensemble des documents produits dans le cadre de l'élaboration du plan de transport, mais, plus particulièrement, sur le document intitulé : *Sommaire du diagnostic et proposition d'un plan de transport pour l'Estrie*. Tous les Estriens ont été conviés à participer activement à la consultation publique, puisqu'ils sont tous touchés par la gestion des réseaux et des systèmes de transport. La Direction de l'Estrie a mandaté la firme de communication Le Groupe Everest afin d'assister à toutes les rencontres publiques, de prendre note de tous les avis et les commentaires émis et de rédiger le présent rapport. Par la suite, le Ministère a pris connaissance de tous ces avis et commentaires, puis les a intégrés, le cas échéant, à la version finale du *Plan de transport de l'Estrie*.

Le présent document constitue le rapport sur la consultation publique pour le diagnostic et la proposition de plan de transport. Il expose brièvement en quoi ont consisté les activités de consultation, puis il relate fidèlement les points de vues, les commentaires et les questions recueillis tout au long de la démarche de consultation publique et qui ont un lien avec la planification régionale des transports.

1 25 avril 2001

ACTIVITÉS DE CONSULTATION

Bien que certaines activités de consultation sectorielle aient eu lieu en cours d'élaboration du plan de transport, la consultation élargie n'a porté que sur l'étape ultime de la proposition de plan de transport, ce qui incluait un sommaire du diagnostic de la situation des transports en Estrie.

Objectifs et objets de la consultation

Les principaux objectifs du Ministère pour la consultation publique ont été de :

- favoriser les échanges avec les partenaires concernant la situation des transports en Estrie et leur planification pour les quinze prochaines années;
- favoriser l'émergence de solutions novatrices qui tiennent compte des budgets dont disposent le Ministère et ses partenaires.

Les objets sur lesquels le Ministère souhaitait faire porter la consultation ont été :

- les cinq orientations mises en avant par le Ministère ainsi que les objectifs et les axes d'intervention liés à chacune d'elles;
- les moyens d'action découlant des orientations et des objectifs.

Documents de consultation

Le Ministère a produit trois documents pour soutenir la consultation :

- *Diagnostic.*
- *Sommaire du diagnostic et Proposition d'un plan de transport pour l'Estrie;*
- *Proposition d'un plan de transport pour l'Estrie - en bref;*

Ces documents, en plus de leur version imprimée, ont été rendus accessibles par l'intermédiaire du site Web de la Direction de l'Estrie du ministère des Transports : www.mtq.gouv.qc.ca/regions/estrie.

Déroulement de la consultation

Le processus de consultation a débuté le 27 septembre 2001 par la tenue d'une conférence de presse annonçant à la population la consultation de même que les moyens d'y participer. Par la suite, le 11 octobre 2001, les employés de la Direction de l'Estrie du ministère du Transports ont assisté à la présentation de la proposition du plan de transport, avant que ne soit véritablement lancée la consultation auprès des clientèles visées : le comité aviseur, la MRC de La Région-Sherbrookoise, les partenaires en environnement, la MRC du Val-Saint-François, la MRC du Haut-Saint-François, les députés provinciaux de la région, la CAR, la MRC du Granit, la MRC de Coaticook et la MRC de Memphrémagog, le CRD, puis la MRC d'Asbestos (voir l'échéancier des présentations en annexe 2).

Par la suite, 23 intervenants ont exprimé leur point de vue par l'intermédiaire de mémoires, d'avis, de questionnaires ou de résolutions, et ce, sur une période approximative de trois mois, d'octobre à décembre 2001 (voir la liste des documents déposés en annexe 4). Les groupes ayant exprimé leur opinion sur le plan de transport se répartissent comme suit :

- 2 MRC;
- 9 municipalités;
- 1 service relevant du gouvernement;
- 4 organismes œuvrant pour le développement de leur communauté;
- 2 regroupements offrant des services de transport adapté;
- 3 organismes préoccupés par la question environnementale;
- 1 comité traitant de la toponymie;
- 1 citoyen.

Enfin, au cours des mois de décembre 2001 et de janvier 2002, le présent rapport sur la consultation a été rédigé. Les points de vue des participants, recueillis tout au long de la consultation, ont par la suite été considérés, lorsque pertinents, dans la version finale du *Plan de transport de l'Estrie*.

POINTS DE VUE DES PARTICIPANTS

1 PRIVILEGIER LES INTERVENTIONS AYANT POUR OBJET LA CONSERVATION ET L'AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES ACTUELLES DE TRANSPORT

1.1 CONSERVER ET AMÉLIORER LES INFRASTRUCTURES ET LES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT

Intervenants	Question ou commentaire
MRC Haut-Saint-François (Consultation publique)	Pourquoi ne pas exiger des contracteurs une garantie de 20 ans sur les routes construites?
MRC Memphrémagog (Avis écrit)	Le programme de réfection et d'entretien doit être renforcé pour espérer conserver et améliorer les infrastructures actuelles de transport.
Municipalité de Canton de Hatley (Avis écrit)	Le ministère des Transports devrait améliorer substantiellement la qualité des routes (surface, déneigement, accotements).
Municipalités d'Ogden, de Saint-Étienne-de-Bolton et de Stukely-Sud (Avis écrits)	Le ministère des Transports devrait améliorer la qualité des routes et augmenter la fréquence des travaux d'entretien/réfection.
Partenaires en environnement (Consultation publique)	Certains secteurs ne présentent pas assez de zones de dépassement.

1.1.1 Améliorer la qualité des principaux axes routiers de la région

1. Moyen d'action : Concentrer les efforts d'intervention en matière de conservation des chaussées sur les routes les plus aptes à faciliter les liaisons vers les marchés, les lieux de production et les ressources naturelles;

2. Moyen d'action : Améliorer la fluidité et la fonctionnalité de l'axe autoroutier nord-sud, en réalisant le doublement de la chaussée de l'autoroute 55 au nord de Windsor;

3. Moyen d'action : Maintenir à un niveau élevé le bon état de la chaussée des autoroutes 10 et 55 et des routes du réseau stratégique.

1.1.2 Améliorer le confort de roulement du réseau routier en privilégiant les interventions les plus efficaces

1. Moyen d'action : Accentuer les efforts d'inventaire pour obtenir des données détaillées et précises sur l'état et la composition de la chaussée et de ses éléments;
2. Moyen d'action : Généraliser l'utilisation du système de gestion de chaussée de façon à optimiser les choix d'intervention, compte tenu du cadre financier disponible;

Intervenants	Question ou commentaire
Comité aviseur (Consultation publique)	Comment les budgets sont-ils distribués sur le réseau ? Les routes à mauvaise IRI seront favorisées en termes d'affectation des budgets, l'argent affecté à une route dépend-il de l'achalandage? Les 34 structures considérées comme en mauvais état seront-elles traitées en priorité?
MRC Le Granit (Consultation publique)	Plusieurs routes sont hypothéquées sur notre territoire. Ces conditions seront-elles prises en compte lors de la réalisation du plan de transport?

3. Moyen d'action : Accroître les interventions préventives telles que l'amélioration du drainage, l'usage de traitement de fissures et la réparation des défauts ponctuels.

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

Commentaire général

Intervenants	Question ou commentaire
MRC de La Région-Sherbrookoise (Consultation publique)	Où s'arrête la responsabilité du ministère des Transports au sujet des ponts et structures?

1. Moyen d'action : Mettre en place un système ISO afin de mieux encadrer les activités d'inspection des structures;
2. Moyen d'action : Optimiser les choix d'intervention;

Intervenants	Question ou commentaire
Municipalité de Hatley (Avis écrit)	Le ministère des Transports devrait répondre aux attentes municipales dans la réparation pressante des ponts et ouvrages d'art.

3. Moyen d'action : Accentuer les opérations d'entretien préventif des structures dans le cadre des activités courantes d'exploitation du réseau routier.

1.1.4 Augmenter l'efficacité du réseau de camionnage

1. Moyen d'action : Corriger les déficiences géométriques des intersections causant problème;

Intervenants	Question ou commentaire
MRC de La Région-Sherbrookoise (Consultation publique)	Qu'est-il advenu du dossier de la construction d'un pont face à la Domtar que les camions lourds pourraient emprunter au lieu d'abîmer les routes actuelles?
MRC Val-Saint-François (Consultation publique)	La voie de détournement, à Danville, pour l'usine Magnola, est une très belle initiative. Pourquoi Domtar n'a-t-elle pas eu droit au même privilège? Depuis 15 ans, le transport lourd accapare le réseau routier. La construction d'un nouveau pont, à Windsor, serait tout indiquée. Il faudrait à tout le moins que l'intersection 143-249 soit améliorée.

2. Moyen d'action : Améliorer l'état de la chaussée des routes du réseau de camionnage les plus sollicitées;

Intervenants	Question ou commentaire
CRD-Estrie (Mémoire)	Comme certaines routes régionales et plusieurs routes collectrices (au total environ 39 % du réseau supérieur) sont vieilles et présentent des déficiences structurales importantes, elles sont particulièrement sensibles aux effets du gel et du dégel. Le CRD-Estrie recommande à la Direction régionale du ministère des Transports d'identifier et de renforcer le contrôle de la circulation lourde en période de dégel.
GAPEC (Questionnaire)	Nous demandons au ministère des Transports d'améliorer les infrastructures routières et environnementales du Haut-Saint-François afin de les rendre conformes à la réalité de la circulation lourde sur le territoire.
GAPEC (Questionnaire)	Le ministère des Transports devrait exiger des compagnies de camions lourds une part pour permettre l'amélioration des infrastructures routières et environnementales.
MRC Asbestos (Consultation publique)	À l'exemple des États-Unis, une réglementation annuelle établie par le ministère des Transports serait nécessaire au sujet des limites de poids des transports lourds, et ce, même sur les routes entretenues par les municipalités. Sur nos routes de transit, on ne peut empêcher les camions de sortir du bois de leur terre. La municipalité est aux prises avec ce problème.

3. Moyen d'action : S'assurer d'une harmonisation entre le réseau de camionnage des municipalités et celui du ministère des transports (ministère des Transports).

Intervenants	Question ou commentaire
CAR (Consultation publique)	Quel est le lien entre les structures municipales et les structures ministérielles?
Partenaires en environnement (Consultation publique)	En ce qui a trait à la vitesse de base, ce n'est pas nécessairement un problème que les camions roulent moins vite.
CLD Haut-St-François (Mémoire)	Nous demandons au ministère des Transports de permettre, mais pour des périodes et des lieux restreints (avec affichage / avis à l'appui pour les usagers de la route), l'utilisation de l'emprise de la route pour le triage, le façonnage de billes et la mise en charge dans les camions. Seuls les endroits sécuritaires pourront ainsi être retenus.
MRC Le Granit (Mémoire)	Nous demandons au ministère des Transports de classer « accès aux ressources » ou compenser les municipalités pour l'entretien des routes locales donnant accès à la ZEC ou aux terres publiques utilisées à des fins récréatives encadrées et de production forestière.
MRC Le Granit (Consultation publique)	Sur les routes secondaires, il devrait y avoir une interdiction aux camions lourds, notamment sur la route 263. Ces derniers sont une nuisance dans les villages et sont dangereux. Il faudrait contrôler la masse totale imposée aux structures et envoyer les camions lourds sur les routes principales qui sont plus solides.
MRC Val-Saint-François (Consultation publique)	Le ministère des Transports accorde-t-il des subventions aux municipalités où se pratique le transport de bois? Il y a un débordement des camions dans les municipalités. Il existe 2 nouvelles portes d'entrées dans un rang pour Domtar.
GAPEC (Questionnaire)	Le ministère des Transports doit sensibiliser les compagnies de camionnage pour le respect et la sécurité.

2 AMELIORER LA SECURITE

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

2.1.1 Corriger les déficiences connues du réseau routier

1. Moyen d'action : Compléter les inventaires des principales déficiences ayant un impact sur la sécurité routière;

Intervenants	Question ou commentaire
MRC Memphrémagog (Mémoire)	Nous proposons, afin d'éviter une mise à jour constante des inventaires et données soutenant un plan dont la durée est de 15 années, que le plan de transport prévoie d'ores et déjà une mise à jour quinquennale de l'information de base et arrime ses inventaires à ceux produits par les MRC, lesquelles procèdent en collaboration avec tous les partenaires gouvernementaux et municipaux concernés.

2. Moyen d'action : Corriger dans les plus brefs délais, les points noirs existant sur le réseau routier en privilégiant ceux qui présentent un fort potentiel de réduction d'accidents;

Intervenants	Question ou commentaire
Comité aviseur (Consultation publique)	Les points noirs sont-ils étudiés cas par cas?
MRC Val-Saint-François (Consultation publique)	Certaines zones sont dangereuses et aucune amélioration n'est apportée. Ce n'est pas parce que les études sont positives et ne relatent aucun mort qu'une zone n'est pas dangereuse.
MRC Val-Saint-François (Consultation publique)	Pourquoi n'y a-t-il aucun point noir sur la 55?

3. Moyen d'action : Éliminer les obstacles dangereux aux abords de la route et maintenir un programme annuel d'ajout et de remplacement de glissières de sécurité en accordant la priorité aux interventions les plus rentables;

4. Moyen d'action : Procéder au pavage des accotements sur les routes les plus sollicitées, corriger les courbes et pentes sous-standards, en choisissant en priorité celles où l'on trouve des sites accidentogènes;

Intervenants	Question ou commentaire
GAPEC (Questionnaire)	Le pavage des accotements sur les routes les plus sollicitées par le camionnage n'est pas la solution idéale, car avant tout, la fondation n'est pas suffisante en terme de solidité et de largeur.

5. Moyen d'action : Intervenir en priorité sur les sites dont les valeurs d'orniérage sont supérieures à 15 mm;

6. Moyen d'action : Assurer une présence régulière du Ministère en privilégiant l'approche "monitoring" sur l'ensemble du réseau routier, de façon à détecter rapidement les déficiences ponctuelles ayant un impact sur la sécurité routière;

7. Moyen d'action : S'assurer que le marquage soit visible en tout temps, en utilisant des produits de marquage plus performants;

Intervenants	Question ou commentaire
CRD-Estrie (Mémoire)	Il arrive souvent que le marquage de la chaussée et les panneaux de signalisation soient usés ou abîmés de sorte que leur lecture est particulièrement difficile la nuit, dans des conditions de faible éclairage ou lors de précipitations. Les personnes âgées, dont le nombre s'accroîtra considérablement en Estrie d'ici 2016, sont particulièrement sensibles à ces défauts. Le CRD-Estrie propose que le ministère des Transports s'assure que toutes les intersections de son réseau soient convenablement éclairées.

8. Moyen d'action : S'assurer que les panneaux de signalisation sont visibles en tout temps, à l'aide d'un programme d'inspection systématique et de remplacement des panneaux défectueux;

9. Moyen d'action : Maintenir un programme de viabilité hivernale comprenant des méthodes, des moyens et des opérations pour maintenir ou rétablir la circulation sécuritaire des personnes et des marchandises sur l'ensemble du réseau routier durant l'hiver. Ce programme mettra l'accent sur le temps de réponse et sur l'homogénéité de la qualité de l'entretien sur l'ensemble du réseau.

Intervenants	Question ou commentaire
GAPEC (Questionnaire)	Nous demandons au ministère des Transports d'améliorer la chaussée de façon générale et de l'entretenir durant l'hiver afin de permettre des déplacements plus sécuritaires.
MRC Val-Saint-François (Consultation publique)	Le ministère des transports a bien fait de favoriser des conditions uniformes en embauchant un seul déneigeur pour de plus grandes surfaces.

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

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

1. Moyen d'action : Poursuivre l'analyse régionale de la problématique des traversées d'agglomération;

Intervenants	Question ou commentaire
Caucus libéral (Consultation publique)	À la suite du projet à Bolton Centre, la baisse de vitesse de 8 km/h notée la première année s'est-elle poursuivie la deuxième année?
CRD (Consultation publique)	Le ministère des transports a-t-il pensé à des alternatives au sujet des urbanisations riveraines?
CLD Haut-St-François (Mémoire)	Les agglomérations développées en longueur, le long des axes routiers intermunicipaux, créent plusieurs problèmes de cohabitation entre le transport routier et le développement résidentiel. Les projets immobiliers devraient avoir avantage à être établis en dehors de ces axes afin de favoriser la quiétude des résidents. L'établissement de voies de contournement a des conséquences contradictoires que nous devrions prévoir et tenter de pallier. En effet, ces voies déstructurent les centres-villes. Nous recommandons donc au ministère des Transports de :

	- Modifier le partage des coûts d'entretien du réseau afin de prendre conjointement en charge avec les municipalités, non pas en fonction de règles reliées à l'achalandage ou l'utilisation, mais plutôt en fonction de la qualité de vie, l'équité et l'efficacité. - Participer financièrement à la restructuration commerciale des centres-villes touchés par les conséquences des voies de contournement. Plus spécifiquement, appuyer les projets de réutilisation de bâtiments, de changement de vocation en parc urbain et aire de stationnement ainsi que favoriser l'affichage harmonieux sur l'axe achalandé pour faire connaître les commerces et services des agglomérations contournées. - Aménager les jonctions de manière à inciter les automobilistes à emprunter la voie traversant l'agglomération. - Consulter le milieu lors de projets de voies de contournement de façon à évaluer en partenariat les bénéfices-coûts socio-économiques de l'investissement et prévenir les conséquences plutôt que tenter de les guérir.
CRD-Estrie (Mémoire)	Les voies de contournement des agglomérations, bien que souvent souhaitables, ne sont pas sans problèmes. Tout d'abord, elles peuvent dévitaliser le centre de certaines petites agglomérations pour lesquelles la route est source d'activité économique. De plus, à moins d'en assurer une gestion rigoureuse, elles peuvent être envahies à moyen terme par un étalement urbain anarchique qui leur fait perdre leur fonctionnalité. Le ministère des Transports et ses partenaires municipaux devraient donc d'abord miser sur de nouvelles approches de gestion de la circulation. Si celles-ci s'avéraient insuffisantes, le ministère des Transports et ses partenaires municipaux devraient s'assurer de limiter le nombre d'accès sur les voies de contournement afin que celles-ci conservent leur fonctionnalité initiale de nombreuses années. Et si les mesures adoptées par les municipalités ne sont pas suffisantes, le ministère des Transports devrait considérer la possibilité d'imposer lui-même des contraintes à la prolifération des accès. Dans le cas du contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke, le ministère des Transports devrait s'assurer que l'autoroute 410 ne souffrira pas d'engorgement dans le secteur de son intersection avec le boulevard de Portland où se concentrent de nombreux commerces de grande surface et où l'on prévoit d'autres projets d'envergure dans le futur.

Partenaires en environnement MRC Val-Saint-François (Consultations publiques)	Les villages où l'habitation riveraine est élevée devraient présenter une voie de contournement à usage restreint pour pallier l'insécurité causée par les traversées d'agglomérations.
---	---

2. Moyen d'action : En partenariat avec le milieu, améliorer les traversées d'agglomération reconnues pour faire problème en accord avec le cadre d'intervention préparé par le Ministère;

Intervenants	Question ou commentaire
CLD Haut-St-François (Mémoire)	La quantité de camions et leur vitesse excessive lors de la traversée de certaines agglomérations posent problème à la sécurité et à la quiétude des résidents. À Gould, l'usure des chaussées occasionnée par les passages répétés des camions contribue à l'inconfort et à l'insécurité de la route. Le CLD recommande donc au ministère des Transports d'associer le milieu dans la recherche de solutions innovantes et de promouvoir l'intermodalité auprès des entreprises de la région.
GAPEC (Questionnaire)	Il faudrait faire respecter davantage les limites de vitesse dans les villages et voir à la surveillance des codes d'entretien (déglacage et entretien l'hiver) selon la dangerosité du territoire.
MRC d'Asbestos (Consultation publique)	Sur notre territoire, l'insécurité est due aux tracteurs et machineries agricoles, qui sont plus larges que la route et qui, bien souvent, ne sont pas munis de lumières. Sur la 116, entre Danville et Victoriaville, cette problématique cause près d'un mort par année.
MRC Memphrémagog (Mémoire)	Les besoins recensés par le ministère des Transports du Québec ne prennent pas en compte certains éléments déterminants de la planification régionale et du développement du territoire, dont les effets seront réels sur le réseau routier. Les secteurs à inscrire sont : - la station Owl's Head; - le corridor Magog/North Hatley/Lennoxville (Montjoye); - le triangle entre le mont Orford, le lac Memphrémagog et la ville de Magog; - le pôle d'Eastman.

MRC Memphrémagog (Mémoire)	Afin d'assurer la fluidité des axes régionaux traversant les agglomérations stratégiques, comme l'est de Magog et l'intersection des routes 141 et 112, il importe que le ministère des Transports agisse dans un cadre de planification et d'amélioration de la circulation utilisant largement cette intersection de Magog comme point de répartition de la circulation.
MRC Le Granit (Consultation publique)	Est-il possible d'installer un panneau-radar un mois par année pour dissuader les automobilistes de rouler à une vitesse supérieure à celle permise?
Partenaires en environnement MRC Le Granit (Consultations publiques)	Au sujet des traversées d'agglomération, il pourrait y avoir des protubérances asphaltées (bosses) ou encore des bandes striées dans le pavage pour susciter le ralentissement des voitures.

3. Moyen d'action : Promouvoir auprès des partenaires l'approche de la gestion de la circulation en traversée d'agglomération.

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

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

1. Moyen d'action : De concert avec les MRC et les municipalités, déterminer les tronçons de route qui font problème, planifier et contrôler les accès routiers, notamment par l'entremise de la réglementation d'urbanisme;

Intervenants	Question ou commentaire
Municipalité d'Ogden (Avis écrit)	Le ministère des Transports devrait prévoir des mesures pour améliorer la sécurité des cyclistes, particulièrement sur la route 247.

2. Moyen d'action : Améliorer la sécurité des traverses de véhicules hors route et des vélos;

Intervenants	Question ou commentaire
Députés provinciaux de la région (Consultation publique)	La cohabitation du vélo et de l'automobile n'étant pas simple, il est nécessaire d'implanter des mesures de sécurité adéquates.

3. Moyen d'action : Avec les partenaires impliqués et conformément au projet de Politique sur la circulation des véhicules hors route (VHR) dans les emprises routières et à la Politique sur le vélo, assurer l'intégration harmonieuse des réseaux récréatifs au réseau routier du ministère des Transports;

Intervenants	Question ou commentaire
Conseil régional de l'environnement de l'Estrie (Mémoire)	Il serait important de mener une campagne de sensibilisation auprès des automobilistes afin qu'ils respectent davantage les piétons.
Conseil régional de l'environnement de l'Estrie (Mémoire)	Il serait important d'accentuer et de faire respecter la réglementation afin d'interdire la présence de véhicules hors route dans les corridors routiers. En plus d'être une source d'insécurité sur les routes, ceux-ci génèrent une quantité considérable de gaz à effet de serre.
MRC Asbestos (Consultation publique)	Sur les routes entretenues par les municipalités, existe-t-il une réglementation au sujet de pancartes annonçant les traversées de motoneige? Sur les routes entretenues par le ministère des Transports, on retrouve de telles pancartes.
MRC de La Région-Sherbrookoise, MRC du Val-Saint-François, partenaires en environnement, députés provinciaux de la région (Consultations publiques)	Les VTT devraient être soumis à un cadre, être mieux contrôlés, puisqu'ils abîment l'accotement, posent de graves problèmes aux automobilistes ainsi qu'aux propriétaires de terres privées. Ils brisent les fossés en construisant des ponts artisanaux.

4. Moyen d'action : Fournir un soutien technique à la planification des nouveaux sentiers de véhicules hors route et de vélo;

5. Moyen d'action : Conclure des ententes avec les gestionnaires des principaux réseaux récréatifs existants.

Intervenants	Question ou commentaire
CRD-Estrie (Mémoire)	La croissance spectaculaire du parc de véhicules tout-terrain (151 %) et celle du parc de motoneiges (34 %), entre 1990 et 1997, exerce une grande pression sur l'environnement. Ces véhicules, le plus souvent utilisés à des fins récréatives, sont sources de bruit, de gaz à effet de serre et d'hydrocarbures non consommés. De plus, le passage répété des VTT dénude inévitablement des sols sensibles à l'érosion. Le ministère des Transports devrait contribuer à leur encadrement et à leur responsabilisation en leur offrant, sous certaines conditions, l'usage des emprises routières. En échange, le ministère des Transports devrait exiger que les sentiers soient aménagés selon des mesures bien précises de protection du sol et de l'eau, notamment lors des passages à gué. Ces mesures auraient l'avantage de réduire la dégradation des milieux forestiers, des lacs, des cours d'eau et des milieux humides. Plus globalement, le ministère des Transports devrait participer de façon active au débat de société qui s'engage sur l'usage de ces véhicules à des fins récréatives en soulignant les impacts qu'ils produisent sur les infrastructures de transport, sur l'environnement, sur les paysages et sur la qualité de vie de la population.
CRD-Estrie (Mémoire)	Le ministère des Transports devrait proposer rapidement aux promoteurs et aux gestionnaires de réseaux récréatifs des mécanismes concrets pour éviter toute improvisation dans la réalisation des sentiers de véhicules hors route et de vélos. Le Ministère devrait aussi s'assurer que tous les promoteurs et gestionnaires de réseaux récréatifs connaissent et utilisent ces mécanismes.
MRC Val-Saint-François (Consultation publique)	Le réseau de VTT sera-t-il un jour transféré au ministère des Transports, étant donné son impact touristique?
RAPPEL (Mémoire)	Nous croyons que la problématique des VTT nécessite un encadrement clair, autant dans l'implantation de ses corridors de circulation que dans l'aménagement plus écologique de ses infrastructures de roulement. Il nous apparaît que votre ministère est le mieux placé actuellement pour encadrer solidement la gestion des sentiers de VTT. En leur offrant la partie de l'emprise autoroutière située entre le fossé et la limite de celle-ci, vous avez le pouvoir d'exiger de leur part le respect de normes de sécurité et de protection environnementale que

	vous vous imposez vous-mêmes. Nous figurons que les associations de VTT doivent devenir responsables, entre autres : - des ouvrages de stabilisation des sols pour tous les passages à gué de leurs approches; - des ponceaux nécessaires aux cours d'eau ou fossés trop larges ou profonds; - des écrans végétaux entre leur sentier et la route pour empêcher tout aveuglement nocturne. Nous croyons savoir que la Direction de l'Estrie a déjà entamé des négociations en ce sens auprès des associations concernées. Nous souhaitons que cet échange de services soit une occasion unique de « civiliser » cette activité dite de plein air, qui est actuellement si dévastatrice du milieu naturel et des écosystèmes aquatiques en particulier, sans nommer les dommages matériels importants qu'elle cause à notre système de drainage artificiel.
--	--

2.4 REDUIRE LE NOMBRE D'ACCIDENTS IMPLIQUANT LA GRANDE FAUNE

Intervenants	Question ou commentaire
MRC de La Région-Sherbrookoise (Consultation publique)	La problématique des collisions avec la grande faune est-elle particulière à l'Estrie?

2.4.1 Améliorer le bilan d'accidents impliquant la grande faune

1. Moyen d'action : Poursuivre l'analyse du problème des collisions avec la grande faune et la recherche de solutions en vue de l'amélioration de la sécurité des usagers de la route;

Intervenants	Question ou commentaire
CAR (Consultation publique)	Les permis de chasse aux chevreuils devraient être augmentés et des pourvoiries, mises en place.
Députés provinciaux de la région (Consultation publique)	Au sujet des collisions avec la grande faune, il faudrait augmenter les permis de chasse, car le cheptel est trop grand.
Citoyen de Dixville (Questionnaire)	Sur la 147, je croise régulièrement des chevreuils qui traversent la route; c'est très dangereux. La seule solution serait d'en diminuer le nombre par une chasse accrue.
CLD Haut-St-François (Mémoire)	Les chevreuils sont omniprésents sur notre territoire. Les plus importants ravages sont établis à Dudswell (Marbleton), le long des routes 112 et 255 et à Newport (Island Brook) le long de la route 212. Plusieurs personnes apprécieraient pouvoir les observer, mais ils sont très dangereux pour la circulation, entre autres en novembre, au moment de la chasse. Nous recommandons au ministère des Transports de : - Aménager une aire d'observation sur la route 212, une route touristique d'accès au parc et au Lac-Mégantic. Cette aire devrait être située près de l'Auberge La Charmille. - Aménager une aire d'observation, jumelée d'une aire de pique-nique, avec panneau d'information touristique le long de la 112 à l'entrée de Marbleton, un des 25 plus beaux villages du Québec. - Installer des lumières le long de la route, aux endroits les plus fréquentés par les chevreuils, selon les statistiques de collision, et aviser de manière plus explicite les automobilistes du danger (exemple de zones de brouillard).
GAPEC (Questionnaire)	Le ministère des Transports doit poursuivre sa collaboration avec le ministère de l'Environnement et de la Faune ainsi qu'avec l'UPA et les propriétaires agroforestiers pour permettre l'accès à la chasse sur les territoires privés.

MRC Haut-Saint-François, MRC Coaticook, MRC Memphrémagog et MRC Asbestos (Consultations publiques)	Le ministère des Transports devrait s'associer avec le ministère de la Faune pour augmenter le nombre de permis émis et augmenter le quota par chasseur à deux chevreuils au lieu d'un seul. Cela aurait pour avantage de réduire le cheptel et d'éviter que de la viande ne soit perdue inutilement. De plus, il serait préférable de tester cette façon de faire pendant une période limitée d'abord, pour en analyser les effets.
MRC Le Granit (Consultation publique)	Le ministère de la Faune devrait augmenter la délivrance de permis de chasse, ou encore vendre à volonté des permis, à coût unitaire, valides pour la chasse d'un chevreuil.
Municipalité d'Ogden (Avis écrit)	Les moyens de prévention des accidents causés par la faune devraient faire l'objet d'une diffusion spécifique aux entités locales à appliquer sur les réseaux municipaux.

2. Moyen d'action : En collaboration avec la Société de la faune et des parcs du Québec, la Sûreté du Québec (SQ) et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), maintenir et intensifier la campagne semestrielle de sensibilisation des conducteurs au problème des collisions avec la grande faune.

Intervenants	Question ou commentaire
Conseil régional de l'environnement de l'Estrie (Mémoire)	Nous encourageons la campagne de sensibilisation du ministère des Transports liée aux problèmes de collisions avec la grande faune, ainsi que la recherche de solutions pour améliorer la sécurité des usagers de la route face à cette problématique.
GAPEC (Questionnaire)	Le ministère des Transports doit sensibiliser la population à l'effet d'éviter le nourrissage des cerfs l'hiver pour ceux qui habitent à proximité de routes asphaltées, éliminer les haies de vent naturelles qui favorisent l'abri ou l'alimentation de la grande faune et poursuivre ses campagnes de sensibilisation concernant les collisions avec la grande faune.
MRC Le Granit (Consultation publique)	Pour diminuer le nombre de collisions avec la grande faune, il faudrait mettre en branle une campagne publicitaire semblable à celle en vigueur pour promouvoir la sécurité au travail. Il faudrait faire valoir l'importance de ralentir quand on aperçoit un chevreuil, car l'animal présente un comportement imprévisible.

3 CONCILIER LES RAPPORTS ENTRE LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET LEUR ENVIRONNEMENT

3.1 POURSUIVRE L'INTÉGRATION DE L'ENVIRONNEMENT À LA GESTION DES TRANSPORTS

3.1.1 Assurer la protection de la ressource eau et du milieu hydrique

1. Moyen d'action : Réévaluer les principales méthodes de travail utilisées par le ministère des Transports et par ses fournisseurs lors de travaux de construction ou d'entretien sur le réseau routier, de façon à réduire l'impact environnemental de l'érosion et du transport de sédiments vers les plans d'eau naturels;

Intervenants	Question ou commentaire
Jean-Marie Dubois, Département de géographie et de télédétection de l'Université de Sherbrooke (Courriel)	Les inondations sont un des aléas environnementaux qui coûtent cher lorsque l'on veut protéger les infrastructures et les aménagements. Or de nombreuses routes ont été construites directement dans les plaines inondables, rétrécissant ainsi le chenal des cours d'eau et créant des obstacles à l'écoulement normal des eaux en période de crue. Il faudrait penser à une stratégie de relocalisation de certaines routes ou de certains tronçons de route.
Partenaires en environnement (Consultation publique)	Les méthodes actuelles de construction de ponts sont très agressives pour l'environnement. Il y aurait des bonifications à apporter à ce sujet.
RAPPEL (Mémoire)	Les sols mis longuement à nu, lors des chantiers de construction, causent des dommages importants au réseau hydrographique. Cette érosion des sols dénudés représente un coût additionnel puisqu'il arrive fréquemment que les aménagements déjà en place doivent être refaits, en tout ou en partie. Il nous semble donc urgent de poser des gestes innovateurs en vue d'atteindre plus rapidement votre objectif de pollution diffuse zéro. Cet objectif fondamental indique clairement votre détermination en ce domaine et est entièrement partagé par nos membres. C'est pourquoi il semblerait nécessaire de faire : - l'évaluation des coûts économiques et écologiques des chantiers de construction où les sols mis à nu durant une longue période ne sont pas protégés; - l'identification des situations sensibles à l'érosion des sols, qui commanderaient l'usage de techniques de stabilisation rapide des sols, autant par des approches préventives que correctives; - l'intégration des techniques de stabilisation des sols dans la planification des projets;

	- le suivi environnemental des chantiers en ce qui a trait entre autres aux processus actifs d'érosion et de transport des sédiments, aux matières en suspension dans les eaux en aval (MES) et aux modifications du régime hydrique des eaux.
RAPPEL (Mémoire)	L'usage des sels de déglacage semble s'être amplifié depuis quelques années, en particulier sur le réseau autoroutier. Nous vous interrogeons sur l'impact précis des chlorures et ferrocyanures qui se retrouvent dans ces fondants. Plusieurs symptômes de dégradation végétale (dessiccation des rameaux de résineux, disparition végétale dans certains fossés, etc.) nous inquiètent quant aux conséquences sur les écosystèmes, en particulier aquatiques, se trouvant à proximité des routes. Il nous semblerait donc prudent : - d'identifier plus précisément la toxicité des produits fondants les plus utilisés sur les écosystèmes aquatiques, en particulier les frayères et les zones de couvaison d'amphibiens; - de donner priorité à l'usage des matériaux de déglacage considérés comme les moins nocifs pour ces écosystèmes; - de développer et d'appliquer un protocole de réduction de l'usage de ces sels dans les zones reconnues comme écologiquement fragiles, comme les frayères, les milieux humides, les lacs, etc. qu'il nous ferait plaisir d'identifier avec vous et le ministère de l'Environnement.
CRD-Estrie (Mémoire)	En août 2000, Environnement Canada rendait publics les résultats d'une étude de cinq ans sur les sels déglacants utilisés sur les routes canadiennes. Cette étude démontre que les sels déglacants contaminent les eaux souterraines et les eaux de surface et causent de graves dommages à la faune et à la flore. Environnement Canada recommande d'ailleurs au Gouvernement du Canada de placer les sels déglacants sur la liste des substances toxiques de la <i>Loi canadienne de protection de l'environnement</i>. Le ministère des Transports devrait une fois de plus s'attaquer de façon originale à ce problème. Il devrait d'abord s'assurer de bien connaître la toxicité des sels déglacants et des additifs qui leur sont ajoutés. Il devrait ensuite privilégier les produits les moins toxiques et en réduire l'utilisation au minimum. Pour ce faire, il devrait adopter de nouveaux systèmes d'épandage qui pourraient à eux seuls réduire de 20 % l'utilisation des sels tout en améliorant la sécurité de la route. Il devrait enfin mettre au point des protocoles particuliers d'utilisation dans les zones sensibles (frayères, milieux humides, etc.).

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

Intervenants	Question ou commentaire
Conseil régional de l'environnement de l'Estrie (Mémoire)	Le ministère des Transports devrait exercer une certaine pression auprès des municipalités afin qu'elles appliquent la méthode du tiers inférieur, de même que des méthodes de contrôle d'érosion.
CRD-Estrie (Mémoire)	Depuis 1997, le ministère des Transports a entrepris d'appliquer la méthode du tiers inférieur sur les 2005 km de routes dont il a la responsabilité. Cette méthode réduit considérablement les risques d'érosion des fossés routiers et de transport des sédiments vers les cours d'eau et les lacs, en plus de présenter plusieurs avantages économiques. En 2001, les membres du RAPPEL, qui sont à l'origine de cette méthode originale, peuvent témoigner que les fossés ainsi entretenus transportent moins de sédiments vers les plans d'eau. Cependant, l'Estrie compte 4770 km de routes locales dont la responsabilité et l'entretien incombent aux municipalités depuis 1993. Or, malgré la diffusion d'une fiche technique et d'un document vidéo, l'adoption de la méthode du tiers inférieur par les municipalités ne progresse pas aussi rapidement qu'on pourrait l'espérer. Comme le ministère des Transports subventionne le réseau routier local et comme la méthode du tiers inférieur présente plusieurs avantages économiques démontrés par l'expérience du ministère des Transports, ce dernier devrait réaliser, en collaboration avec les MRC, une série d'ateliers de formation à l'intention des élus et des employés municipaux, ainsi que des contracteurs privés qui exécutent souvent les travaux d'entretien.
Partenaires en environnement (Consultation publique)	La méthode d'entretien du tiers inférieur des fossés est une excellente initiative. Toutefois, dans les zones où cette responsabilité est dévolue aux municipalités, il y a beaucoup de négligence. Le rôle du ministère des transports au sein de cette problématique sera de travailler à informer et sensibiliser les municipalités de l'importance d'une telle pratique.

RAPPEL (Mémoire)	Dans le dossier de l'entretien écologique et économique des fossés, nous désirons vous soumettre nos suggestions : - Faire un bilan économique (réduction précise des coûts) et écologique (réduction significative de l'érosion et du transport des sédiments?) de la méthode; - Faire les présentations nécessaires au niveau provincial et national pour que cette méthode au stade expérimental passe à celui de norme provinciale. - Concevoir et présenter, avec la collaboration des MRC de l'Estrie, un atelier de formation des officiers municipaux et des principaux entrepreneurs locaux sur l'entretien plus écologique de leurs fossés. Nous constatons que la méthode du tiers inférieur est, tout compte fait, peu appliquée sur le territoire. Réalisant que, sur les 6775 km de routes de la région, 4770 km sont de responsabilité municipale, nous concevons qu'il y ait urgence qu'une démarche particulière et très clairement ciblée sur les instances municipales soit faite en la matière. Ce serait d'autant plus important que ce réseau secondaire, lorsqu'il est mal géré, a des répercussions importantes sur votre réseau principal. Nous espérons donc que vous puissiez dégager quelque budget pour préparer et présenter dans les sept MRC de l'Estrie un tel atelier de formation. De plus, dans l'esprit d'une gestion efficace par bassin-versant, il nous semblerait heureux que vous prolongiez votre rayonnement à la MRC de l'Amiante où l'on retrouve huit de nos lacs de tête de la rivière Saint-François.
-----------------------------	--

3.1.2 Poursuivre l'intégration de l'environnement à la gestion des transports

1. Moyen d'action : Viser une intégration complète du volet environnemental au processus de planification, d'analyse, de conception et de réalisation des projets en matière de transport;

Intervenants	Question ou commentaire
Conseil régional de l'environnement de l'Estrie (Mémoire)	Pour diminuer la marche au ralenti des moteurs, et par conséquent la pollution, il pourrait être intéressant d'analyser le système de feux de circulation dans certains secteurs. Une meilleure planification des temps d'attente et des droits de passage aurait plusieurs effets bénéfiques : - Faire clignoter les feux de circulation à certains endroits et à certains moments, par exemple la nuit; - Utiliser un feu clignotant jaune sur les axes principaux et un feu clignotant rouge sur les artères secondaires; - Recourir plus souvent à des systèmes de capteurs optoélectroniques; - Établir de meilleures synchronisations.
Conseil régional de l'environnement de l'Estrie (Mémoire)	Le ministère des Transports devrait intégrer à ses objectifs gouvernementaux la problématique liée aux émissions de gaz à effet de serre. Par le financement de services de transport collectif et intégré, il contribuera à réduire le nombre de véhicules en solo, et à diminuer les émissions de polluants. Une campagne de sensibilisation à ce sujet pourrait également être réalisée dans les écoles.
Municipalité Canton de Hatley (Avis écrit)	Nous réitérons l'importance des objectifs en matière d'environnement et de qualité esthétique.
RAPPEL (Mémoire)	Voici quelques suggestions relatives à la gestion environnementale des abords routiers : - Identifier de façon claire, attrayante et régulière, les diverses actions environnementales que vous avez réalisées ou que vous expérimentez (un peu comme vous l'avez fait au marais Brompton). Il est important, selon nous, que le ministère des Transports affiche clairement son ingéniosité à mettre de plus en plus de valeurs ajoutées environnementales à ses travaux routiers. Ce témoignage par l'exemple de votre avant-gardisme en matière de développement durable ne peut qu'avoir un impact positif sur votre image institutionnelle et aurait probablement un effet d'entraînement des autres groupes professionnels ou corporatifs touchés par ce genre d'activités;

	- Conserver autant que faire se peut la végétation hydrophile dans les zones du tiers inférieur revégétalisées. Nos biologistes ont confirmé la grande richesse faunique en ces milieux. Leur présence compense en partie la perte importante de milieux humides que les diverses activités humaines ont occasionnée dans la région. La préservation de ces mini-écosystèmes palustres assure la création d'une biomasse primaire essentielle au bon fonctionnement initial de la chaîne alimentaire du milieu aquatique; - Ensemencer certains talus particulièrement visibles en fleurs sauvages.
--	--

2. Moyen d'action : Mettre au point une approche de concertation et de partenariat avec les principaux acteurs régionaux en matière d'environnement;

Intervenants	Question ou commentaire
GAPEC (Questionnaire)	Le ministère des Transports doit se créer des liens avec le Comité environnement de la MRC en adéquation avec son schéma d'aménagement.

3. Moyen d'action : Implanter un système de suivi environnemental des projets en matière de transport ainsi que des opérations d'entretien du réseau routier réalisés dans la région.

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

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

1. Moyen d'action : Prévoir des mesures de préservation et de mise en valeur des paysages lors de la construction de nouvelles routes ou du réaménagement des routes existantes;

Intervenants	Question ou commentaire
CAR (Consultation publique)	Est-il nouveau que le ministère des Transports se préoccupe de la préservation du paysage?
CLD Haut-St-François (Mémoire)	Au sujet du patrimoine bâti et paysager, nous demandons au ministère des Transports de : - Conserver, selon le schéma d'aménagement de la MRC du Haut-Saint-François, l'authenticité des noyaux villageois en préservant les arbres et en conservant les bâtiments à leur emplacement d'origine. - Préserver les tunnels d'arbres qui font partie de notre patrimoine culturel et qui contribuent au charme tant

	recherché lors des promenades sur nos routes de campagne. - Embellir les abords des axes principaux, en conservant et en plantant des arbres, ainsi que de la végétation pour les rendre plus attrayants et typiques des essences naturelles québécoises. - Favoriser la conservation de tracés originaux des routes, pour ne pas en faire des lignes droites sans intérêt et qui incitent à excéder les limites de vitesse.
CRD-Estrie (Consultation publique)	Des critères ont-ils été fixés pour l'identification des paysages? Il existe une association provinciale pour la préservation des paysages. À la MRC de Coaticook, ce sujet fait l'objet d'études au sein de la table de concertation régionale.
GAPEC (Questionnaire)	Le ministère des Transports doit mettre le paysage en valeur suivant l'accroissement de la circulation touristique ferroviaire et permettre un meilleur entretien en bordure des voies ferrées pour éviter des dommages causés par le feu.
MRC Asbestos (Consultation publique)	Le ministère des Transports s'est-il déjà arrêté à considérer que le Québec attire de plus en plus de visiteurs? Les touristes devraient pouvoir bénéficier de haltes routières plus nombreuses et plus spacieuses.
MRC Memphrémagog (Mémoire)	L'intégration de mesures de préservation et de mise en valeur doit se faire lors des projets d'entretien du réseau. L'identification de ces mesures devrait se faire en concertation avec les MRC et municipalités.
Conseil régional de l'environnement de l'Estrie (Mémoire)	Le ministère des Transports devrait aménager des haltes routières permettant aux automobilistes d'admirer les panoramas que nous offre l'Estrie.

2. Moyen d'action : Élaborer un plan de gestion écologique des emprises autoroutières;

Intervenants	Question ou commentaire
CRD-Estrie (Mémoire)	Les méthodes traditionnelles de gestion de la végétation des emprises routières ne sont pas sans risques pour l'environnement. C'est notamment le cas de l'utilisation d'herbicides pour le contrôle de la végétation et, dans une moindre mesure, des méthodes mécaniques comme la tonte et le débroussaillage. Le ministère des Transports devrait se donner un programme de recherche et d'expérimentation dans le but de développer, avec les organismes du milieu, des techniques et méthodes de gestion environnementale de la végétation des emprises

	routières. Par exemple, dans certains cas, les surfaces circonscrites par les bretelles d'autoroutes pourraient, comme c'est le cas à l'intersection de l'autoroute 10 et de la route 143, faire place à des étangs peu profonds hospitaliers pour une faune et une flore diversifiées. Dans le même ordre d'idée, on pourrait tolérer, dans une certaine mesure, la présence de bandes hydrophiles dans le tiers inférieur des fossés routiers. Enfin, on pourrait étudier et expérimenter l'utilisation d'arbustes bas ou de graminées particulières pour remplacer le gazon sur les emprises des autoroutes. Des expériences en ce sens auraient d'ailleurs déjà été menées avec succès en Europe. Certaines plantes auraient d'intéressantes propriétés écologiques et économiques alors qu'elles captent le CO₂ et qu'elles peuvent être récoltées pour produire de l'éthanol et du papier.
--	--

3. Moyen d'action : Mettre sur pied un programme d'évaluation et de suivi des tunnels d'arbres existant dans la région afin d'en assurer la pérennité;

4. Moyen d'action : Participer avec les partenaires à améliorer l'image régionale sur les grands axes de pénétration à l'aide d'aménagements et de signalisation appropriés et cohérents avec le paysage environnant.

Intervenants	Question ou commentaire
CRD-Estrie (Mémoire)	Depuis bientôt deux ans, le CRD-Estrie a entrepris une démarche de réflexion sur la question des paysages. Un comité regroupant des représentants de deux commissions (développement environnemental et développement culturel, récréatif et touristique) a été formé pour élaborer un projet plus formel d'inventaire et de préservation des paysages de la région. Le CRD-Estrie entend mener ce projet en étroite collaboration avec les sept MRC de son territoire, dont certaines sont déjà très avancées en la matière. Les partenaires conviennent déjà de l'importance des paysages pour l'image de l'Estrie et pour l'industrie touristique. Le CRD-Estrie invite le ministère des Transports à se joindre dès maintenant à sa démarche afin que les efforts des principaux acteurs en ce domaine soient parfaitement coordonnés.

Jean-Marie Dubois et Gérard Côté, membres du Comité de toponymie de la Ville de Sherbrooke (Courriel)	Depuis plusieurs années, un accent est placé vers l'identification, la conservation, l'interprétation et la promotion des patrimoines naturel et bâti. Dans ce cadre, le Ministère et certaines villes ont fait des efforts considérables pour désigner correctement, en fonction des normes de la Commission de toponymie du Québec, les voies de communication et les ouvrages d'art, entre autres. De concert avec les villes concernées, il serait pertinent de désigner les principaux ouvrages d'art non encore nommés (ponts, viaducs, échangeurs) et d'apposer sur les panneaux des voies de communication qui ne sont pas des autoroutes des notices historiques. Il serait également bon d'afficher de façon systématique, sur les côtés des viaducs et échangeurs, le nom de la rue ou de la route qu'ils supportent. Cet effort de désignation et de signalisation du patrimoine vise en définitive à promouvoir un visage estrien d'effort concerté de conservation du patrimoine, ce qui peut même servir de produit touristique. Enfin, le Ministère devrait faire un effort pour respecter les normes de la Commission de toponymie du Québec en ce qui a trait à l'écriture des toponymes qui comportent le mot "Saint" ou "Sainte" sur les panneaux de signalisation. En effet, bien qu'il y ait une directive du Ministère préconisant l'écriture de ces mots sans les abréger, lorsque l'espace est suffisant, l'application de cette directive est laissée à la discrétion des régions et, en Estrie, on continue toujours à voir apparaître des panneaux où ces mots sont abrégés.
MRC Memphrémagog (Mémoire)	Les routes sont fortement sollicitées pour répondre aux besoins en affichage et signalisation, avec pour conséquence une détérioration de la qualité esthétique et de l'efficacité de l'affichage sur certains corridors routiers. La préservation du patrimoine paysager devrait tenir compte de cet état de fait et se traduire par des axes d'intervention dans le plan, réalisés en étroite collaboration avec les MRC préoccupées.
Partenaires en environnement (Consultation publique)	Le ministère des Transports aurait avantage, en ce qui a trait à la protection des paysages, à travailler en collaboration avec d'autres partenaires du milieu : les CRD, Tourisme Québec, les MRC (schémas d'aménagement) et l'UPA.
Partenaires en environnement, CRD (Consultation publique)	À propos des paysages naturels, il existe déjà un mouvement avec les CRD et d'autres intervenants. Il y aurait lieu de perpétuer ce mouvement.

3.3 AMELIORER LA QUALITE DE VIE DES RIVERAINS PAR LA REDUCTION DES NUISANCES CAUSEES PAR LA ROUTE

3.3.1 Prévoir et atténuer les nuisances causées par la route

1. Moyen d'action : Conformément à la Politique sur le bruit routier du ministère des Transports, mettre en place des mesures d'atténuation du bruit lorsque le niveau sonore dépasse le seuil acceptable fixé dans la Politique;

2. Moyen d'action : Promouvoir auprès des municipalités régionales de comté (MRC) et des municipalités l'insertion dans les documents d'urbanisme des mesures préventives concernant le bruit routier dans les zones d'affectation résidentielle, institutionnelle ou récréative;

Intervenants	Question ou commentaire
Députés provinciaux de la région (Consultation publique)	Le ministère des Transports encourage-t-il les municipalités à réglementer (interdire) l'utilisation des freins moteur?
GAPEC (Questionnaire)	Le ministère des Transports devrait interdire les freins Jacob.
MRC de La Région-Sherbrookoise (Consultation publique)	Le ministère des Transports s'est-il penché sur le bruit causé par les freins moteur des poids lourds? Le bruit en est très désagréable. L'exploration d'autres avenues, les freins électriques par exemple, serait souhaitable.
MRC Le Granit (Consultation publique)	Pourquoi ne pas remplacer les freins moteur par des freins électromagnétiques comme en Europe, en réglementant l'utilisation de ces freins et en laissant un laps de temps pour que le remplacement ne s'effectue? Toutefois, il faut commencer par sensibiliser les camionneurs aux inconvénients que l'utilisation du frein moteur crée chez les citoyens, et distribuer des amendes s'il le faut.
Partenaires en environnement (Consultation publique)	Il y a présentement abus avec les freins moteur. Certains camions roulent trop vite, puis utilisent les freins moteur à outrance. Il faudrait distribuer des contraventions à ceux qui les utilisent exagérément. Aux États-Unis, on utilise les freins électromagnétiques qui, eux, produisent moins de bruit. On devrait en faire ici la promotion.
Partenaires en environnement (Consultation publique)	Y a-t-il une signalisation en vigueur actuellement pour restreindre l'utilisation des freins moteur?

3. Moyen d'action : Tenir compte des éléments sensibles de l'occupation du territoire lors des modifications apportées au réseau de camionnage et de la planification des réseaux de véhicules hors route.

Intervenants	Question ou commentaire
Conseil régional de l'environnement de l'Estrie (Mémoire)	Il est important, afin d'éviter l'établissement de mesures d'atténuation du bruit, de tenir compte de l'emplacement des routes actuelles et futures dans les schémas d'aménagement. Ainsi, on éviterait la construction d'habitations à proximité des grands axes routiers.

4 RENFORCER LES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS

Intervenants	Question ou commentaire
MRC Asbestos (Consultation publique)	Des analyses ont-elles été réalisées pour savoir pourquoi les gens, de nos jours, prennent moins l'autobus et le train?

4.1 SOUTENIR ET PROMOUVOIR LE TRANSPORT FERROVIAIRE

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

Questions et commentaires généraux

Intervenants	Question ou commentaire
MRC de La Région-Sherbrookoise (Consultation publique)	N'y a-t-il pas une réglementation qui pourrait être adoptée pour le transport lourd? Par exemple, tous les paquets excédant 100 Kg et transportés sur une distance de 1000 milles et plus pourraient être transportés pour voie ferroviaire.
Municipalité de Hatley (Avis écrit)	Le ministère des Transports devrait favoriser le développement ferroviaire pour diminuer la pression du camionnage sur nos routes.
CRD-Estrie (Mémoire)	À l'est de la région, le camionnage très intense qu'on observe sept jours par semaine sur certaines routes n'est pas sans entrer en conflit avec les autres usages de la route (la circulation touristique entre autres). Le CRD-Estrie appuie entièrement l'objectif du ministère des Transports de soutenir et promouvoir le transport ferroviaire et son axe d'intervention qui consiste à favoriser l'utilisation des infrastructures ferroviaires pour le transport des marchandises. Comme le transport ferroviaire d'une plus grande proportion des marchandises viendrait alléger d'autant les diverses pressions sur le réseau routier de la région, le ministère des Transports a tout intérêt à jouer un rôle actif dans le développement de ce mode de transport complémentaire.

1. Moyen d'action : Maintenir la fonctionnalité des passages à niveau;

Intervenants	Question ou commentaire
Députés provinciaux de la région (Consultation publique)	Regrettez-vous d'avoir remplacé les voies ferrées par des pistes cyclables?

MRC Asbestos (Consultation publique)	Si on voulait remettre en fonction le transport ferroviaire sur notre territoire, pourrait-on compter sur votre soutien? Des corridors ferroviaires s'abandonnent. On devrait miser davantage sur cette ressource. Le ministère des Transports devrait être le premier à en faire la promotion. Cet aspect aurait dû être élaboré davantage dans le plan.
MRC Asbestos (Consultation publique)	Le ministère des Transports subventionne-t-il les voies ferrées? Voilà qui pourrait aider à diminuer les problèmes engendrés par la circulation lourde.

2. Moyen d'action : Soutenir la création de chemins de fer d'intérêt local (CFIL) pour compenser l'abandon de services par les grandes compagnies ferroviaires;

Intervenants	Question ou commentaire
CLD Haut-Saint-François (Mémoire)	Profitant de l'occasion d'affaires que représentait la relance du Chemin de fer d'intérêt local (CFIL) par le Québec central, un entrepreneur local de East Angus a fait la preuve qu'un projet de gare intermodale rail-route avait fait sa place dans la MRC du Haut-Saint-François. Une étude de faisabilité, payée en partie par les organismes du milieu (CLD, SADC, SOLIDE et CLE) et par le promoteur, a permis à ce dernier d'obtenir une subvention pour commencer ses opérations, non par une gare intermodale mais par un projet de moindre ampleur, soit un centre de transbordement dont le principal client est Cascades East Angus. La raison évoquée est que le Québec Central ne peut fournir les véhicules permettant de transporter les conteneurs. L'étude de faisabilité avait pourtant démontré que le projet d'intermodalité envisagé était rentable et viable malgré la présence d'un projet similaire du côté de Richmond. De plus, il permettait d'offrir une solution très intéressante aux entreprises situées à l'est de Sherbrooke pour le transport de leur marchandise sur de grandes distances. Les entreprises de transport faisant face à certaines difficultés de recrutement pour des camionneurs de long courrier, le projet permettait aussi de réduire, de manière importante, la présence des camions sur le réseau estrien. Nous demandons donc au ministère des Transports de : - Appuyer le projet d'intermodalité proposé dans sa recherche de solution innovante afin d'obtenir, du Québec Central, les wagons nécessaires à sa mise en œuvre. - Promouvoir, subventionner, mettre en valeur et sensibiliser à l'utilisation des services offerts du monde de transport rail-route auprès des entreprises et, plus spécifiquement, de la gare intermodale de East Angus.

3. Moyen d'action : Maintenir et améliorer les conditions de fluidité et de sécurité des principaux axes routiers assurant la liaison entre les parcs industriels existants et les points d'accès au réseau ferroviaire;

Intervenants	Question ou commentaire
Conseil régional de l'environnement de l'Estrie (Mémoire)	Une enquête origine-destination menée au niveau du camionnage pourrait être utile afin de déterminer les liaisons ferroviaires les plus appropriées et à réduire le transport lourd.
GAPEC (Questionnaire)	Les infrastructures sont très détériorées sur l'ensemble du territoire du Haut-Saint-François et inadéquates au flot et au poids de la circulation spécifiquement lourde, par exemple sur l'artère entre Cookshire et Scotstown, celle entre Lingwick et Stornoway et des parcelles sur la 112, spécifiquement entre East Angus et Dudswell. Le ministère des Transports devrait légiférer pour que le transport lourd s'effectue par transport ferroviaire.

4. Moyen d'action : Soutenir l'implantation d'équipements et de systèmes permettant de développer l'intermodalité rail-route.

Intervenants	Question ou commentaire
CRD-Estrie (Consultation publique)	À East Angus, il y a aussi un projet de gare intermodale.
CRD-Estrie (Mémoire)	Le ministère des Transports devrait jouer un rôle actif pour accélérer le développement de l'intermodalité. De plus, le ministère des Transports devrait être prêt à adopter d'autres moyens d'action très concrets à la demande des promoteurs du transport ferroviaire des marchandises.
GAPEC (Questionnaire)	À l'image de Richmond, nous souhaitons mettre en place une gare intermodale dans le Haut-Saint-François. Le ministère des Transports devrait établir un contact avec Québec Central en lien avec le train touristique dans le Haut-Saint-François.

4.2 FAVORISER L'INTÉGRATION DU TRANSPORT COLLECTIF DES PERSONNES

Questions et commentaires généraux

Intervenants	Question ou commentaire
Députés provinciaux de la région (Consultation publique)	Le transport nolisé est-il une nouvelle tendance?
Partenaires en environnement (Consultation publique)	La promotion du transport collectif demeure un enjeu très important. Nous manifestons le désir de voir des actions concrètes posées sur ce plan, car il s'avère que plusieurs automobilistes voyagent seuls.

4.2.1 Viser une meilleure intégration des systèmes de transport

1. Moyen d'action : Mettre l'expertise du Ministère à la disposition des partenaires visés afin de favoriser l'expansion du transport adapté dans les parties du territoire non encore desservies, et ainsi, faciliter le déplacement non seulement des personnes handicapées, mais aussi de la population en général;

Intervenants	Question ou commentaire
Députés provinciaux de la région (Consultation publique)	Au niveau du transport adapté, nous avons rencontré Chantal Vallée, qui se plaint que le système est loin d'être parfait, notamment à cause des horaires.
Corporation de développement communautaire Memphrémagog (Avis écrit)	Compte tenu de l'accroissement démographique que connaîtra notre MRC au cours des 20 prochaines années, nous croyons qu'il y a un besoin pour un service de transport en commun dans la région et nous souhaiterions que ce projet fasse partie du plan de transport pour l'Estrie.
CRD (Consultation publique)	Dans le milieu rural, le transport collectif des personnes est difficile. Y a-t-il une possibilité de s'associer avec vous? Pourriez-vous nous fournir du financement?
CRD (Consultation publique)	À la MRC Le Granit, au sujet du transport collectif de personnes, plusieurs expériences ont été tentées et ne se sont pas avérées concluantes. Nous n'avons pas de soutien et tous ces échecs sont démobilisants pour le milieu. Le ministère des Transports est-il prêt à travailler avec nous?
CRD-Estrie (Mémoire)	L'agglomération de Sherbrooke est relativement bien desservie par les diverses formes de transport collectif : transport en commun, transport adapté, transport scolaire, taxi et autocar interurbain. Par contre, le reste de la région est desservi de façon très inégale. Seul le transport scolaire est offert sur tout le territoire. Viennent ensuite le transport adapté (75 % du territoire), le taxi (moins de 50 % des

	municipalités) et le transport interurbain pas autocar (un peu plus de 45 % des municipalités). Le transport collectif en milieu rural à l'intérieur des MRC, entre elles et vers l'agglomération de Sherbrooke est particulièrement déficient. De plus, la situation ne semble pas en voie de s'améliorer, puisque le parc des véhicules de transport collectif des personnes (taxis, autobus et autobus scolaires) a diminué en quantité et en importance durant la période 1990-1997. L'apparent manque de coordination entre les programmes des différents ministères qui interviennent dans le transport collectif des personnes est un obstacle à l'établissement d'une solution vraiment intégrée. Trois clientèles souffrent déjà et souffriront dans l'avenir de cette situation : les personnes âgées, les jeunes et les personnes appelées à travailler dans une municipalité distante de leur lieu de résidence. De plus, inévitablement, les communautés où vivent ces personnes subiront les conséquences de la faiblesse du transport collectif. Nous demandons au ministère des Transports : - Que soit intégrée au plan de transport la mise en place d'une concertation régionale sur le transport en milieu rural; - Que cette concertation ait les mandats suivants : • Rassembler tous les acteurs régionaux et locaux en matière de transport collectif incluant tous les ministères et organismes gouvernementaux intervenant de près ou de loin dans l'élaboration de politiques ou le financement du transport collectif; • Dresser un état de la situation du transport en milieu rural; • Faire un inventaire des besoins des différentes clientèles (aînés, jeunes, travailleurs, etc.) accompagné d'une analyse fine des tendances démographiques; • Faire un inventaire exhaustif et une analyse des expériences de transport collectif en milieu rural menées en Estrie et ailleurs (taxi-bus, meilleure utilisation des véhicules de transport scolaires, covoiturage, etc.); • Identifier des modes viables et réguliers de transport en milieu rural; • Élaborer un Plan stratégique régional de développement du transport en milieu rural; • Agir comme guichet unique relativement à l'établissement des priorités des projets-pilotes; • Intervenir au besoin sur le plan national; - Que le CRD-Estrie soit identifié comme partenaire majeur de cette action.
--	---

CRD-Estrie (Mémoire)	La fusion des municipalités d'Ascot, de Bromptonville, de Deauville, de Fleurimont, de Lennoxville, de Rock Forest, de Saint-Élie-d'Orford et de Sherbrooke ne sera pas sans susciter de nouveaux besoins et de nouvelles attentes en matière de transport en commun. Comme le ministère des Transports subventionne les immobilisations du transport en commun dans l'agglomération de Sherbrooke, la Direction de l'Estrie devrait s'assurer, au moyen d'une révision périodique, que les trajets et les horaires répondent toujours bien aux besoins des différentes communautés de la nouvelle ville résultant de la fusion. Par exemple, les trajets et les horaires doivent tenir compte des besoins des personnes qui fréquentent les institutions d'enseignement et de recherche de l'arrondissement de Lennoxville, d'autant plus que ces institutions souhaitent tisser des liens plus étroits avec les institutions du même type situées dans l'ancienne ville de Sherbrooke.
Employés du ministère des Transports (Consultation publique)	Dans le sommaire du diagnostic, il est question de transport adapté; on y formule l'objectif de rendre plus performants les transports adaptés. Par contre, aucune mention n'y est faite dans le plan de transport.
GAPEC (Questionnaire)	Nous vous demandons d'instaurer le transport en commun adapté au milieu rural et d'y prévoir, au nom d'une justice redistributive, un financement adéquat.
Municipalité d'Ogden (Avis écrit)	Le ministère des Transports devrait améliorer la desserte en transport collectif, particulièrement dans les régions rurales.
Municipalité de Saint-Étienne-de-Bolton (Avis écrit)	Le ministère des Transports devrait améliorer la desserte en transport collectif et soutenir le développement économique.

2. Moyen d'action : Soutenir la mise sur pied d'expériences-pilotes prônant l'utilisation d'un guichet unique pour le traitement des demandes des usagers;

Intervenants	Question ou commentaire
Conseil régional de l'environnement de l'Estrie (Mémoire)	Le ministère des Transports devrait se doter d'outils afin de bonifier la formule actuelle d'intégration des modes de transport. Par ailleurs, nous appuyons le ministère des Transports dans sa volonté de soutenir la mise sur pied d'expériences-pilotes prônant l'intégration des modes de transport, précédées par une campagne de sensibilisation.

Conseil régional de l'environnement de l'Estrie (Mémoire)	Il pourrait être intéressant de réaliser une enquête origine-destination semblable à celle effectuée en 1992, mais couvrant cette fois l'ensemble du territoire estrien. Cette étude serait très utile aux organismes souhaitant implanter des services de transport collectif en Estrie et contribuerait à réduire le nombre de véhicules à moteur sur nos routes.
---	---

3. Moyen d'action : Participer activement à la révision des programmes d'aide financière afin que soit pris en considération le contexte particulier de l'Estrie.

Intervenants	Question ou commentaire
GAPEC (Questionnaire)	Nous demandons une société de transport en commun comme le traitement en milieu urbain. Suivant l'expérimentation du projet-pilote dans le Haut-Saint-François, nous constatons que pour rendre possible l'intégration d'un transport en commun régulier, il faut l'implication et une source financière gouvernementale de façon adéquate et récurrente.
MRC de La Région-Sherbrookoise (Consultation publique)	Allez-vous prévoir les budgets en conséquence de l'augmentation du transport adapté?
RUTASM (Avis écrit)	Nous renouvelons tout d'abord notre demande connue depuis des années relative au besoin pour les usagers pour de la réciprocité dans les services de transport adapté en Estrie. Aussi, nous souhaiterions qu'il y ait une réglementation pour obliger les transports interurbains en Estrie à être accessibles. Il faudrait également promouvoir l'accessibilité des autres modes de transport, tels les transports urbains réguliers. Concernant l'offre de subventions du ministère des Transports pour l'adaptation des taxis, nous aimerions que le ministère des Transports impose un nombre minimal de taxis adaptés (avec normes obligatoires), soit par compagnie, soit par région ou municipalité. De plus, nous voulons réaffirmer notre revendication essentielle que le ministère des Transports continue son implication de 75 % des frais pour le transport adapté. Finalement, nous demandons à être invités comme organisme représentant les usagers du transport adapté lors de tables de consultation sur les transports en Estrie.

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

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

1. Moyen d'action : Assurer l'intégration fonctionnelle et sécuritaire des réseaux cyclables avec le réseau routier;

Intervenants	Question ou commentaire
Conseil régional de l'environnement de l'Estrie (Mémoire)	Nous misons sur l'intégration fonctionnelle et sécuritaire des réseaux cyclables avec le réseau routier afin d'encourager les Estriens à utiliser le vélo comme moyen de transport alternatif. L'harmonisation des permis donnant accès aux différents réseaux cyclables nous serait également très utile dans notre démarche. En outre, l'installation de supports et de hangars à bicyclettes visibles et sécuritaires dans plusieurs entreprises et lieux publics de la région permettrait certainement d'accroître la popularité du vélo.

2. Moyen d'action : Accorder un soutien technique et financier à la mise en place de la Route verte et des autres réseaux cyclables, conformément à la Politique sur le vélo et au programme d'aide financière à la Route verte;

Intervenants	Question ou commentaire
CLD Haut-St-François (Mémoire)	Le Haut-Saint-François possède des circuits cyclables uniquement en chaussée partagée, dont 70 % se trouve sur une route asphaltée dans le premier circuit et 32 % dans le deuxième circuit. Le « circuit des écossais » décrit une boucle qui emprunte les routes 112, 108, 257 et 255 en passant par Gould, Bishopton, Weedon et le canton de Lingwick pour un parcours de 57 kilomètres. Le « circuit des loyalistes » décrit une boucle qui emprunte les routes 112, 253, 251 et les chemins Spring, Gosford et Mitchell, en passant par Ascot Corner, East Angus, Cookshire, Johnville, Huntingville, Lennoxville et qui se branche à la route verte menant à Sherbrooke, pour un parcours total de 59 kilomètres. Nous demandons au ministère des Transports de : - Aménager des haltes routières permettant de mettre en valeur les éléments exceptionnels du patrimoine naturel environnant (cours d'eau, petites églises patrimoniales, ponts couverts, etc.) et d'identifier les circuits cyclables

	par une carte de localisation. - Faciliter la randonnée à bicyclette en procédant à des améliorations pour rendre les chaussées partagées plus sécuritaires : • Améliorations de la chaussée; • Asphaltage des accotements; • Marquage au sol; • Mise en place d'une signalisation. - Favoriser l'autofinancement d'une bonne partie des coûts d'aménagement du ministère des Transports grâce à la création d'un fonds spécial de mise en valeur des aménagements cyclables pour contribuer au développement de l'industrie touristique en milieu rural.
MRC Le Granit (Mémoire)	Nous demandons au ministère des Transports de procéder systématiquement au pavage de l'accotement des routes concernées par le tracé des corridors verts (cyclables) lors des travaux de réfection.
MRC Memphrémagog (Mémoire)	La prise en compte des besoins du vélo dans les travaux de réfection mérite d'être développée dans la région. Les routes ciblées dans les schémas d'aménagement comme corridors cyclables d'intérêt régional devraient être privilégiées.

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

Intervenants	Question ou commentaire
GAPEC (Questionnaire)	Dans les villages, le vélo est accommodant, mais entre les municipalités, ce moyen de transport devient suicidaire, compte tenu de l'étroitesse des routes, de la vitesse excessive des transporteurs lourds et des infrastructures mal entretenues.
GAPEC (Questionnaire)	Pour faciliter les déplacements piétonniers, le ministère des Transports devrait contribuer à un meilleur entretien des trottoirs l'hiver.
Partenaires en environnement (Consultation publique)	Lors des réfections de route, il serait fort approprié d'en profiter pour ériger des pistes cyclables, en partenariat avec les municipalités, surtout dans les endroits récréotouristiques. Par contre, ces espaces présentent un risque accru de manœuvres de dépassement vers la droite.

Partenaires en environnement (Consultation publique)	Pour encourager l'utilisation du vélo et des voies piétonnières, il faut impérativement paver les accotements en pistes cyclables.
---	--

5 SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION ESTRIENNE

5.1 SOUTENIR LES PROJETS À FORTE INCIDENCE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Commentaires sur la signalisation industrielle

Intervenants	Question ou commentaire
CLD Haut-St-François (Mémoire)	La MRC du Haut-Saint-François s'est dotée de trois parcs industriels spécialisés afin de supporter et d'encadrer son développement économique industriel. Il s'agit du : - Parc bioalimentaire de l'Estrie à East Angus; - Parc environnemental du Haut-Saint-François à Bury; - Parc industriel aéroportuaire dans le Canton Eaton. Ils ne peuvent à ce jour recevoir un affichage adéquat compte tenu de la réglementation en vigueur qui ne permet que l'utilisation d'un logo standard des parcs industriels non spécialisés le long des routes à numéro. Ce type d'affichage ne laisse aucune place à la spécificité et à l'originalité. À titre d'exemple, prenons le Parc environnemental du Haut-Saint-François sur la route 214 qui, par sa vocation de mise en valeur des résidus domestiques dangereux (RDD) et des rejets industriels, commerciaux et institutionnels (ICI), demandera un affichage particulier à ce type de mandat. Quant à l'entrée et la sortie de camions dont le contenu présente un certain niveau de danger, il faudra en tenir compte au plan du type d'accès qui sera donné à la route. Nous demandons au ministère des Transports de : - Permettre l'écriture du nom complet du parc en question sur l'affiche. - Laisser de la place à l'originalité locale pour la conception. - Préconiser un affichage prévenant de la possibilité d'entrée et de sortie de camions.
CRD-Estrie (Mémoire)	Certains projets à forte incidence socio-économique ne nécessitent pas la construction d'infrastructures routières importantes, mais pourraient bénéficier grandement d'une signalisation routière adaptée à leurs besoins. Par exemple, c'est le cas des parcs industriels, des complexes d'enseignement et de recherche, des complexes scientifiques et technologiques (entre autres le CDTI), etc.

	Le ministère des Transports devrait ajouter un volet à son programme de signalisation d'indication afin de permettre la signalisation des projets à forte incidence socio-économique.
--	---

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

1. Moyen d'action : Mettre au point une approche de partenariat avec les promoteurs de grands projets à connotation socio-économique au niveau du partage des responsabilités et des coûts;
2. Moyen d'action : Intégrer en priorité à la programmation du ministère des Transports les interventions favorisant davantage le soutien des projets porteurs de bénéfices socio-économiques;
3. Moyen d'action : Considérer les orientations et les objectifs de développement des MRC et des municipalités lors de la planification des interventions en matière de transport;
4. Moyen d'action : Accorder la priorité aux projets porteurs de bénéfices importants pour la collectivité.

5.2 CRÉER DE NOUVEAUX LIENS AU MOMENT OPPORTUN

Questions et commentaires sur un autre projet d'autoroute

Intervenants	Question ou commentaire
CLD Haut-St-François (Mémoire)	L'État américain du Maine travaille sur un projet d'autoroute entre la frontière sud du Nouveau-Brunswick (la région de Saint-John), le long de l'actuelle route 9 et Bangor, puis le long de l'actuelle route 27 vers le poste douanier de Woburn. Le ministère des Transports a d'ailleurs participé à un colloque sur le sujet, en compagnie du maire de Sherbrooke, du Conseil régional de développement et du CLD du Haut-St-François. L'argument principal des autorités du Maine était qu'il diminuait le temps de transport entre Montréal et les provinces de l'Atlantique de plus de quatre heures, par cette ligne droite est-ouest. En étant bien conscient que ce projet sera réalisé à moyen ou à long terme, nous avons tous été surpris de l'importance que lui donnait l'État américain. Nous recommandons au ministère des Transports : - De servir de lien avec le milieu local du Granit et du Haut-Saint-François en attirant un responsable de ce dossier au ministère des Transports. - D'analyser les avantages de ce projet pour la partie

	québécoise et canadienne et les partager avec les autorités américaines afin, s'il y a lieu, de concerter davantage les efforts pour concrétiser le projet. - De considérer la route 212 comme étant potentiellement un tronçon de ce projet.
MRC de La Région-Sherbrookoise (Consultation publique)	Où en est le dossier de construction d'une route est-ouest Woburn – Sherbrooke – Toronto – Détroit?

Questions et commentaires sur le transport aérien en Estrie

Intervenants	Question ou commentaire
CLD Haut-St-François (Mémoire)	Deux projets majeurs sont en cours, soit l'établissement d'un lien aérien et l'établissement d'un parc aéroportuaire sur le site de l'aéroport, avec accès direct à la piste. De l'avis du CLD, ces projets, quoique difficiles à réaliser, sont assez bien amorcés pour que nous devions en tenir compte dans la planification des besoins en transport à moyen terme, soit au-delà de deux ans. L'absence de lien aérien signifie qu'une région n'est pas concurrentielle sur le plan de la prospection internationale d'entreprises. Des dossiers comme le parc biomédical, des institutions comme les deux universités, des entreprises comme Bombardier ou C-Mac sont privés d'un service précieux. Nous demandons donc au ministère des Transports de participer, avec le milieu, à la réalisation du projet de lien aérien (selon la mission et le rôle du ministère des Transports) ou appuyer le milieu face à d'éventuelles demandes envers le gouvernement du Québec.
CRD-Estrie (Mémoire)	L'Aéroport de Sherbrooke, situé dans le Canton d'Eaton, à proximité de la ville d'East Angus, n'est pas relié à l'agglomération de Sherbrooke par une voie rapide. Cette situation est une contrainte majeure au développement du transport aérien des personnes et des marchandises en Estrie. Le ministère des Transports devrait étudier sérieusement la possibilité de poursuivre l'autoroute 10 jusqu'à East Angus en desservant l'Aéroport de Sherbrooke de façon rapide et pratique, autant pour les personnes que pour les marchandises.
MRC de La Région-Sherbrookoise (Consultation publique)	Si le ministère des Transports affirme que le transport de personnes et de marchandises est très dépendant de la route à Sherbrooke, il existe néanmoins un aéroport à Sherbrooke, ce qui devrait apparaître dans le plan de transport. La Ville a besoin de l'appui du ministère pour que l'aéroport se développe. Le transport aérien de marchandises n'est pas irréalisable.

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

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

Intervenants	Question ou commentaire
Citoyen de Dixville (Questionnaire)	La municipalité de Lennoxville connaîtra d'ici quelques années un véritable problème de congestion. Il faudra concevoir des plans pour augmenter les issues possibles sans être pris au centre-ville.
CLD Haut-St-François (Mémoire)	La circulation des véhicules de l'est de l'Estrie converge en grande partie par le biais d'Ascot Corner. Pour les municipalités plus au sud, comme Cookshire, Sawyerville, La Patrie, Scotstown et même Lac-Mégantic, le trajet vers le cœur économique de l'Estrie, l'université, le Carrefour de l'Estrie et vers Montréal nécessite un contournement de Sherbrooke par le nord, si leurs résidents choisissent l'autoroute 10 qui rallonge leur temps de transport. Plusieurs choisissent de passer par Lennoxville, contribuant à congestionner le carrefour du centre de cette ville, déjà très achalandé par les véhicules en provenance de Coaticook et Waterville. Des projets comme le lien aérien régulier à l'Aéroport de Sherbrooke et la gare intermodale de East Angus nécessiteront bientôt une meilleure accessibilité routière avec le sud et l'ouest de l'Estrie. Nous recommandons au ministère des Transports de prolonger l'autoroute 410 et contourner par le sud l'agglomération de Lennoxville, avec accès pour les véhicules en provenance de la 147, puis traverser les deux rivières pour rejoindre la route 108 près de l'école Alexander Galt.
Municipalité d'Ascot (Résolution)	Il a été résolu unanimement que la municipalité appuie les constats contenus dans la proposition du plan de transport concernant le contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke et demande à nouveau au ministère de procéder dans les plus brefs délais à la réalisation de ce projet.
Municipalité de Canton de Hatley (Avis écrit)	Nous réitérons l'importance du projet de l'autoroute 410.
Municipalité de Lennoxville (Résolution)	Il a été résolu unanimement que la municipalité appuie les constats contenus dans la proposition du plan de transport concernant le contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke et demande à nouveau au ministère de procéder dans les plus brefs délais à la réalisation de ce projet.

2. Moyen d'action : Construire une voie de contournement (route 255) de l'agglomération de Danville, afin de détourner le camionnage de transit du centre-ville et de réduire les risques associés au transport de matières dangereuses destinées à l'usine Magnola;

3. Moyen d'action : Construire une voie de contournement (route 161) de l'agglomération de Lac-Mégantic, afin de soulager le centre-ville de l'impact du camionnage et de faciliter l'accès au parc industriel pour les camions.

Intervenants	Question ou commentaire
MRC Le Granit (Mémoire)	Nous demandons au ministère des Transports de réaliser une voie de contournement de l'agglomération de Lac-Mégantic, facilitant notamment l'accès du trafic lourd au parc industriel.

5.2.2 Assurer la qualité des liaisons routières vers les autres régions

1. Moyen d'action : Compléter le réseau autoroutier par le doublement de la chaussée de l'autoroute 55 pour la portion comprise entre Windsor et la limite nord de la région de l'Estrie.

Intervenants	Question ou commentaire
CRD-Estrie (Mémoire)	La chaussée simple de l'autoroute 55 est source de préoccupations en Estrie depuis sa construction dans les années 1980. En 2001, le tronçon qui demeure encore à chaussée simple entre Windsor et Drummondville soulève encore de nombreux problèmes. La topographie accidentée de plusieurs zones et la présence de nombreux secteurs à dépassement difficile affectent considérablement la fluidité, la fonctionnalité et la sécurité de cet axe routier qui est une des portes d'entrée les plus importantes de la région et pour laquelle on prévoit une augmentation de la circulation lourde au cours des prochaines années. Le CRD-Estrie demande au ministère des Transports de considérer comme la priorité de développement le doublement de la chaussée de l'autoroute 55 au nord de Windsor. De plus, le ministère des Transports devrait s'assurer auprès de la Direction du Centre-du-Québec et des autorités centrales du ministère des transports que la chaussée de cette autoroute soit doublée jusqu'à son intersection avec l'autoroute 20 près de Drummondville. Il serait absurde que les efforts en ce sens s'arrêtent aux limites de la région administrative de l'Estrie.

5.3 ACTUALISER LA CONNAISSANCE DES BESOINS DE LA REGION ESTRIENNE EN MATIERE DE DEPLACEMENT DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

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

1. Moyen d'action : Compléter l'étude sur le transport des marchandises dans la région;

Intervenants	Question ou commentaire
Conseil régional de l'environnement de l'Estrie (Mémoire)	Il serait intéressant d'évaluer le meilleur moyen de déplacement des marchandises (ferroviaire, fluviale ou terrestre) relativement aux préoccupations environnementales, sociale et économique.

2. Moyen d'action : Maintenir et intensifier les contacts et les échanges avec les principaux agents et organismes de développement socio-économique.

5.4 FACILITER L'ACCÈS AUX PRODUITS TOURISTIQUES

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

1. Moyen d'action : Prendre en considération les divers circuits récréotouristiques lors de la planification des interventions à réaliser sur le réseau routier;

Intervenants	Question ou commentaire
CRD-Estrie (Mémoire)	Dans la partie ouest de la région, le réseau routier très développé et très dense dessert relativement bien les principaux attraits touristiques. Par contre, à l'est de la région, certains attraits touristiques en développement ou potentiels sont moins bien desservis. C'est notamment le cas de la zone mont Mégantic – Lac-Mégantic – mont Gosford, dont certaines routes importantes sont en mauvais état à cause de la circulation de nombreux camions lourdement chargés. De plus, certains tronçons donnant accès à des attractions touristiques ne sont pas encore pavés. Le ministère des Transports doit s'assurer d'accompagner convenablement le développement touristique à travers l'ensemble du territoire.
MRC Le Granit (Mémoire)	Nous demandons au ministère des Transports de procéder à la réfection de la route donnant accès au parc du mont Mégantic afin d'assurer la fonctionnalité du réseau et un accès de qualité à ce secteur touristique d'importance régionale.

MRC Memphrémagog (Mémoire)	Plusieurs routes jouent un rôle d'acheminement entre le réseau principal (autoroutes, nationales) et des zones de développement touristique et de villégiature. L'amélioration de ces routes doit tenir compte de l'accroissement des débits depuis plusieurs décennies et de l'inadéquation des caractéristiques de la chaussée avec les vocations d'aujourd'hui. Ces routes comprennent les routes 247, le chemin des Pères/Nicholas Austin et le chemin du Lac, une portion de la route 108, une portion de la route 141 nord, ainsi que quelques chemins nommés ayant connu une augmentation importante de leurs débits de circulation depuis 1982. Ces routes doivent faire l'objet d'un programme d'entretien et d'amélioration dans lequel prévaudront des critères particuliers visant à leur assurer la sécurité nécessaire en maximisant la mise en valeur du corridor paysager.
-------------------------------	--

2. Moyen d'action : Améliorer la signalisation touristique d'acheminement vers la partie est de la région.

Intervenants	Question ou commentaire
CLD Haut-St-François (Mémoire)	Les visiteurs et les touristes traversent principalement le Haut-Saint-François via les routes 112 et 108. Or la signalisation routière actuelle ne permet pas de mettre en valeur les attraits et les services présents dans les différentes municipalités longeant ces axes. Les panneaux bleus réglementaires demeurent non abordables pour certaines entreprises de petite et moyenne envergure. Nous recommandons donc au ministère des Transports de : - Permettre un affichage routier autre que les panneaux bleus de signalisation touristique, offrant la possibilité aux municipalités de mettre en valeur les attraits et services locaux, soit à l'entrée ou aux intersections stratégiques. Les dimensions ainsi que les matériaux devant être utilisés pour cet affichage pourraient faire l'objet d'une réglementation de base tout en permettant aux municipalités de se distinguer auprès des visiteurs et des touristes. - Afficher sur les axes majeurs, pour contribuer au développement touristique local, les entreprises touristiques qui utilisent les panneaux bleus, même si elles s'en trouvent éloignées.

CLD Haut-St-François (Mémoire)	La création du Train du Haut-St-François (THSF) à l'été 2001, permet d'assurer le transport ferroviaire de touristes sur l'ensemble du réseau ferroviaire du CFIL du Québec Central, réseau s'étendant de Québec à Sherbrooke. Le projet du THSF est mobilisateur pour le milieu, car il a jusqu'à maintenant nécessité l'implication des MRC du Haut-Saint-François, de l'Amiante et de Sherbrooke. Il représente pour notre milieu le produit qui nous donnera une visibilité touristique au Québec. Des demandes de partenariat sont venues d'aussi loin que de la MRC de Charlevoix. Ce projet, toujours en phase de démarrage, a besoin d'un appui important de la MRC du Haut-Saint-François et d'autres partenaires (ministère des Transports du Québec, ministère des Régions, Tourisme Québec, Développement économique Canada, etc.). Nous demandons au ministère des Transports de : - Permettre un affichage mettant en valeur le caractère distinctif de ce produit touristique exceptionnel, tant à l'intérieur de la MRC que du côté de Sherbrooke ou de la MRC de l'Amiante. - Appuyer cette initiative privée par des conseils techniques, la mise en réseau d'informations stratégiques et par des subventions. - Appuyer et soutenir les démarches de l'entreprise afin d'avoir accès au centre-ville de Sherbrooke pour 2002 (problème d'infrastructure). Ceci devient une urgence. - Appuyer le Québec Central et assurer que l'infrastructure (rails et passages à niveau) en place permette une plus grande fluidité et sécurité. Ceci pourra permettre au train de circuler plus rapidement. - Participer, appuyer et soutenir les initiatives visant à revaloriser le transport ferroviaire en mettant l'accent sur les aspects historiques et patrimoniaux.
-----------------------------------	---

6 AUTRES QUESTIONS ET COMMENTAIRES

6.1 BUDGETS ET PRIORITES

Intervenants	Question ou commentaire
Députés provinciaux de la région (Consultation publique)	Puisque toutes les directions territoriales sont soumises au même exercice, comment se distribue l'enveloppe budgétaire entre ces directions?
MRC Asbestos (Consultation publique)	Certaines régions sont avantagées politiquement au plan des transports.
MRC Haut-Saint-François (Consultation publique)	Les routes privilégiées se trouvent toujours à Sherbrooke.
MRC Le Granit (Consultation publique)	Sherbrooke et ses environs sont-ils avantagés à cause du grand développement économique qui y prévaut?
MRC Le Granit (Consultation publique)	Il semble exister des irrégularités entre certaines directions territoriales. Que faire pour avoir droit aux mêmes privilèges, notamment en ce qui a trait au pavage?
MRC Memphrémagog (Mémoire)	Nous croyons illusoire de pouvoir atteindre l'ensemble des objectifs proposés si le budget alloué à la région n'est pas ajusté.

6.2 PRESENTATION ET PROCESSUS DE CONSULTATION

Intervenants	Question ou commentaire
CAR (Consultation publique)	Des ministères et organismes gouvernementaux font-ils partie du comité adviseur?
Députés provinciaux de la région (Consultation publique)	Vous êtes les spécialistes, alors serions-nous en mesure de vous faire changer d'avis?
CRD-Estrie (Mémoire)	Malgré tous les efforts de recherche, d'analyse, de synthèse et de consultation du milieu consacrés à sa préparation, c'est à l'étape de mise en œuvre que la Direction régionale du ministère des Transports et ses partenaires pourront vraiment apprécier la pertinence et la qualité du <i>Plan de transport de l'Estrie</i> . Le CRD-Estrie demande à la Direction régionale du ministère des Transports d'instaurer un mécanisme annuel léger et souple de consultation de ses principaux partenaires. Ce mécanisme permettrait de réviser le Plan de transport et de l'adopter de façon transparente aux besoins du milieu.

Comité aviseur (Consultation publique)	La première orientation est-elle prioritaire sur les autres?
Employés du ministère des Transports (Consultation publique)	Le diagnostic est très technique et pointu. En revanche, le vocabulaire du plan de transport est très vaporeux et peu engageant. On s'attendait à un discours plus concret.
Employés du ministère des Transports (Consultation publique)	Des projections sur l'augmentation du nombre de véhicules lourds dans les prochaines années auraient été appréciées.
Employés du ministère des Transports (Consultation publique)	Dans la partie sécurité du sommaire du diagnostic, il est question des points noirs, des pentes raides et autres sujets, mais on n'y parle que très peu de protection des abords de route. À ce jour, nous avons en main des données intéressantes; il faudrait à tout le moins insister davantage.
MRC Asbestos (Consultation publique)	Je suis déçu de la présentation. Vous affichez l'écran <i>Vers 2016</i> , et on ne retrouve aucune mention des projets précis que vous comptez mettre en œuvre d'ici 2016. Vers quoi on s'en va, finalement?
MRC de Coaticook et Memphrémagog (Consultation publique)	Pourquoi avoir élaboré un plan de transport pour aussi longtemps que 15 ans? Habituellement, les schémas d'aménagement se font sur 5 ou 10 ans.
MRC de Coaticook et Memphrémagog (Consultation publique)	La manœuvre de présentation est très inquiétante. Tous savent que le ministère des Transports est l'enfant pauvre du gouvernement. Le nerf de la guerre, pour le ministère des Transports, ce sont les finances. La présentation devrait contenir une partie 2, pour donner le détail des actions concrètes qui seront posées, de même que les budgets qui y sont rattachés. Si cette procédure n'est pas appliquée, j'ai bien peur que lors d'un examen de la situation, dans quelques années, il y ait toujours autant de points noirs et de points rouges sur les cartes. Au lieu de transférer les surplus budgétaires à la SAAQ, investissons donc dans le réseau routier.
MRC Le Granit (Consultation publique)	Les objectifs listés dans le plan de transport auront-ils priorités?
MRC Le Granit (Consultation publique)	Dans le plan, ciblera-t-on des secteurs précis? Jusqu'à maintenant, le vocabulaire est vague.
MRC Memphrémagog (Consultation publique)	Les orientations, objectifs et axes d'intervention proposés dans le plan de transport du Ministère sont tous pertinents. Toutefois, leur caractère général et l'absence de plan d'action le traduisant en moyens et en investissements rend impossible une évaluation adéquate du produit. Nous proposons donc que le ministère des Transports produise

	un plan d'action accompagnant le plan de transport, qui précisera l'ordre de priorité des axes d'intervention proposés, les coûts associés à leur réalisation, les projets spécifiques qui découleront de ces axes par territoire MRC et les partenaires à associer.
MRC Memphrémagog (Mémoire)	Observations concernant les données et inventaires Carte 52 : Le contexte de planification Les pôles ont été définis en fonction de l'évolution de la population permanente, alors qu'un territoire comme celui de Memphrémagog connaît une croissance de sa population totale plus importante. Le développement de la villégiature en chalet a connu et connaît une croissance notable influençant la répartition de la population et les flux de circulation que génère ce type de développement.
MRC Val-Saint-François (Consultation publique)	Le plan de transport est un plan d'amélioration du réseau. Y a-t-il un plan budgétaire qui vient avec?

6.3 RESPONSABILITÉS DES MUNICIPALITÉS

Intervenants	Question ou commentaire
Partenaires en environnement (Consultation publique)	Considérant ce qui se fait présentement et les failles que présentent les municipalités dans leurs actions, il est inquiétant de savoir que le ministère des Transports vise à leur déléguer des responsabilités toujours grandissantes.

6.4 RÔLE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET ÉVALUATION DE LA SITUATION ACTUELLE

Intervenants	Question ou commentaire
CAR (Consultation publique)	Dans le contexte de la fusion des villes, le ministère des Transports aura un impact important sur la proximité des services.
MRC Asbestos (Consultation publique)	Le ministère des Transports dit, dans son plan de transport, rester à l'affût des problèmes du réseau routier. Pourtant, ce sont les régions qui font des pressions auprès des gouvernements et des entreprises. Nous devons être très armés pour obtenir ce que l'on veut.
MRC Asbestos (Consultation publique)	Le ministère des Transports réalise des études très dispendieuses, et après, il ne reste plus d'argent pour réaliser les travaux. Les municipalités sont laissées à elles-mêmes.
MRC de Coaticook et Memphrémagog (Consultation publique)	Les engagements déjà pris tiennent-ils toujours?
MRC Haut-Saint-François (Consultation publique)	Il devrait y avoir une loi permettant l'expropriation pour faciliter le travail du ministère des Transports.
MRC Val-Saint-François (Consultation publique)	Il doit exister une interaction entre les schémas d'aménagement et le plan de transport. Le vouloir global a plus de poids que les pressions éparses et ponctuelles.
MRC Val-Saint-François (Consultation publique)	Le ministère des Transports ne doit pas seulement attendre que les entreprises frappent à sa porte. Il a le rôle de prendre connaissance de la situation qui prévaut sur le terrain et d'apporter les correctifs nécessaires.
Partenaires en environnement (Consultation publique)	Il y aurait lieu de développer un partenariat dans les municipalités pour travailler dans le même sens. Ensemble, le CRD et le ministère des Transports, nous pourrions inciter davantage les municipalités, qui ne nous reçoivent pas toujours comme nous le voudrions, par exemple dans le dossier de l'entretien des fossés. Les municipalités aussi y trouveraient une économie. Le ministère des Transports a le poids nécessaire pour faire avancer les choses. Par ailleurs, les citoyens et contribuables que nous sommes ont leur mot à dire.

6.5 DEMOGRAPHIE

Intervenants	Question ou commentaire
CAR (Consultation publique)	Avez-vous étudié la démographie après 2016 pour palier les problèmes diagnostiqués?
Comité aviseur (Consultation publique)	Il est surprenant que le débit augmente même avec le vieillissement de la population.
MRC Memphrémagog (Mémoire)	Les données de population relatées dans le plan de transport ne répertorient pas les clientèles saisonnières. Nous observons, dans le portrait général présenté, que les mouvements associés à la villégiature, qui constitue de plus en plus un mode d'occupation de résidences à temps partiel durant toute l'année, sont peu présents dans les diagnostics. Il s'agit pourtant, sur un territoire comme le nôtre, d'un facteur déterminant, puisque les mouvements générés le sont tout autant pour l'acheminement de la clientèle que pour la desserte en services et commerces de celle-ci à même le territoire. Ces mouvements, ajoutés à ceux de la population permanente, influencent l'établissement des priorités d'intervention sur le réseau.

CONCLUSION

Le processus de consultation a permis de mettre en relief les préoccupations des individus et des groupes sollicités vis-à-vis des transports en Estrie. Près de 200 personnes ont pris part à l'une ou l'autre des séances de consultation, alors que 23 individus ou groupes ont émis une opinion écrite par l'intermédiaire d'un questionnaire, d'un avis ou d'un mémoire.

Plusieurs ont profité de la consultation publique pour relever certains problèmes ponctuels. Cependant, la plupart des groupes consultés s'accordaient pour dire que les orientations établies par la Direction de l'Estrie pour les quinze prochaines années sont justes et parfaitement légitimes.

ANNEXE 1

Légende des acronymes utilisés dans le document

CAR	Conférence administrative régionale
CLD	Centre local de développement
CRD-Estrie	Conseil régional de développement de l'Estrie
GAPEC	Groupe d'action pour l'enrichissement collectif du Haut-St-François
MRC	Municipalité régionale de comté
RAPPEL	Regroupement des associations pour la protection de l'environnement des lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du Haut Bassin de la rivière Saint-François
RUTASM	Regroupement des usagers du transport adapté du Sherbrooke Métropolitain

ANNEXE 2

Échéancier des présentations

Intervenants	Date
CONFÉRENCE DE PRESSE	27 SEPTEMBRE 2001
M. CLAUDE BOUCHER	9 OCTOBRE 2001
EMPLOYÉS MTQ	11 OCTOBRE 2001
COMITÉ AVISEUR	12 OCTOBRE 2001
MRC DE LA RÉGION-SHERBROOKE	16 OCTOBRE 2001
PARTENAIRES EN ENVIRONNEMENT	17 OCTOBRE 2001
MRC VAL-SAINT-FRANÇOIS	18 OCTOBRE 2001
MRC HAUT-SAINT-FRANÇOIS	23 OCTOBRE 2001
DÉPUTÉS PROVINCIAUX DE LA RÉGION	26 OCTOBRE 2001
CAR	26 OCTOBRE 2001
MRC LE GRANIT	30 OCTOBRE 2001
MRC COATICOOK ET MEMPHRÉMAGOG	31 OCTOBRE 2001
CRD	1 ^{ER} NOVEMBRE 2001
MRC ASBESTOS	8 NOVEMBRE 2001

ANNEXE 3

Source des questions et commentaires

Source	Moyen d'expression
CAR	Consultation
Députés provinciaux de la région	Consultation
Citoyen de Dixville	Questionnaire
CLD Haut-St-François	Mémoire
Comité aviseur	Consultation
Comité de toponymie de la Ville de Sherbrooke	Courriel
Conseil régional de l'environnement de l'Estrie	Mémoire
Corporation de développement communautaire Memphrémagog	Avis écrit
CRD-Estrie	Consultation et mémoire
Département de géographie et de télédétection de l'U de S	Courriel
Employés du ministère des Transports	Consultation
GAPEC	Questionnaire
MRC Asbestos	Consultation
MRC de La Région-Sherbrookoise	Consultation
MRC Haut-Saint-François	Consultation
MRC Le Granit	Consultation et mémoire
MRC Memphrémagog	Consultation et mémoire
MRC Coaticook	Consultation
MRC Val-Saint-François	Consultation
Municipalité d'Ascot	Résolution
Municipalité d'Ogden	Avis écrit
Municipalité de Canton de Hatley	Avis écrit
Municipalité de Hatley	Avis écrit
Municipalité de La Patrie	Résolution
Municipalité de Lennoxville	Résolution
Municipalité de Saint-Étienne-de-Bolton	Avis écrit
Municipalité de Stukely-Sud	Avis écrit
Municipalité de Weedon	Résolution
Partenaires en environnement	Consultation
RAPPEL	Mémoire
RUTASM	Avis écrit
Service de l'économie et du plan directeur en transport	Mémoire
Transport dépannage du Haut-St-François	Mémoire

ANNEXE 4

Liste des études et des documents produits dans le cadre de l'élaboration du Plan de transport de l'Estrie

Études techniques réalisées par le MTQ de 1997 à 1999 (non publiées)

Contexte

- Étude technique 1.1.1 – Contexte de réalisation du plan de transport de l'Estrie
- Étude technique 1.1.2 – Cadre géographique
- Étude technique 1.1.3 – Cadre environnemental
- Étude technique 1.1.4 – Cadre budgétaire ministériel

Infrastructures

- Étude technique 1.2.1.1 – Historique et description du réseau
- Étude technique 1.2.1.2 – Conditions de circulation
- Étude technique 1.2.1.3 – Caractéristiques géométriques
- Étude technique 1.2.1.4 – État des chaussées et des structures
- Étude technique 1.2.2 à 1.2.4 – Infrastructures ferroviaires, aériennes et maritimes
- Étude technique 1.2.5 – Synthèse

Facteurs influant sur les déplacements

- Étude technique 1.3.1 – Évolution et prévisions démographiques
- Étude technique 1.3.2 – Évolution et perspectives socio-économiques
- Étude technique 1.3.3 – Aménagement du territoire
- Étude technique 1.3.4 – Synthèse

Transport des personnes

- Étude technique 1.4.1.1 – Mobilité interrégionale et intrarégionale
- Étude technique 1.4.1.2 – Portrait actuel de l'agglomération de Sherbrooke
- Étude technique 1.4.1.3 – Demande prévisible de l'agglomération de Sherbrooke
- Étude technique 1.4.1.4 – Affectation des déplacements sur le réseau routier de l'agglomération de Sherbrooke
- Étude technique 1.4.1.5 – Impacts prévisibles sur le réseau routier de l'agglomération de Sherbrooke
- Étude technique 1.4.1.6 – Synthèse
- Étude technique 1.4.2 – Transport en commun
- Étude technique 1.4.3 – Transport adapté pour les personnes handicapées
- Étude technique 1.4.4 – Transport scolaire
- Étude technique 1.4.5 – Transport par autocar
- Étude technique 1.4.6 – Transport par taxi et par limousine
- Étude technique 1.4.7 – Transport ferroviaire
- Étude technique 1.4.8 – Intégration des services de transport
- Étude technique 1.4.9 – Réseaux cyclables
- Étude technique 1.4.10 – Réseaux de motoneiges et de véhicules tout terrain
- Étude technique 1.4.11 – Synthèse

Transport des marchandises

- Étude technique 1.5.2.1 – Réseau de camionnage
- Étude technique 1.5.2.2 – Industrie forestière
- Étude technique 1.5.3 – Transport ferroviaire
- Étude technique 1.5.4 – Intermodalité rail-route
- Étude technique 1.5.5 – Synthèse

Sécurité dans les transports

- Étude technique 1.6.1 – Diagnostic de sécurité dans les transports routiers
- Étude technique 1.6.2 – Transport scolaire
- Étude technique 1.6.3 – Réseaux cyclables, de motoneiges et de véhicules tout terrain
- Étude technique 1.6.4 – Traversées d'agglomération et circulation piétonnière
- Étude technique 1.6.5 – Planification et contrôle des accès
- Étude technique 1.6.6 – Synthèse

Activités connexes

- Étude technique A.1 – Plan de communication
- Étude technique A.2 – Analyse des données spatiales et cartographie

Documents publiés

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Diagnostic, avril 2001, 123 pages.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Annexe cartographique, avril 2001, 52 cartes.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Sommaire du diagnostic et Proposition d'un plan de transport pour l'Estrie, septembre 2001, 101 pages.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Proposition d'un plan de transport pour l'Estrie en bref, septembre 2001, 20 pages, tableau en pochette.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Le Plan de transport de l'Estrie, septembre 2001, dépliant.