



L'aquarelle de la couverture s'inspire du contexte géographique global de la Gaspésie pour représenter ses différents accès de transport.

Illustration : Raymond Pominville

---

# **PLAN DE TRANSPORT DE LA GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE**

---

Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine

Ministère des Transports du Québec

Pour de plus amples renseignements, s'adresser à l'endroit suivant :

Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine  
Ministère des Transports du Québec  
92, 2<sup>e</sup> Rue Ouest, bureau 101  
Rimouski (Québec) G5L 8E6

Téléphone : (418) 727-3674  
Télécopieur : (418) 727-3673  
Courriel : [dtbgi@mtq.gouv.qc.ca](mailto:dtbgi@mtq.gouv.qc.ca)

Illustration : Raymond Pominville

Infographie : Les Éditions Mer et Monde inc.

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2004  
ISBN 2-550-40775-X

## MOT DU DIRECTEUR



J'ai le plaisir de vous présenter le *Plan de transport de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine*, résultat d'un processus au cours duquel ont été associées bon nombre de personnes. En raison des échanges constants que nous entretenons au fil des jours sur divers dossiers, ce plan de transport et le *Plan d'action 2004-2009* qui l'accompagne sont les vôtres. Le plan de transport offre une vision globale du transport des personnes et des marchandises pour les 15 prochaines années, mais, afin d'actualiser le document et de coller constamment à la réalité dynamique de notre milieu, un suivi annuel sera réalisé.

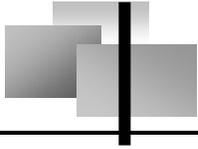
L'élaboration du plan de transport a suscité de grandes attentes à l'intérieur du Ministère, puisque nous avons vu dans cet outil de planification la possibilité d'améliorer notre connaissance globale en matière de transport sur le territoire. Nous voulions aussi que la démarche d'élaboration soit l'occasion pour tous les acteurs politiques et socioéconomiques de la région, qu'ils soient publics ou privés, de participer à une réflexion commune sur le transport des personnes et des marchandises, tant en milieu rural qu'en milieu urbain.

Ainsi, à la suite de la production du diagnostic sur les transports dans la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, des séances de consultation ont permis de définir les enjeux et les défis à relever pour assurer un développement continu de la région. Le présent plan de transport représente donc la mise en commun des préoccupations des acteurs locaux et régionaux et de celles du Ministère. Il constitue, en fait, la conversion des enjeux définis lors des consultations en orientations et objectifs, avec le but ultime que les différents modes de transport permettent d'assurer le développement économique et social de la région, tout en préservant la qualité de vie et la sécurité des citoyens et citoyennes.

Je tiens à remercier sincèrement toutes les personnes, entreprises et organisations du milieu qui ont relevé avec nous le défi de produire cet indispensable outil de planification qu'est le *Plan de transport de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine*. Sans vos efforts constants dans l'amélioration des transports sur notre territoire et votre collaboration au processus d'élaboration du plan de transport, les renseignements ayant servi d'assises à la définition des enjeux et priorités n'auraient pu être aussi justes, et le résultat aurait sûrement été différent. Je tiens également à souligner l'important apport des membres des comités de travail, de l'équipe de coordination du plan de transport et de tous ceux et celles qui y ont collaboré.

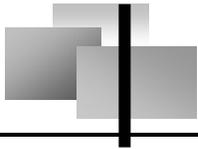
Enfin, après avoir uni nos efforts au cours du processus d'élaboration, je vous invite maintenant à poursuivre cette formidable collaboration dans la mise en œuvre et le suivi du plan de transport afin de travailler tous ensemble dans le même sens pour faire de notre région un milieu de vie de qualité.

  
Jean-Louis Loranger  
Directeur

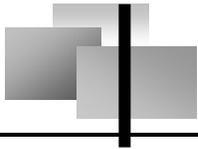


## TABLE DES MATIÈRES

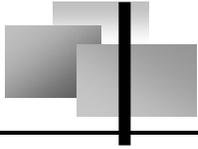
Liste des tableaux .....	v
Liste des figures .....	v
Liste des cartes .....	v
Liste des sigles .....	vii
Introduction.....	1
1 Contexte de réalisation et enjeux .....	7
1.1 Orientations ministérielles et gouvernementales .....	8
1.1.1 Mission et planification stratégique du MTQ .....	8
1.1.2 Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire .....	8
1.1.3 Grands principes du développement durable.....	9
1.1.4 Amélioration de la qualité de vie et de l'environnement le long des infrastructures de transport.....	10
1.1.5 Services de base pour l'ensemble de la population.....	10
1.2 Orientations régionales .....	10
1.2.1 Aménagement du territoire .....	11
1.3 Enjeux régionaux .....	12
2 Enjeu 1 – Mobilité des personnes et des marchandises sur un réseau routier sécuritaire basée sur les besoins de déplacement interrégional et local.....	13
2.1 Fonctionnalité et état du réseau routier .....	13
2.1.1 Orientation 1 – Un réseau routier efficace au service des communautés locales, de l'industrie touristique et du développement socioéconomique de la région.....	19
2.1.1.1 Objectif – Détermination du réseau routier stratégique régional.....	20
2.1.1.2 Objectif – Maintien et amélioration des conditions de déplacement interrégional (fonctionnalité) et des caractéristiques géométriques du réseau routier stratégique régional.....	20
2.1.1.3 Objectif – Maintien et amélioration des conditions de déplacement local et régional (fonctionnalité) et des caractéristiques géométriques des autres routes du réseau supérieur .....	21
2.1.1.4 Objectif – Amélioration des conditions de déplacement sur les réseaux de camionnage .....	22
2.1.1.5 Objectif – Amélioration de la qualité des chaussées.....	22
2.1.1.6 Objectif – Protection du réseau routier le long des berges.....	22



2.1.1.7	Objectif – Maintien et amélioration de la capacité structurale des ponts en donnant priorité à ceux qui sont situés sur les axes routiers les plus importants et sur les réseaux de camionnage .....	23
2.1.1.8	Objectif – Gestion de l’urbanisation et des aménagements routiers dans le but de concilier circulation, sécurité et qualité de vie de la population.....	23
2.1.1.9	Objectif – Développement et entretien des voies cyclables en collaboration avec les partenaires .....	24
2.1.1.10	Objectif – Aménagement sécuritaire des sentiers de véhicules hors route .....	25
2.2	Sécurité routière, environnement et qualité de vie.....	25
2.2.1	Orientation 2 – Un réseau routier sécuritaire respectueux de l’environnement et de la qualité de vie .....	29
2.2.1.1	Objectif – Amélioration de la sécurité routière.....	31
2.2.1.2	Objectif – Respect et protection de l’environnement selon l’approche du développement durable.....	31
2.2.1.3	Objectif – Prévention et correction des problèmes de pollution sonore en bordure des voies de circulation.....	32
2.2.1.4	Objectif – Protection et mise en valeur des paysages le long des infrastructures de transport.....	33
3	Enjeu 2 – Maintien et amélioration des infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes en vue de développer l’intermodalité et d’assurer la desserte de la région.....	61
3.1	Infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes.....	61
3.1.1	Orientation 3 – Un réseau d’infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes efficace répondant aux besoins de la région et optimisé par l’application de principes basés sur l’intermodalité .....	67
3.1.1.1	Objectif – Maintien et amélioration d’un réseau d’infrastructures modales efficace et sécuritaire en vue d’assurer l’intermodalité et la complémentarité entre les modes.....	68
3.1.1.2	Objectif – Optimisation des infrastructures en vue de mettre en place de nouvelles logistiques de transport et des principes d’aménagement du territoire compatibles avec les infrastructures.....	69
3.2	Services de transport des personnes interrégionaux accessibles et efficaces.....	70
3.2.1	Orientation 4 – Des services de transport des personnes interrégionaux accessibles et efficaces.....	74
3.2.1.1	Objectif – Maintien et amélioration des services de transport des personnes dans les modes maritime, ferroviaire et aérien et développement de l’industrie touristique.....	74
3.2.1.2	Objectif – Maintien et amélioration du service de transport interurbain par autocar.....	75



4	Enjeu 3 – Intégration des systèmes de transport des personnes .....	79
4.1	Services de transport des personnes .....	79
4.1.1	Orientation 5 – Des services de transport collectif des personnes accessibles sur l'ensemble du territoire.....	82
4.1.1.1	Objectif – Amélioration de l'offre de service en transport adapté en tenant compte des réalités régionales .....	82
4.1.1.2	Objectif – Inclusion du transport scolaire dans la mise en commun du transport collectif.....	83
4.1.1.3	Objectif – Développement de l'industrie du taxi .....	83
4.1.1.4	Objectif – Mise en commun des systèmes de transport des personnes.....	84
5	Enjeu 4 – Amélioration de la performance du MTQ afin d'offrir des services de qualité à la population .....	87
5.1	Performance de l'organisation et services à la population .....	87
5.1.1	Orientation 6 – Une organisation plus performante en vue d'améliorer les services à la population.....	87
5.1.1.1	Objectif – Amélioration de la qualité des services aux citoyens en conformité avec les lois en vigueur (Loi sur l'administration publique et Loi sur l'administration financière) .....	87
5.1.1.2	Objectif – Amélioration de la performance de l'organisation.....	88
5.1.1.3	Objectif – Accroissement de la compétence et de l'efficacité du personnel à l'égard des nouvelles technologies de l'information et des communications .....	89
5.1.1.4	Objectif – Amélioration des connaissances sur les infrastructures et les différents modes de transport.....	89
	Conclusion .....	91
	Annexe – Synthèses des enjeux, des orientations, des objectifs et des moyens d'action.....	93
	Glossaire .....	103
	Bibliographie.....	105



## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Estimation de l'état d'avancement de la Route verte en Gaspésie (2002).....	18
-----------	---	----

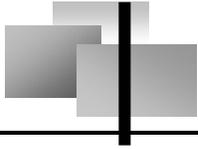
## LISTE DES FIGURES

Figure 1	Étapes de réalisation du Plan de transport de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine.....	5
Figure 2	Évolution du nombre d'accidents selon la gravité (1996-2000).....	26
Figure 3	Répartition des accidents selon le réseau (1996-2000).....	26
Figure 4	Parts de l'utilisation des modes de transport des marchandises.....	66

## LISTE DES CARTES

Carte 1	Territoire à l'étude.....	3
Carte 2	Répartition de la population (1996) et classification fonctionnelle du réseau routier supérieur.....	35
Carte 3	Réseau de camionnage, pentes critiques importantes et secteurs urbanisés (Gaspésie).....	37
Carte 4	Réseau de camionnage et secteurs urbanisés (Les Îles-de-la-Madeleine).....	39
Carte 5	Débits de circulation des véhicules sur le réseau routier supérieur (DJMA, 2000).....	41
Carte 6	Pourcentages et débits de circulation des véhicules lourds (DJMA, 2000).....	43
Carte 7	Caractéristiques géométriques et autres éléments de la route (1995).....	45
Carte 8	Déficiences des chaussées (confort de roulement et orniérage).....	47
Carte 9	Réseaux cyclables.....	49
Carte 10	Réseau routier stratégique régional et réseau routier supérieur.....	51
Carte 11	Projets inscrits dans l'axe « Amélioration » dans la planification.....	53
Carte 12	Projets inscrits dans l'axe « Conservation des chaussées » dans la planification... ..	55
Carte 13	Projets inscrits dans l'axe « Conservation des structures » dans la planification ..	57
Carte 14	Analyse des accidents (1996-2000).....	59
Carte 15	Infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes.....	77
Carte 16	Municipalités faisant partie d'un territoire de taxi (2000) ou desservies par un organisme de transport adapté (OTA) (1999).....	85



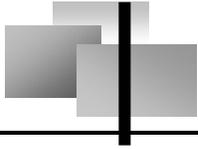


## LISTE DES SIGLES

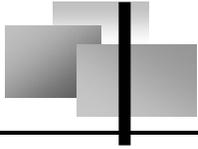
BIC	Banque d'information corporative
CCFG	Corporation du chemin de fer de la Gaspésie
CFBC	Chemin de fer Baie-des-Chaleurs
CFIL	Chemin de fer d'intérêt local ou régional
CRCD	Conseil régional de concertation et de développement
CRÉ	Conférence régionale des élus
CRIC	Centre régional d'information et de communication
CSST	Commission de la santé et de la sécurité du travail
DJMA	Débit journalier moyen annuel (indique le nombre moyen de véhicules qui circulent sur une section donnée de route, dans les deux directions, durant une journée; est obtenu à partir d'une évaluation du nombre de véhicules qui circulent sur une route durant une année, divisée par le nombre de jours correspondant, soit 365 jours; permet d'indiquer de façon générale le degré d'utilisation relative des grands axes routiers <sup>1</sup> )
DJME	Débit journalier moyen d'été (représente l'estimation du nombre moyen de véhicules qui circulent sur la route, dans les deux directions, durant une journée des mois de juin, juillet, août et septembre; est particulièrement utile pour évaluer l'importance des déplacements dans des secteurs à vocation récréotouristique et de villégiature)
DJMH	Débit journalier moyen hivernal (représente l'estimation du nombre moyen de véhicules qui circulent sur la route durant une journée des mois de décembre, janvier, février et mars; se révèle intéressant pour connaître l'importance des déplacements à destination ou en provenance des centres de ski ou d'autres centres d'activités hivernales)
DOR	Document sur les objets de la révision
IRI	Indice de rugosité international (chaussée)
ISO	Organisation internationale de normalisation
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
MEQ	Ministère de l'Éducation

---

<sup>1</sup> QUÉBEC, DIRECTION DE LA PLANIFICATION, *Guide à l'intention des MRC : planification des transports et révision des schémas d'aménagement*, Québec, ministère des Transports, Service de l'encadrement des plans de transport, 1994, p. 3-34.



MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OCDE	Organisation de coopération et de développement économique
OTA	Organisme de transport adapté
OTC	Organisme de transport collectif
PSAR	Projet de schéma d'aménagement révisé
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SAI	Solution administrative et informatique
SCFQ	Société des chemins de fer du Québec
STQ	Société des traversiers du Québec



## INTRODUCTION

L'évolution socioéconomique du Québec, les préoccupations accrues de la population quant à la qualité de vie, à l'aménagement du territoire et au développement régional ainsi que le nouveau cadre de gestion gouvernementale axé sur l'efficacité ont incité le ministère des Transports du Québec (MTQ) à accroître ses activités de planification et à concevoir des outils pour établir les priorités en matière de transport.

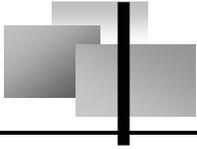
Parmi les gestes témoignant de ces préoccupations accrues, mentionnons l'exercice de planification stratégique lié à la mission du MTQ qui a permis d'effectuer des choix stratégiques pour guider la réalisation des activités ministérielles. De plus, le MTQ s'est donné comme but d'élaborer un plan de transport pour chaque région du Québec. Cette volonté a été annoncée en 1995 dans le document présentant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire<sup>2</sup>.

Le plan de transport régional est l'un des instruments que privilégie le MTQ pour faire des choix judicieux dans l'amélioration du transport des personnes et des marchandises ainsi que dans la sécurité des déplacements. Cette démarche se fait en collaboration avec le milieu lors d'activités d'information et de consultation. La durée d'un plan de transport est d'environ 15 ans.

Les besoins, actuels et prévisibles, de même que les attentes en matière de transport dépassent largement les ressources financières, matérielles et humaines disponibles. Dans un tel contexte, l'établissement de priorités d'intervention demeure un processus complexe. C'est ici que le plan de transport joue son rôle. Il permet d'établir un diagnostic complet de la situation des transports dans une région et de proposer des solutions aux principaux problèmes auxquels elle fait face, en tenant compte des enveloppes budgétaires allouées et des orientations ministérielles. Il constitue en fait un cadre général d'intervention qui guide les actions du MTQ. En tant que maître d'œuvre des plans de transport, ce dernier doit s'assurer de la concordance entre chacun d'eux avec les priorités d'action en matière d'aménagement et de développement régional retenues par les municipalités régionales de comté (MRC), les municipalités et les conseils régionaux de concertation et de développement (CRCD).

---

<sup>2</sup> QUÉBEC, DIRECTION GÉNÉRALE DE L'URBANISME ET DE L'AMÉNAGEMENT, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : pour un aménagement concerté du territoire, document complémentaire*, Québec, ministère des Affaires municipales, 1995, p. 31-32.



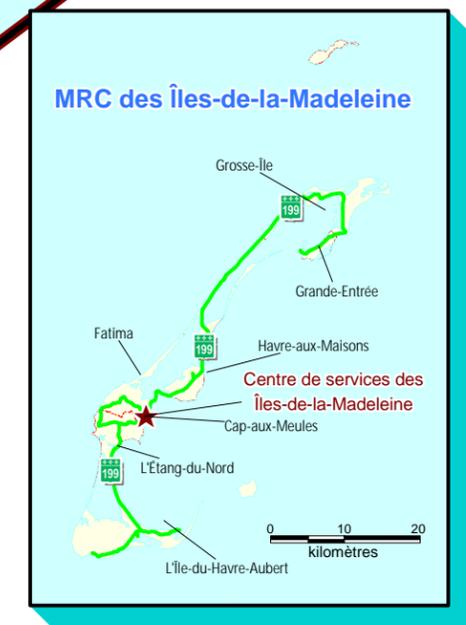
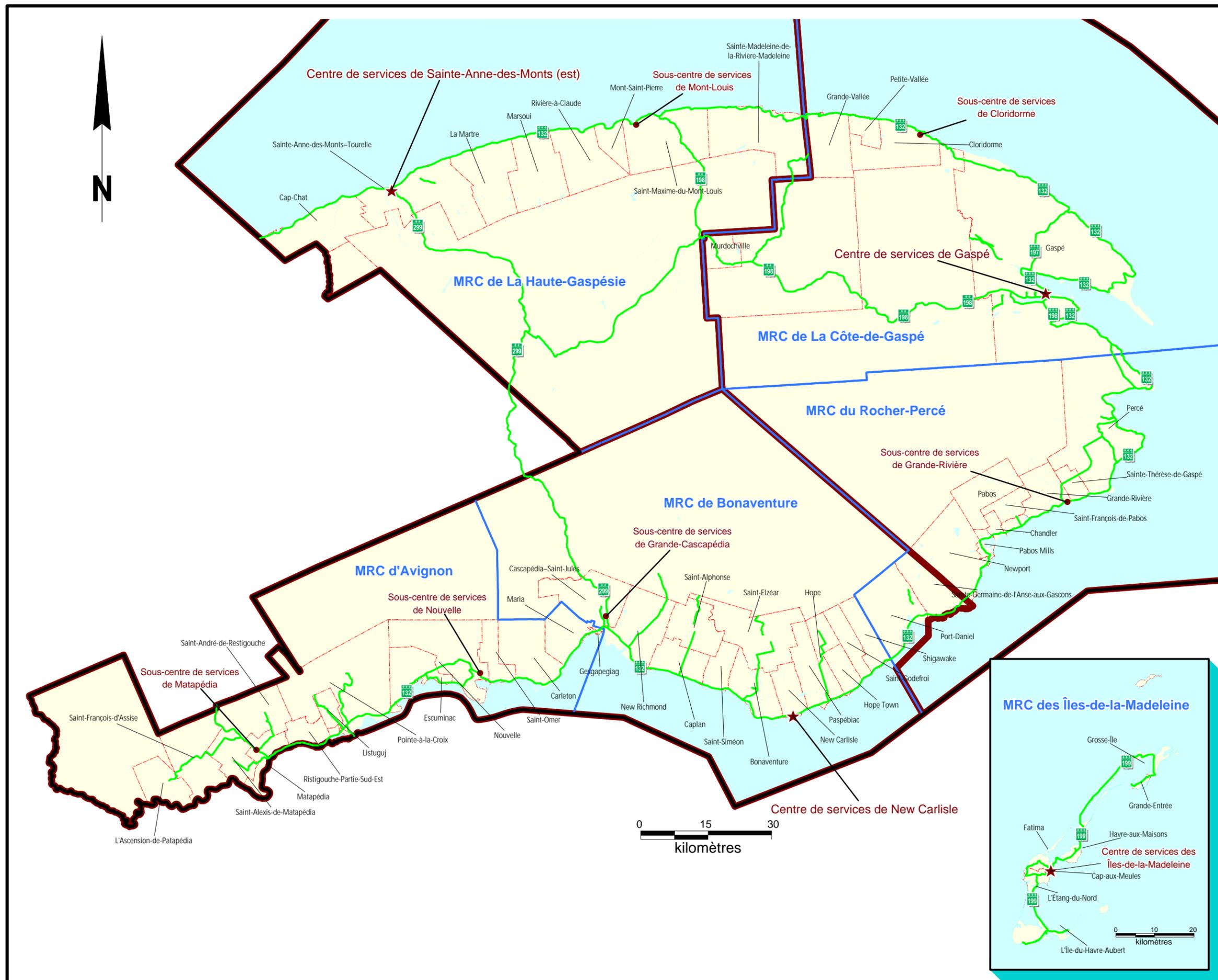
Le plan de transport de la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine a été amorcé en 1999. Le territoire couvert comprend six MRC : La Haute-Gaspésie, La Côte-de-Gaspé, Le Rocher-Percé, Bonaventure, Avignon et Les Îles-de-la-Madeleine<sup>3</sup> (carte 1). La région est desservie par la Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, située à Rimouski, et par quatre centres de services, répartis sur le territoire : Îles-de-la-Madeleine (Cap-aux-Meules), Gaspé, Sainte-Anne-des-Monts et New Carlisle.

---

<sup>3</sup> Au sens juridique, la MRC des Îles-de-la-Madeleine a été dissoute et remplacée par la municipalité des Îles-de-la-Madeleine. Cette dernière est assimilée à une MRC aux fins d'application de certaines lois, dont la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Dans l'approche de la classification géographique type de l'Institut de la statistique du Québec et dans le présent document, elle est traitée comme un territoire équivalent à une MRC.

Légende

- ★ Centre de services
- Sous-centre de services
- Réseau routier supérieur
- ▭ Limite de la région à l'étude
- ▭ Centre de services (Limite MTQ)
- ▭ Limite de la MRC
- ▭ Limite municipale

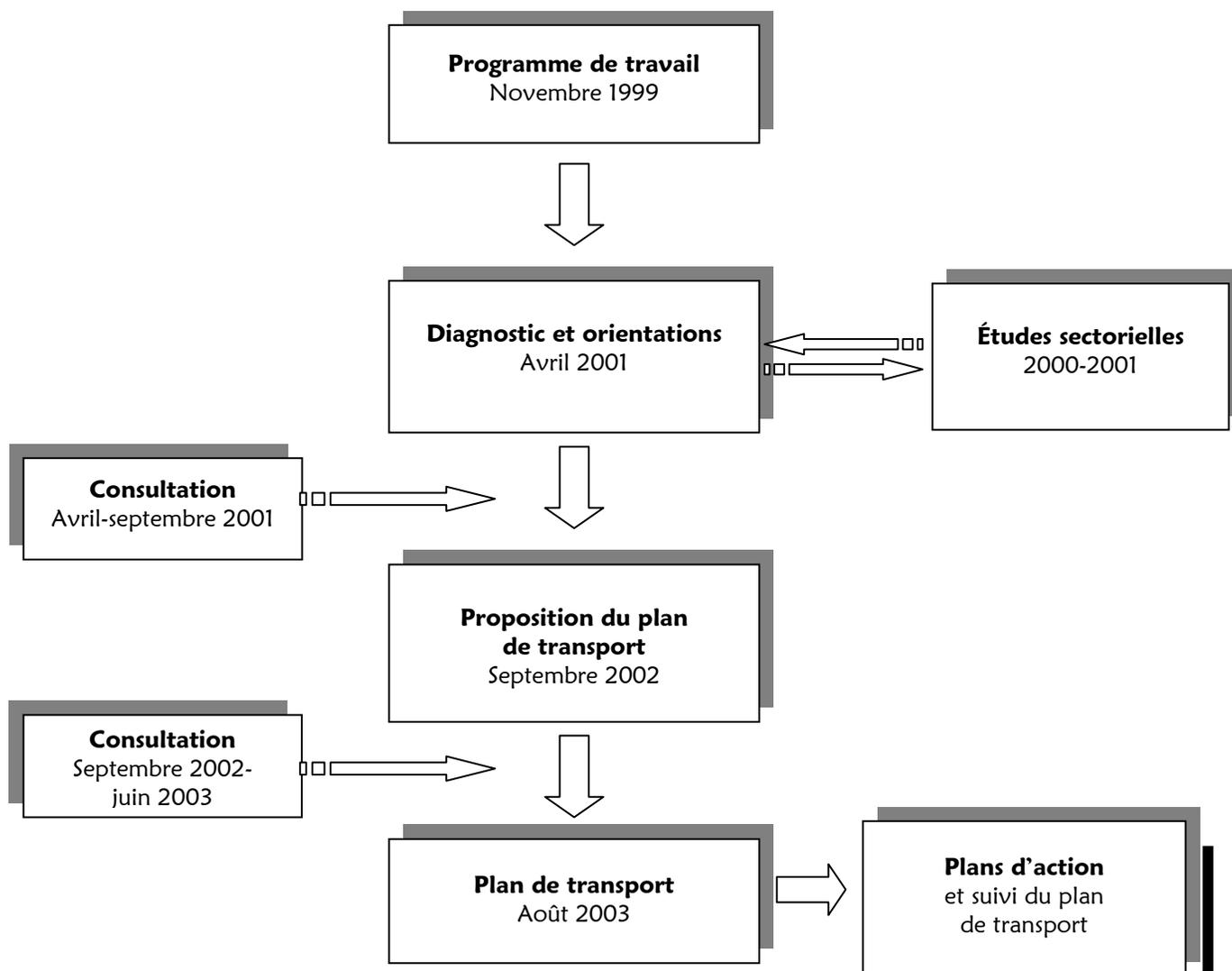


**Processus de réalisation du plan de transport en cinq étapes**

Le processus retenu pour l'élaboration du plan de transport s'articule autour de cinq grandes étapes : 1) le programme de travail; 2) le diagnostic et les orientations; 3) la proposition du plan de transport; 4) le plan de transport; et 5) les plans d'action quinquennaux (figure 1).

Les plans d'action servent d'intermédiaire pour la mise en œuvre du plan de transport. S'étendant sur une période de cinq ans, les moyens d'action seront ordonnancés en fonction des disponibilités budgétaires et des échéanciers de préparation technique des projets. Un processus de suivi sera mis en place et des bilans périodiques seront effectués. Une mise à jour du plan de transport ou de certaines de ses parties pourrait être nécessaire selon l'évolution de la situation régionale des transports.

**Figure 1 Étapes de réalisation du Plan de transport de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine**



Le programme de travail a été déposé en novembre 1999, les études techniques nécessaires à la rédaction du diagnostic, en 2000 et 2001, et le diagnostic préliminaire, en avril 2001.

Le document intitulé *Diagnostic et orientations* a été présenté au comité technique (19 juin 2001), à la Table sectorielle des transports de la Gaspésie (26 juin 2001) et à la Table des préfets (5 juillet 2001). Un exemplaire de ce document a également été remis aux membres de la Table sectorielle des transports des Îles-de-la-Madeleine, aux directeurs et aux chefs de la Direction générale du Québec et de l'Est, à la Direction générale des politiques et de la sécurité en transport et ses six directions<sup>4</sup>; puis aux centres de services de Sainte-Anne-des-Monts, de Gaspé, de New Carlisle et des Îles-de-la-Madeleine; plusieurs l'ont commenté.

La proposition du plan de transport a fait l'objet d'une consultation interne auprès des directeurs et des chefs de la Direction générale du Québec et de l'Est, de la Direction générale des politiques et de la sécurité en transport et ses six directions ainsi que des centres de services. Elle a également été présentée à la Conférence administrative régionale (CAR), le 16 janvier 2003, et au CRCD de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, le 7 mars 2003.

### Structure du document

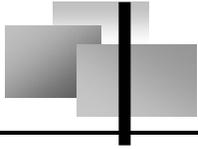
Le document est structuré en fonction de quatre enjeux établis à l'étape du diagnostic. Chaque enjeu est précédé d'un résumé de la problématique et suivi de la description des orientations, des objectifs et des actions qui s'y rattachent. Le document comporte cinq chapitres.

Le **chapitre 1** fait état du contexte de planification dans lequel est réalisé le plan de transport. Les orientations gouvernementales et ministérielles encadrant le plan ainsi que les principales préoccupations émergeant des exercices régionaux de planification y sont décrites. Le portrait général de l'organisation du territoire et l'énoncé des quatre enjeux complètent cette partie.

Les **chapitres 2, 3, 4 et 5** présentent, pour chaque enjeu, un bref diagnostic ainsi que les orientations du plan de transport régional auxquelles sont rattachés des objectifs et des moyens d'action. Alors que le **chapitre 2** se consacre aux réseaux routier et récréotouristiques, le **chapitre 3** traite des infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes ainsi que du transport des marchandises. Le **chapitre 4** porte sur le transport des personnes. Enfin, le **chapitre 5** s'intéresse à la performance du MTQ.

---

<sup>4</sup> Il s'agit de la Direction de la planification et du partenariat, de la Direction du transport routier des marchandises, de la Direction de la sécurité en transport, de la Direction du transport terrestre des personnes, de la Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire et de la Direction de la recherche et de l'innovation en transport.



## 1 CONTEXTE DE RÉALISATION ET ENJEUX

La libéralisation des échanges commerciaux, la révolution technologique, le repositionnement de l'État<sup>5</sup> ainsi que les problématiques environnementales et d'aménagement du territoire exercent des pressions susceptibles de modifier, de façon importante, les besoins de transport et la façon d'y répondre. Par ailleurs, l'évolution démographique, la structure économique et la répartition des activités sur le territoire viennent aussi conditionner la demande en transport et, en conséquence, l'offre.

Adoptée en 1997, la Politique de soutien au développement local et régional, basée sur l'accompagnement et la responsabilisation des régions, encourage un partenariat encore plus étroit entre les organismes publics et privés, et ce, autant à l'échelle provinciale et régionale qu'à l'échelle locales<sup>6</sup>.

Aussi, en mettant en œuvre la Politique nationale de la ruralité, le gouvernement du Québec s'engage-t-il de façon solidaire à travailler au renouveau, à la prospérité et à la pérennité des communautés locales. Entre autres, l'État québécois entend adapter et moduler ses programmes et ses mesures pour tenir compte des spécificités des milieux ruraux, agir en partenariat avec les meneurs des communautés locales et régionales de même que proposer, lorsque cela est souhaitable, des outils et des moyens décentralisés, rendant plus autonomes les collectivités rurales dans leur développement. Dans le domaine du transport, cela signifie davantage de ressources financières pour soutenir et consolider les expériences de transport intégré, mais aussi pour accélérer les investissements destinés à accroître sensiblement le rythme des interventions sur les infrastructures<sup>7</sup>.

Enfin, au moment où les cadres institutionnels et gouvernementaux se redéfinissent, le MTQ doit revoir sa gestion en adoptant une approche qui met l'accent sur les résultats et la transparence<sup>8</sup>.

Les orientations ministérielles et gouvernementales ainsi que celles qui sont relatives au développement régional (planification stratégique régionale du CRCD) et à l'aménagement du territoire (schémas d'aménagement des MRC) sont présentées dans ce chapitre.

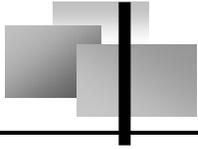
---

<sup>5</sup> Cela fait référence à l'assainissement des finances publiques, à la déréglementation et au rôle moins interventionniste de l'État.

<sup>6</sup> QUÉBEC, SECRÉTARIAT AU DÉVELOPPEMENT DES RÉGIONS, *Politique de soutien au développement local et régional*, Québec, Les Publications du Québec, 1997, 50 p.

<sup>7</sup> QUÉBEC, *Politique nationale de la ruralité*, Québec, ministère des Régions, Bibliothèque nationale du Québec, 2001, 73 p.

<sup>8</sup> QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS, *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004*, Québec, ministère des Transports, avril 2001, p. 31.



## **1.1 ORIENTATIONS MINISTÉRIELLES ET GOUVERNEMENTALES**

### **1.1.1 Mission et planification stratégique du MTQ**

La mission du MTQ est d'assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec.

Les orientations et les axes d'intervention décrits dans le *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004* s'appliquant à la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine influent sur le contenu du présent document<sup>9</sup>.

**Orientation 1** – Des systèmes de transport plus efficaces au service du développement socioéconomique du Québec et de ses régions

- Favoriser la compétitivité du Québec par des systèmes de transport plus efficaces pour accéder aux marchés extérieurs
- Appuyer le développement socioéconomique des régions du Québec

**Orientation 2** – Des transports plus sécuritaires en collaboration avec tous les organismes privés et publics concernés

- Accroître la sécurité dans les transports

**Orientation 3** – Une organisation plus performante en vue d'améliorer les services à la population

- Mieux servir la population
- Instaurer une gestion dynamique et plus efficace

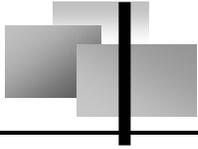
### **1.1.2 Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire**

Le MTQ a participé à la formulation des orientations gouvernementales<sup>10</sup> en matière d'aménagement du territoire au début du processus de révision des schémas d'aménagement. Voici les orientations qui concernent particulièrement les transports :

---

<sup>9</sup> QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS, *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004*, Québec, ministère des Transports, avril 2001, 50 p.

<sup>10</sup> QUÉBEC, DIRECTION GÉNÉRALE DE L'URBANISME ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : pour un aménagement concerté du territoire*, Québec, ministère des Affaires municipales avec la collaboration des ministères visés, 1994, p. 18, 78.



- privilégier la consolidation des zones urbaines existantes et donner la priorité à la revitalisation des centres-villes et des secteurs anciens;
- orienter l'extension urbaine dans les parties du territoire pouvant accueillir le développement de façon économique, et ce, dans le respect de l'environnement;
- favoriser une approche intégrée du développement pour l'ensemble d'une agglomération urbaine;
- préserver les infrastructures de transport, maintenir des services de qualité pour l'utilisateur et soutenir le développement socioéconomique des différentes régions du Québec en optimisant les acquis des divers modes de transport.

### 1.1.3 Grands principes du développement durable

Le MTQ souscrit également aux principes du développement durable qui, dans le rapport Brundtland<sup>11</sup>, est défini comme « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. »

Pour sa part, l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) spécifie qu' « un système de transport durable ne met pas en péril la santé publique ou les écosystèmes et rencontre les besoins d'accessibilité qui sont compatibles avec a) l'utilisation des ressources naturelles renouvelables à un taux qui est inférieur à leur taux de régénération, et b) l'utilisation des ressources non renouvelables en deçà des taux de développement des nouvelles ressources substituts.

Plus spécifiquement, un système de transport durable en est un qui, durant son cycle entier d'opération :

1. permet de rencontrer les objectifs reconnus pour l'atteinte d'une santé publique et d'un environnement de qualité;
2. est compatible avec la conservation et l'amélioration de l'intégrité des écosystèmes naturels et humains, et;
3. ne contribue pas à aggraver les répercussions environnementales globales associées aux activités des transports, telles que les changements climatiques et la diminution de la couche d'ozone stratosphérique<sup>12</sup>. »

Ces principes s'intègrent dans la pratique du MTQ qui applique la Politique sur l'environnement<sup>13</sup> à toutes les étapes de réalisation des projets sous sa responsabilité et qui participe à la stratégie québécoise de protection de la diversité biologique, à l'atteinte des objectifs contenus dans la politique énergétique du Québec<sup>14</sup> et aux objectifs gouvernementaux

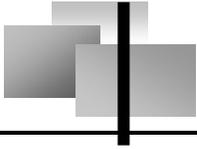
---

<sup>11</sup> COMMISSION MONDIALE SUR L'ENVIRONNEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT, *Notre avenir à tous*, Montréal, Éditions du Fleuve, Les Publications du Québec, 1988, 434 p.

<sup>12</sup> OCDE, *EST! Environmentally Sustainable Transport: Futures, Strategies and Best Practices*, synthesis report, octobre 2000, p. 35.

<sup>13</sup> QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS, *La Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, Québec, ministère des Transports, 1994, 12 p.

<sup>14</sup> QUÉBEC, DIRECTION DES RELATIONS PUBLIQUES, *L'énergie au service du Québec: une perspective de développement durable*, Charlesbourg, ministère des Ressources naturelles, 1996.



concernant la gestion de l'urbanisation. De plus, le MTQ est directement engagé dans le Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques<sup>15</sup>.

#### **1.1.4 Amélioration de la qualité de vie et de l'environnement le long des infrastructures de transport**

Les infrastructures de transport en place ont des répercussions importantes sur les milieux qu'elles traversent. L'amélioration de la qualité de vie et de la qualité de l'environnement le long des infrastructures routières passe notamment par la réduction de l'impact du bruit qu'engendre leur utilisation et par la préservation et la mise en valeur des paysages. Les incidences de l'exploitation des infrastructures sur les autres composantes environnementales (eau, sol, faune, flore, etc.) sont aussi prises en considération dans la gestion courante du MTQ et des autres organismes de transport.

#### **1.1.5 Services de base pour l'ensemble de la population**

Enfin, le Plan de transport de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine intègre, dans la mesure du possible, les principes d'équité en matière d'accessibilité et de disponibilité des services de transport. Il tente de répondre aux besoins fondamentaux de l'ensemble de la population régionale.

### **1.2 ORIENTATIONS RÉGIONALES**

Le CRCD a adopté, le 26 mai 2000, sa planification stratégique<sup>16</sup>. Cet exercice a permis de déterminer les grands axes de développement que privilégie la région et a conduit, le 15 septembre 2000, à la signature d'une entente-cadre de développement avec le gouvernement du Québec<sup>17</sup>.

Cette planification stratégique s'appuie sur une vision du développement issue des travaux provenant de 19 commissions sectorielles, dont 5 sont propres aux Îles-de-la-Madeleine (transport, environnement, agroalimentaire, culture et tourisme), ainsi que de 3 comités de travail<sup>18</sup>.

Les partenaires du milieu reconnaissent que les infrastructures jouent un rôle prépondérant dans le développement d'une région et d'une localité, particulièrement celles qui concernent le

---

<sup>15</sup>. QUÉBEC, *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*, Québec, ministère de l'Environnement et ministère des Ressources naturelles, 2000, 43 p.

<sup>16</sup>. CONSEIL RÉGIONAL DE CONCERTATION ET DE DÉVELOPPEMENT (CRCD) DE LA GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE, *Plan stratégique de développement de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine : les enjeux de demain 2000-2005*, mai 2000, 252 p.

<sup>17</sup>. L'entente-cadre de développement de la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine 2000-2005 entre le gouvernement du Québec, représenté respectivement par le ministre des Régions, M. Jean-Pierre Jolivet, et le ministre responsable de la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, M. Maxime Arseneau, et le CRCD de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, représenté par M. Henri Le May, a été signée à Grande-Rivière, le 15 septembre 2000.

<sup>18</sup>. En conséquence, la région compte deux commissions sectorielles sur les transports, soit une pour la Gaspésie et une pour les Îles-de-la-Madeleine.

transport et la libre circulation des personnes et des marchandises. Dans ce domaine, les axes et les priorités de développement comportent plusieurs interventions.

- Transport routier : consolidation, amélioration et réfection du réseau routier; maintien des services liés au transport des personnes, notamment le transport tant collectif qu'interurbain
- Transport ferroviaire : pérennité du rail; consolidation du réseau et des services; promotion de l'utilisation du rail pour les personnes et les marchandises
- Transport aérien : amélioration et consolidation des services d'abord, puis amélioration des équipements actuels; classification des équipements selon le statut
- Transport maritime : développement d'un lien maritime Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine; positionnement stratégique de la région au regard du transport tant national qu'international des marchandises; harmonisation des services en fonction des besoins des utilisateurs; classification des équipements selon le statut
- Transport intermodal : utilisation partagée du transport maritime, aérien, ferroviaire et routier dans un contexte d'utilisation optimale des infrastructures en fonction des besoins des entreprises et des personnes

### **1.2.1 Aménagement du territoire**

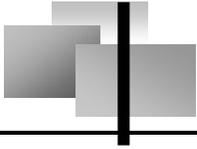
L'étroite relation entre les systèmes de transport et l'aménagement du territoire montre l'importance de la concertation entre les gestionnaires des réseaux de transport et de l'aménagement du territoire. Les choix des uns influent sur le résultat attendu des autres. L'exercice de planification des transports qu'effectuent les MRC à l'aide du schéma d'aménagement ou le MTQ grâce au plan de transport précise ces choix.

En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), les MRC ont la responsabilité de planifier l'aménagement de leur territoire. Au moment d'élaborer la première génération des schémas d'aménagement, les contenus obligatoires et facultatifs en matière de transport se limitaient à l'énumération et à la localisation des infrastructures et des équipements. Depuis que cette loi a été modifiée en 1993, les schémas d'aménagement doivent notamment inclure la planification des transports et la détermination des voies de circulation occasionnant des contraintes à l'occupation du sol.

Les MRC de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine ont entrepris la révision de leur schéma d'aménagement. À ce jour, toutes ont produit un document sur les objets de la révision (DOR). La MRC d'Avignon a présenté un projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR) et la MRC de La Côte-de-Gaspé, un schéma d'aménagement révisé (SAR). Dans la MRC d'Avignon, l'orientation en matière de transport porte sur l'atteinte de l'efficacité maximale des infrastructures de transport afin de répondre aux besoins des utilisateurs<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup>. MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ D'AVIGNON, *Premier projet : schéma d'aménagement révisé*, Nouvelle, juin 2000, p. 60.



Quant à la MRC de La Côte-de-Gaspé<sup>20</sup>, les orientations retenues en matière de transport sont les suivantes :

- améliorer la sécurité et les conditions de circulation sur la route 132;
- améliorer l'efficacité des routes 198, 197 et G-103;
- favoriser le maintien et le développement des infrastructures et des équipements liés au transport ferroviaire, maritime et aérien.

### **1.3 ENJEUX RÉGIONAUX**

Compte tenu de la situation actuelle et prévisible du transport des personnes et des marchandises dans la région, quatre enjeux ont été retenus.

**Enjeu 1** – Mobilité des personnes et des marchandises sur un réseau routier sécuritaire basée sur les besoins de déplacement interrégional et local

**Enjeu 2** – Maintien et amélioration des infrastructures maritimes, aériennes et ferroviaires en vue de développer l'intermodalité et d'assurer la desserte de la région

**Enjeu 3** – Intégration des systèmes de transport des personnes

**Enjeu 4** – Amélioration de la performance du MTQ afin d'offrir des services de qualité à la population

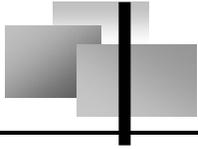
Ces enjeux de même que les orientations gouvernementales et régionales ont servi à élaborer les six orientations qui constituent les lignes directrices du Plan de transport de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine. Des objectifs et des moyens d'action sont rattachés à ces orientations : ils sont présentés dans les chapitres 2 à 5. Quant aux mesures, aux indicateurs et aux cibles, ils sont définis dans le Plan d'action 2004-2009.

Les six orientations sont les suivantes :

1. un réseau routier efficace au service des communautés locales, de l'industrie touristique et du développement socioéconomique de la région;
2. un réseau routier sécuritaire respectueux de l'environnement et de la qualité de vie;
3. un réseau d'infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes efficace répondant aux besoins de la région et optimisé par l'application de principes basés sur l'intermodalité;
4. des services de transport des personnes interrégionaux accessibles et efficaces;
5. des services de transport collectif des personnes accessibles sur l'ensemble du territoire;
6. une organisation plus performante en vue d'améliorer les services à la population.

---

<sup>20</sup> MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA CÔTE-DE-GASPÉ, *Schéma d'aménagement révisé*, Rivière-au-Renard, juillet 2001, p. 239.



## **2 ENJEU 1 – MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES SUR UN RÉSEAU ROUTIER SÉCURITAIRE BASÉE SUR LES BESOINS DE DÉPLACEMENT INTERRÉGIONAL ET LOCAL**

Étant responsable de l'exploitation du réseau routier supérieur et du réseau d'accès aux ressources, le MTQ entend assurer la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec. Ainsi, le MTQ se préoccupe non seulement de l'efficacité des systèmes de transport, mais des effets sur le milieu de vie, sur les paysages et sur l'environnement.

Pour ce qui est du réseau routier local, le MTQ soutient les municipalités pour qu'elles assument de façon appropriée leurs responsabilités en matière de voirie par l'entremise de programmes d'aide financière.

Les résultats des enquêtes menées sur la mobilité des personnes et des marchandises montrent l'importance du réseau routier. En effet, un sondage effectué par le MTQ en 1997 révèle qu'au Québec 82 p. 100 des déplacements urbains et interurbains se font en automobile, 9 p. 100 par transport collectif, 6 p. 100 en vélo et à pied, 2 p. 100 en train et 0,1 p. 100 en avion. Pour ce qui est du transport terrestre des marchandises à l'intérieur du Québec, les proportions sont estimées à 81 p. 100 par camion et à 19 p. 100 par train<sup>21</sup>.

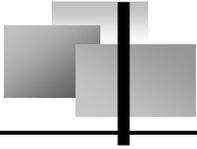
### **2.1 FONCTIONNALITÉ ET ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER**

Les contextes géographique et historique de la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine font en sorte que le réseau routier y est relativement peu hiérarchisé et que la population est dispersée le long de la côte, soit en bordure de la route nationale 132. Les routes nationales 132 et 197 et, dans une certaine mesure, les routes régionales 198 et 299 représentent, pour la péninsule gaspésienne, des axes importants de circulation à l'échelle tant régionale qu'interrégionale. D'une part, ces routes assurent le lien entre les municipalités de la région et, d'autre part, avec le reste de la province, les Maritimes et les États américains. Aux Îles-de-la-Madeleine, la route nationale 199 assure non seulement le lien entre les localités, mais aussi avec le continent à partir du port de Cap-aux-Meules. Finalement, le réseau routier supérieur est complété par les routes collectrices et les chemins d'accès aux ressources (carte 2)<sup>22</sup>.

Le réseau routier sous la responsabilité du MTQ est constitué de 1 429 kilomètres de routes. Il s'agit de 735 kilomètres de routes nationales, de 271 kilomètres de routes régionales, de 250 kilomètres de routes collectrices et de 173 kilomètres de routes d'accès aux ressources. Les routes sous la responsabilité des municipalités ou d'autres organisations publiques sont estimées à 4 885 kilomètres. La région compte également 453 structures ou ouvrages d'art : 254 sont

<sup>21</sup>. QUÉBEC, DIRECTION DE LA PLANIFICATION ET DU PARTENARIAT, *Des transports au service du développement du Québec : une perspective économique, sociale et environnementale*, document de travail, Québec, ministère des Transports, 21 décembre 2000, p. 8 et 10.

<sup>22</sup>. Les cartes 2 à 14 inclusivement se trouvent à la fin du chapitre.



sous la responsabilité du MTQ et 199 sous celle des municipalités ou d'autres organisations publiques<sup>23</sup>.

### **Urbanisation du réseau routier**

Près de 93 p. 100 de la population de la péninsule gaspésienne vit dans les municipalités côtières, tandis qu'aux Îles-de-la-Madeleine, 56 p. 100 de la population habite la partie centrale de l'archipel (L'Étang-du-Nord, Fatima et Cap-aux-Meules) (carte 2).

En Gaspésie, 35 p. 100 de la route nationale 132 traverse un périmètre urbain et 37 p. 100, une affectation extra-urbaine<sup>24</sup>. Une fois réunis le périmètre urbain et l'affectation extra-urbaine, le pourcentage des secteurs urbanisés le long de la route de ceinture de la Gaspésie s'élève à 76 p. 100 dans la MRC d'Avignon, à 82 p. 100 dans la MRC de Bonaventure, à 87 p. 100 dans la MRC de La Côte-de-Gaspé et à 93 p. 100 dans la MRC du Rocher-Percé, mais il n'est que de 32 p. 100 dans la MRC de La Haute-Gaspésie (cartes 3 et 4).

La faible densité de la population, l'étalement urbain et l'absence de transport en commun sont des facteurs qui favorisent l'utilisation de l'automobile dans la région. Les prévisions à la hausse d'ici 2021 du nombre de ménages (9 p. 100) dans la région pourraient faire augmenter le nombre d'automobiles sur le réseau routier<sup>25</sup>. Si les nouveaux ménages s'établissent le long de la route nationale 132, les périmètres urbains s'étendront et l'efficacité ainsi que le niveau de sécurité du réseau routier seront réduits, sans compter l'impact du bruit sur la qualité de vie des résidents riverains. Par conséquent, la vigilance sera de mise en ce qui concerne l'aménagement du territoire pour maintenir des niveaux de service et de sécurité satisfaisants.

### **Débits de circulation**

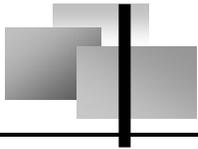
Malgré la baisse démographique, les débits de circulation ont augmenté, en moyenne, de 2 p. 100 annuellement sur la rive sud de la péninsule gaspésienne et de 1 p. 100 sur la rive nord entre 1988 et 1999. La vocation récréotouristique estivale et l'importance des activités saisonnières liées à l'exploitation des ressources se révèlent par le pourcentage du débit journalier moyen d'été (DJME) qui excède généralement de 23 p. 100 le débit journalier moyen annuel (DJMA).

---

<sup>23</sup>. MTQ, IRR-0012 (mai 2002), SGS-5016 (mai 2002) et Géocom (novembre 2002).

<sup>24</sup>. Cette affectation attribuée, à certains territoires localisés en périphérie des aires d'affectation urbaine, une fonction généralement résidentielle caractérisée par une plus grande dispersion de l'habitat. Les dénominations utilisées dans les schémas sont les suivantes : périurbaine (MRC d'Avignon); rurale (MRC de La Côte-de-Gaspé, de Bonaventure et du Rocher-Percé); agglomération (MRC du Rocher-Percé); habitat semi-intensif et rural (MRC des Îles-de-la-Madeleine).

<sup>25</sup>. Bernard OUELLET, *La démographie : étude réalisée dans le cadre du Plan de transport de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine*, Québec, ministère des Transports, Direction générale de Québec et de l'Est, Service du Plan, de l'analyse et du soutien technique, 2001, 28 p.



C'est sur la pointe de la péninsule, sur la rive sud et dans la partie ouest de la MRC de La Haute-Gaspésie que les DJMA sont les plus élevés sur le réseau routier supérieur de la Gaspésie. À l'exception de certaines municipalités, le DJMA sur la route nationale 132, dans la région de la Gaspésie, n'atteint habituellement pas 4 000 véhicules. Il varie toutefois de 5 000 à plus de 14 000 véhicules dans la section urbaine de la ville de Gaspé, alors qu'il s'établit à près de 8 000 à Chandler, à plus de 5 000 à Sainte-Anne-des-Monts et sur plusieurs segments entre Paspébiac et Nouvelle, et à près de 5 000 à Grande-Rivière et à Pabos Mills. Sur le boulevard Inter-Provincial qui relie le Québec au Nouveau-Brunswick à Pointe-à-la-Croix, le débit de circulation s'élève à 11 000 véhicules par jour. Aux Îles-de-la-Madeleine, le DJMA sur la route 199 est inférieur à 2 000 véhicules à Grande-Entrée, mais supérieur à 3 000 véhicules à L'Île-du-Havre-Aubert et à 16 000 à Cap-aux-Meules (carte 5)<sup>26</sup>.

Quant au nombre de véhicules lourds par jour, il se situe entre 400 et 600 à certains endroits sur la route 132, soit à Chandler et dans les sections routières entre Pointe-à-la-Croix et Bonaventure, mais il est inférieur à 200 aux Îles-de-la-Madeleine (carte 6).

### **Niveau de service**

La région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine présente le meilleur niveau de service en ce qui concerne les routes nationales du Québec. En effet, 68,5 p. 100 du réseau routier maintient un bon niveau, 31 p. 100, un niveau moyen, et 0,5 p. 100, un niveau faible (Gaspé et Cap-aux-Meules)<sup>27</sup>. Les conditions d'écoulement de la circulation sur le réseau national de cette région sont généralement très bonnes, comparativement au reste de la province. Toutefois, les niveaux de service moyen et faible sont observés là où les débits de circulation et l'urbanisation du réseau routier se révèlent les plus élevés (carte 5).

### **Caractéristiques géométriques du réseau routier**

Bien que le MTQ investisse des sommes importantes chaque année pour améliorer le réseau routier, les besoins demeurent présents. Les caractéristiques propres au territoire, dont le relief fortement accidenté et la présence de cours d'eau, font en sorte que certaines sections des routes nationales et régionales présentent un nombre élevé de structures, de pentes et de courbes, notamment sur les routes 198 et 299 de même que sur certains tronçons de la route 132 dans la partie nord-est de la péninsule gaspésienne.

Les caractéristiques géométriques retenues dans l'analyse du réseau routier<sup>28</sup> sont les pentes critiques<sup>29</sup>, le profil en travers (largeurs des accotements) et les courbes sous-standards<sup>30</sup>.

---

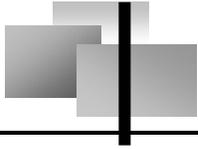
<sup>26</sup>. MTQ, CIR-6002 (données sur la circulation de 2000).

<sup>27</sup>. MTQ, CIR-6002 (données sur la circulation de 1996).

<sup>28</sup>. L'analyse se limite au réseau routier sous la responsabilité du MTQ, puisque les données ne sont pas disponibles pour le réseau routier local.

<sup>29</sup>. Considérées comme telles lorsqu'un camion type qui s'y engage doit ralentir sa vitesse de 25 kilomètres à l'heure et plus.

<sup>30</sup>. Courbe dont la différence entre la vitesse affichée et la vitesse sécuritaire égale ou excède 10 kilomètre à l'heure.



À l'échelle régionale, près de 70 p. 100 des pentes critiques sur les routes nationales 132 et 199 se trouvent dans les MRC de La Côte-de-Gaspé et du Rocher-Percé. Sur 196 kilomètres de pentes dans ces MRC, 43 p. 100 d'entre elles sont considérées comme critiques, soit près de 85 kilomètres. C'est sur la route nationale 132, dans la partie nord-est de la péninsule gaspésienne, qu'il y a les plus grandes concentrations de pentes critiques : à l'est de Manche-d'Épée, de part et d'autre de Grande-Vallée ainsi qu'à l'est de Pointe-à-la-Frégate. Sur cet itinéraire, leur nombre est estimé à quelque 0,85 par kilomètre, alors qu'il s'établit à 0,56 et à 0,36 respectivement sur les routes régionales 198 et 299 et, en général, à moins de 0,11 dans la Baie-des-Chaleurs et sur la section nord-ouest de la péninsule<sup>31</sup> (carte 3).

Quant aux largeurs des accotements, près du tiers de la longueur des routes nationales et régionales étudiées s'écarte beaucoup des normes de conception actuelles, plus précisément à certains endroits sur la route 132 dans les MRC de La Côte-de-Gaspé et du Rocher-Percé ainsi que sur la route 199 aux Îles-de-la-Madeleine. La route 198 présente des écarts importants ou moyens sur 49 p. 100 de son parcours<sup>32</sup> (carte 7).

Les MRC de La Côte-de-Gaspé et du Rocher-Percé comptent également le plus de courbes sous-standards, soit 25 kilomètres ou près de 19 p. 100 de celles de la région (routes nationales et régionales). Sur la pointe de la péninsule gaspésienne, le nombre de courbes sous-standards varie entre 0,34 et 0,52 par kilomètre, comparativement à 0,16 sur les routes régionales 198 et 299, à 0,13 dans la Baie-des-Chaleurs et à 0,02 sur la section nord-ouest de la péninsule<sup>33</sup> (carte 7).

### État des chaussées

L'analyse de l'état des chaussées<sup>34</sup> selon l'indice de rugosité international (IRI)<sup>35</sup> laisse voir que 32 p. 100 du réseau a besoin d'interventions à court terme sur les surfaces de roulement. Ce sont les routes régionales qui ont le pourcentage le plus élevé de déficiences au-dessus du seuil d'intervention (43 p. 100), suivies des routes collectrices (35 p. 100) et des routes nationales (27 p. 100).

Une analyse plus fine montre que le pourcentage de déficiences est plus faible sur les routes nationales (24,2 p. 100), sur les routes régionales (41,2 p. 100) et sur les routes collectrices (33,0 p. 100). La moyenne globale s'établit à 29,7 p. 100 en 2000. La valeur pour le réseau routier stratégique régional correspond à celle des routes nationales.

Pour ce qui est de l'orniérage, 90 p. 100 du réseau routier supérieur comporte des déficiences faibles ou nulles, 8 p. 100, des déficiences mineures, et seulement 2 p. 100, des déficiences majeures. Les routes collectrices et nationales ont un pourcentage de déficiences majeures très

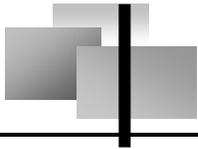
31. QUÉBEC, DIRECTION DES POLITIQUES D'EXPLOITATION ET DES PROGRAMMES ROUTIERS, *Inventaire : Capacité – Courbes – Pentes des routes du Québec*, Québec, ministère des Transports, Service des programmes routiers et circulation, 1995.

32. *Ibid.*

33. *Ibid.*

34. MTQ, GCH-6011, relevés 2000 (analyse avec des segments de 100 mètres).

35. Résultat des déformations, des gonflements et des tassements de la route.



élevé, soit 3 p. 100 et 2 p. 100 respectivement, alors que les routes régionales n'en comptent aucune (carte 8)<sup>36</sup>.

### **Ouvrages d'art**

Pour ce qui est de l'état des structures sous la responsabilité du MTQ, 3 p. 100 (7) d'entre elles sont jugées déficientes, 56 p. 100 (120), acceptables, et 41 p. 100 (88), en très bon état<sup>37</sup>. En ce qui concerne les quais de bois qui protégeaient avant la route 132, ils ont été remplacés en grande majorité par des murs de béton et des enrochements entre les années 1976 et 1986.

En considérant la cote des éléments principaux de l'indice d'état (< 3) et l'indice de fonctionnalité (< 40), il est possible d'établir le nombre de structures déficientes à 76 (29,7 p. 100). Sur le réseau national, il y en a 50 (27,1 p. 100)<sup>38</sup>.

Il faut rappeler que le réseau routier n'a pas été reconstruit dans quelques-unes des municipalités de la rive nord de la péninsule gaspésienne, c'est-à-dire à La Martre, à Marsoui, à Rivière-à-Claude, à Saint-Maxime-du-Mont-Louis (Mont-Louis et L'Anse-Pleureuse) et à Manche-d'Épée. À ces endroits, entre autres, les structures (ponts et murs) ont besoin d'un rajeunissement.

L'érosion des berges menace la pérennité d'une partie de l'infrastructure routière. En effet, 60 sites d'érosion et projets de stabilisation des berges ont été répertoriés le long de la côte gaspésienne et aux Îles-de-la-Madeleine<sup>39</sup>. Le recul de la falaise ou de la plage a été constaté à 32 endroits et la détérioration des murs ou de l'empierrement, à 28 endroits.

À l'occasion, des interventions ponctuelles sont nécessaires pour réparer des murs érodés par la mer. Il y aurait près de 60 kilomètres de murs de béton et 40 kilomètres d'enrochements à entretenir. Les interventions à faire en vue de protéger le réseau routier sont assujetties au processus d'examen et d'évaluation environnementale.

### **Réseaux récréatifs**

Le développement de la Route verte par différents partenaires locaux, conjugué aux nombreux autres projets des MRC, des municipalités et des clubs récréatifs, fait en sorte que les réseaux récréatifs, tels que les voies cyclables et les sentiers de motoneige ou de véhicules tout-terrains, sont appelés à s'étendre considérablement dans la région, ce qui contribuera à soutenir le développement touristique du territoire. L'intégrité de ces corridors récréatifs doit être préservée, et ces réseaux doivent se développer en vue d'assurer la sécurité des usagers.

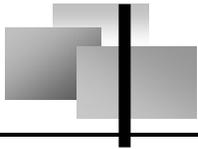
---

<sup>36</sup> La carte 8 contient seulement les déficiences majeures d'IRI et d'orniérage. Dans le cas de l'IRI, les déficiences mineures requièrent une intervention.

<sup>37</sup> L'évaluation des structures résulte de la compilation des données recueillies lors des inspections détaillées faites de janvier 1998 à décembre 2000.

<sup>38</sup> SGS-5016 (mai 2002).

<sup>39</sup> QUÉBEC, *Programme de protection des berges Gaspésie et Îles-de-la-Madeleine : plan d'action pour la réalisation des études d'impact à privilégier, version préliminaire*, Québec, ministère des Transports, Service du soutien technique, 28 novembre 2001.



## Voies cyclables

D'une longueur de 438 kilomètres, la Route verte de la péninsule gaspésienne s'étend de la limite ouest de Saint-André-de-Restigouche jusqu'à Rivière-au-Renard (Gaspé) à l'est, en passant par la Baie-des-Chaleurs. Sur ce tronçon, les aménagements cyclables seraient réalisés sur près de 212 kilomètres (48 p. 100). Toutefois, en raison de la discontinuité des aménagements, seulement 47 kilomètres de pistes cyclables ont été balisés par Vélo Québec : 5,6 kilomètres dans Nouvelle, 28 kilomètres dans Bonaventure et Caplan et 13 kilomètres dans Maria (carte 9).

**Tableau I Estimation de l'état d'avancement de la Route verte en Gaspésie (2002)**

	Route verte	Achevés de 1999 à 2002	À venir
MTQ	274 km	89 km	185 km
Municipalités et secteur privé	164 km	123 km	41 km
Total	438 km	212 km	226 km

Note – Données mises à jour le 18 février 2002.

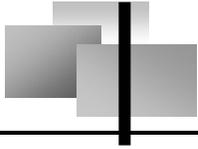
Sur les 274 kilomètres de voies cyclables planifiés en accotements asphaltés sur le réseau routier supérieur sous la responsabilité du MTQ, près de 185 restent à faire. Environ 41 kilomètres de voies cyclables devront être aménagés en milieu municipal ou sur des terrains privés. Les principales contraintes liées à l'aménagement sont la présence de cours d'eau (rivière Cascapédia, barchois de Chandler et de Gaspé) ou de secteurs urbains (Gaspé).

La Route verte des Îles-de-la-Madeleine est évaluée à 86 kilomètres, dont 78 en accotements asphaltés sur le réseau supérieur et 8 en pistes cyclables ou en chaussées désignées<sup>40</sup>. Selon le tracé potentiel déterminé par la MRC, environ 31 kilomètres restent à aménager sur le réseau routier du MTQ.

Le réseau cyclable régional, d'une longueur de 121 kilomètres, s'étend de la limite ouest de Capucins (Cap-Chat) à Manche-d'Épée (Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine). Environ 81 p. 100 des aménagements cyclables sont réalisés (52 kilomètres sur 64) entre Tourelle (Sainte-Anne-des-Monts) et Manche-d'Épée (Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine). Entre Grande-Vallée et Rivière-au-Renard (Gaspé), le tracé de la route 132 n'a pu être retenu en raison des coûts d'aménagement prohibitifs, de la faisabilité technique complexe ainsi que de sérieux problèmes de sécurité. Quant au réseau local, il est constitué de mini-circuits. Un premier inventaire a été fait par l'Unité régionale loisir et sport Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine en 1999. Ces mini-circuits sont décrits dans l'étude de faisabilité technique du tracé de la Route verte<sup>41</sup>.

<sup>40</sup>. UNITÉ RÉGIONALE LOISIR ET SPORT GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE, *Étude de faisabilité technique du tracé de la Route verte : municipalité des Îles-de-la-Madeleine*, août 2002, 113 p.

<sup>41</sup>. UNITÉ RÉGIONALE LOISIR ET SPORT GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE, *Étude de faisabilité du tracé de la Route verte : perspectives et recommandations*, New Carlisle, août 1999, 68 p.



## Véhicules hors route

La région compte plus de 57 motoneiges par tranche de 1 000 habitants, comparativement à 20 pour le Québec, et 55 véhicules tout-terrains par tranche de 1 000 habitants, en comparaison de 25 pour le Québec. Considérant le nombre de motoneiges et de véhicules tout-terrains ainsi que le potentiel d'attraction touristique de la région, l'apport économique des véhicules hors route est très important en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine.

Les activités liées à la motoneige sont mieux encadrées et organisées que celles qui se rapportent au véhicule tout-terrain. En 1999-2000, 14 clubs de motoneige comptant globalement 2 537 membres entretenaient 2 308 kilomètres de sentiers. Pour ce qui est des véhicules tout-terrains, la région est caractérisée par une faible pénétration de la Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ). Cette situation serait attribuable à la jeunesse de la Fédération et à une réticence des clubs à accepter un encadrement.

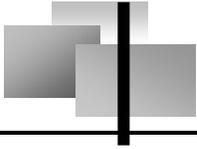
La problématique des sentiers et de la circulation des véhicules hors route demeure actuelle. En effet, la circulation dans les emprises routières et sur les routes publiques, sur les plages et sur les terrains privés constitue un problème réel particulièrement en ce qui concerne le véhicule tout-terrain, alors que la pérennité des sentiers constitue toujours un sérieux problème pour les différents clubs. Aux Îles-de-la-Madeleine, l'utilisation des véhicules tout-terrains pose problème en raison de la présence de milieux fragiles, dont les dunes de sable qui font l'objet de programmes de restauration (fixation, etc.), de sensibilisation et de surveillance.

Les collisions entre un véhicule hors route et un autre véhicule représentent les principaux accidents (54,3 p. 100 pour les motoneiges et 41,9 p. 100 pour les véhicules tout-terrains). La vitesse et la conduite figurent parmi les principales causes des accidents liés aux véhicules hors route (35,6 p. 100 et 39,5 p. 100). Les capotages attribués aux véhicules tout-terrains et la consommation d'alcool font également leur part de victimes.

### **2.1.1 Orientation 1 – Un réseau routier efficace au service des communautés locales, de l'industrie touristique et du développement socioéconomique de la région**

Les objectifs et les moyens d'action liés à cette orientation ont été définis en vue d'assurer le transport des personnes et des marchandises sur un réseau routier efficace au profit des communautés locales, de l'industrie touristique et du développement socioéconomique de la région. Ainsi, ils permettront de maintenir et même d'améliorer la fonctionnalité, la capacité, l'état et l'entretien du réseau routier supérieur.

En raison du développement socioéconomique de la région et de l'importance de l'accès rapide vers les grands centres et les marchés nord-américains, certaines actions visent à déterminer un réseau routier stratégique régional et à améliorer les conditions de déplacement interrégional. De plus, en renforçant le partenariat entre les municipalités, les MRC et le MTQ, une meilleure gestion de l'urbanisation permettra de préserver l'intégrité de ce réseau et la qualité de vie de la population, tout en assurant la sécurité des usagers de la route.



Étant donné l'importance des communautés locales et de l'industrie touristique, il importe aux partenaires d'agir pour améliorer les conditions de déplacement sur l'ensemble du réseau routier supérieur.

Le MTQ préconise aussi l'amélioration des caractéristiques géométriques du réseau routier, le maintien de la qualité des chaussées, la pérennité des structures et l'entretien préventif des équipements et des infrastructures. Finalement, des interventions permettront de terminer les aménagements cyclables de la Route verte et de concilier les besoins de développement des sentiers de véhicules hors route avec les principes de sécurité et de préservation de la fonction de la route.

Pour soutenir le développement économique et l'industrie touristique de la région, le MTQ prévoit allouer près de 23 millions de dollars en trois ans à la mise en valeur des Chic-Chocs en améliorant les accès routiers au parc national de la Gaspésie et aux réserves fauniques avoisinantes via Sainte-Anne-des-Monts et Mont-Saint-Pierre<sup>42</sup>.

### **2.1.1.1 Objectif – Détermination du réseau routier stratégique régional**

#### Moyen d'action

- Déterminer le réseau stratégique régional ainsi que les autres routes importantes à l'échelle régionale (carte 10 – Proposition)
  - ❖ Dans la péninsule gaspésienne, le réseau stratégique régional englobe la route nationale 132 (de Cap-Chat à Rivière-au-Renard et de Gaspé à Saint-André-de-Restigouche), la route nationale 197, la route collectrice nommée chemin Lemieux et le boulevard Inter-Provincial, à Pointe-à-la-Croix, qui relie les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick. Aux Îles-de-la-Madeleine, il inclut la route nationale 199.
  - ❖ Pour leur part, les routes régionales 198 et 299 sont des axes importants de circulation pour les communautés locales et les activités touristiques et industrielles.

### **2.1.1.2 Objectif – Maintien et amélioration des conditions de déplacement interrégional (fonctionnalité) et des caractéristiques géométriques du réseau routier stratégique régional**

#### Moyens d'action

- Suivre l'évolution des conditions de circulation sur le réseau routier stratégique régional à l'aide des débits de circulation et des niveaux de service
- Poursuivre les travaux d'amélioration sur le réseau stratégique régional (routes nationales)
  - ❖ Plusieurs travaux de reconstruction en milieu rural et urbain sont planifiés sur le réseau stratégique régional (routes 132, 197 et 199) afin d'améliorer la structure, le drainage, les caractéristiques géométriques de la route et la sécurité des usagers.

---

<sup>42</sup> Communiqué de presse du premier ministre, M. Bernard Landry, *Le premier ministre annonce des investissements de près de 62 millions pour la mise en valeur des Chic-Chocs*, parc de la Gaspésie, le 24 septembre 2001.

- ❖ En milieu rural, des travaux de reconstruction de la route 132 sont planifiés dans les MRC d'Avignon (carte 11 – Secteur E), du Rocher-Percé (carte 11 – Secteur D) et de La Côte-de-Gaspé (de Grande-Vallée à Cloridorme) (carte 11 – Secteur B). Aux Îles-de-la-Madeleine, des travaux sont prévus sur la route 199 pour obtenir de meilleures distances de visibilité aux intersections et pour corriger des courbes sous-standards.
- ❖ En milieu urbain, des travaux de reconstruction sont planifiés sur la route 132 dans la MRC de La Haute-Gaspésie (carte 11 – Secteur A), sur les routes 132 et 197 dans la MRC de La Côte-de-Gaspé (à Rivière-au-Renard et dans l'agglomération de Gaspé) (carte 11 – Secteur C), sur la route 132 dans la MRC du Rocher-Percé (carte 11 – Secteur D) et sur la route 199 aux Îles-de-la-Madeleine.
- ❖ Des travaux d'amélioration relatifs à la correction de courbes et de pentes sont planifiés dans les MRC d'Avignon, de Bonaventure et de La Haute-Gaspésie.

### **2.1.1.3 Objectif – Maintien et amélioration des conditions de déplacement local et régional (fonctionnalité) et des caractéristiques géométriques des autres routes du réseau supérieur**

#### Moyens d'action

- Poursuivre les travaux d'amélioration sur les routes régionales
  - ❖ Plusieurs travaux d'amélioration sont planifiés sur les routes régionales 299 et 198 (carte 11). Certains travaux de reconstruction en milieu rural sont prévus sur la route 299 pour la mise en valeur des Chic-Chocs en améliorant les accès routiers au parc national de la Gaspésie et aux réserves fauniques avoisinantes (carte 11 – Secteur F). Pour ce qui est de la route 198, des travaux de reconstruction en milieu rural et urbain sont prévus pour améliorer les caractéristiques géométriques de cette route et la sécurité des usagers.
- Poursuivre les travaux d'amélioration sur les autres routes du réseau supérieur
  - ❖ De nombreux projets sont planifiés sur les autres routes du réseau supérieur, notamment des travaux de reconstruction en milieu rural dans la MRC de La Haute-Gaspésie pour améliorer l'accès routier au parc national de la Gaspésie et aux réserves fauniques avoisinantes (projet de mise en valeur des Chic-Chocs) (carte 11 – Secteur F).
  - ❖ Des travaux d'asphaltage des accotements sont également planifiés sur les routes qui ont un DJMA supérieur à 5 000 véhicules ou 3 000 véhicules s'il y a plus de 10 % de véhicules lourds, ou encore lorsqu'il y a présence d'une voie cyclable reconnue, de courbes sous-standards ou de pentes critiques ou encore lorsque des problèmes d'érosion se posent.

#### **2.1.1.4 Objectif – Amélioration des conditions de déplacement sur les réseaux de camionnage**

##### Moyen d'action

- Assurer la cohérence des réseaux de camionnage sous la responsabilité des municipalités et du MTQ
  - ❖ Les projets d'amélioration des infrastructures routières doivent tenir compte des besoins des entreprises de transports. Les municipalités et le MTQ doivent continuer à travailler ensemble en vue d'établir une réglementation harmonieuse axée sur le maintien de réseaux de camionnage efficaces.

#### **2.1.1.5 Objectif – Amélioration de la qualité des chaussées**

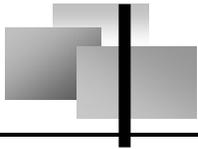
##### Moyen d'action

- Maintenir et améliorer la qualité des chaussées pour respecter les objectifs ministériels selon la classification des routes
  - ❖ Le MTQ entend réduire l'écart actuel entre la qualité des chaussées des routes du réseau supérieur sous sa responsabilité et celle du réseau des États du Nord-Est américain. L'analyse des données de l'IRI de 2000 montre que 76 p. 100 du réseau routier stratégique régional et 70 p. 100 du réseau routier supérieur régional sont considérés en bon état. Afin d'y parvenir, plusieurs projets ont été inscrits dans l'axe « Conservation des chaussées ». Dans l'ensemble, la majeure partie des travaux visent au recouvrement de la surface (carte 12).

#### **2.1.1.6 Objectif – Protection du réseau routier le long des berges**

##### Moyens d'action

- Surveiller l'évolution des zones vulnérables à l'érosion et planifier les interventions en vue de protéger le réseau routier
  - ❖ Le MTQ a inventorié les zones vulnérables à l'érosion en collaboration avec d'autres partenaires. Un plan d'intervention a ensuite été élaboré en vue de protéger le réseau routier.
- Protéger les infrastructures endommagées par l'érosion
  - ❖ Les projets de conservation des structures inscrits dans la planification ont été cartographiés (carte 13). Le MTQ a préparé une étude portant sur la problématique globale de l'érosion des berges et a planifié des travaux en vue de les protéger le long des routes 132 et 199. Un plan d'action et une évaluation des scénarios d'intervention sont en cours de réalisation. Ce travail fait partie des étapes de préparation et d'approbation (environnement, schéma d'aménagement et milieu) des projets routiers.



- Évaluer les effets du rehaussement du niveau de la mer sur les secteurs en bordure du fleuve et les effets des changements climatiques sur le débit de pointe qui détermine le diamètre des conduites pour les autres cours d'eau
  - ❖ Le MTQ souhaite recueillir de nouvelles données lors de ses interventions sur le réseau afin d'être en mesure d'adapter les normes de conception en conséquence.

#### **2.1.1.7 Objectif – Maintien et amélioration de la capacité structurale des ponts en donnant priorité à ceux qui sont situés sur les axes routiers les plus importants et sur les réseaux de camionnage**

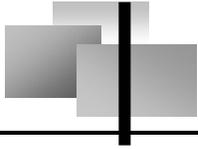
##### Moyen d'action

- Reconstruire, réparer et renforcer les ponts déficients en donnant priorité à ceux qui sont situés sur les réseaux de camionnage et sur les routes d'accès unique à des municipalités
  - ❖ Les projets de conservation des structures inscrits dans la planification ont été cartographiés (carte 13). Les structures jugées déficientes sont étroitement surveillées. Elles se trouvent à des endroits où le profil de la route doit être revu et, de ce fait, font l'objet du processus d'intégration des préoccupations du milieu et d'approbation environnementale. L'analyse des données de l'état des structures de 2000 montre que 70 p. 100 des structures du réseau routier supérieur régional sont au-delà des seuils d'intervention suivants : un indice de fonctionnalité des structures excédant 40 et une cote des éléments principaux de l'état de la structure supérieure à 3.

#### **2.1.1.8 Objectif – Gestion de l'urbanisation et des aménagements routiers dans le but de concilier circulation, sécurité et qualité de vie de la population**

##### Moyens d'action

- Appliquer les principes de la gestion des corridors routiers et de la traversée des agglomérations lors de la réalisation de projets
  - ❖ La gestion des corridors routiers doit répondre aux besoins des usagers de la route et des riverains. Elle intègre des principes liés à la fonction de la route, à la qualité de vie en bordure de celle-ci et à la sécurité routière. Différents facteurs comme la circulation, la sécurité, les aménagements géométriques, l'aménagement urbain, l'environnement, le développement commercial et les catégories d'usagers (conducteurs, cyclistes, piétons, commerçants et résidents) doivent être pris en considération. Ainsi, cette approche reconnaît qu'il existe une relation entre la route et l'environnement.
- Apporter l'appui nécessaire aux MRC et aux municipalités lors de la révision des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme
- Encourager et appuyer les MRC et les municipalités à adopter des mesures pour améliorer la fluidité et la sécurité sur le réseau routier stratégique régional dans les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme
  - ❖ La sollicitation du réseau routier principal ainsi que le développement résidentiel et commercial le long de celui-ci incitent le MTQ, en collaboration avec les MRC et les municipalités, à trouver des solutions qui, tout en tenant compte de la hiérarchisation



du réseau routier, permettront de le maintenir et d'en améliorer la fonctionnalité et la sécurité.

Puisque, à divers degrés, l'aménagement du territoire a des effets sur l'efficacité et la sécurité des réseaux de transport ainsi que sur la qualité de vie des riverains, les moyens dont disposent les MRC en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) en matière de zonage et de lotissement doivent correspondre aux objectifs fixés pour chaque catégorie de route. À titre d'exemple, afin de limiter le nombre d'entrées privées le long des routes nationales, d'améliorer ainsi la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers et des riverains, des normes minimales quant aux dimensions des terrains de même que des règles liées au nombre et aux caractéristiques des accès à la route pourraient être imposées dans les schémas d'aménagement.

Par ailleurs, la délimitation des milieux bâtis et l'application de mesures d'aménagement du territoire en vue de les circonscrire semblent essentielles pour assurer une saine gestion de l'urbanisation axée sur la préservation de l'infrastructure de transport. De plus, des aménagements distincts en milieu bâti et en milieu rural permettent d'améliorer la mobilité des personnes et des marchandises, la sécurité routière, la qualité de vie des riverains ainsi que les paysages<sup>43</sup>. De la sorte, le MTQ peut adapter ses interventions en fonction des besoins des usagers de la route et des riverains.

- Appliquer des mesures correctives aux accès existants et gérer les nouveaux accès
  - ❖ Lors de la réalisation d'un projet ou d'une intervention sur le réseau routier sous sa responsabilité, le MTQ entend non seulement corriger les accès non conformes aux normes en vigueur en portant une attention particulière aux endroits où les taux d'accident sont élevés, mais aussi gérer l'aménagement des nouveaux accès et le raccordement au réseau routier supérieur.
- Coordonner les interventions sur le réseau routier avec celles du milieu
  - ❖ Afin de planifier le mieux possible l'exécution des travaux, le MTQ discute, lors de rencontres, avec les représentants du monde municipal des interventions à effectuer.

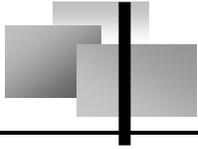
#### **2.1.1.9 Objectif – Développement et entretien des voies cyclables en collaboration avec les partenaires**

##### Moyens d'action

- Contribuer techniquement et financièrement au développement de la Route verte en privilégiant les projets d'asphaltage des accotements contigus aux sections réalisées par le milieu
  - ❖ En 1999, le MTQ a mis en œuvre le Programme d'aide financière au développement de la Route verte afin de soutenir le milieu et de terminer la Route verte. De plus, dans le cadre de la Politique sur le vélo, le MTQ prévoit réserver des sommes afin d'asphalter les accotements ou de poser une couche d'usure sur les tronçons routiers faisant partie de la Route verte.

---

<sup>43</sup>. Ces éléments font l'objet d'orientations spécifiques de l'enjeu 1.



Par ailleurs, le MTQ siège au Comité régional de la Route verte de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine : il y apporte son expertise technique en matière de conception et de signalisation des voies cyclables. Il offre également son soutien technique aux MRC et aux municipalités qui le lui demandent.

- Contribuer financièrement à l'entretien de la Route verte
  - ❖ En 2001, le MTQ a mis en œuvre le Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte dans le but de soutenir les partenaires municipaux à prendre en charge l'entretien de la Route verte. Ce programme touche les pistes cyclables hors route et les voies cyclables aménagées sur le réseau local, pourvu que ces aménagements soient situés sur l'itinéraire de la Route verte.
- Contribuer à la réalisation des réseaux cyclables local et régional selon les paramètres de la Politique sur le vélo
  - ❖ Conformément à cette politique, le MTQ prend en considération les besoins des cyclistes, tels qu'ils sont ou seront exprimés dans les schémas d'aménagement des MRC, aux étapes de la conception, de la construction et de l'entretien du réseau routier. Ainsi, cette politique permet d'asphalter les accotements de certains tronçons de routes du réseau du MTQ afin de rendre possible la réalisation des itinéraires cyclables lorsqu'il y a chevauchement avec ce réseau. De la même manière, le MTQ accepte que des pistes cyclables (non contiguës à la chaussée) soient aménagées à l'intérieur des emprises qu'il possède, à la condition que l'utilisation future de ces dernières ne soit pas compromise pour des besoins routiers.

#### **2.1.1.10 Objectif – Aménagement sécuritaire des sentiers de véhicules hors route**

##### Moyen d'action

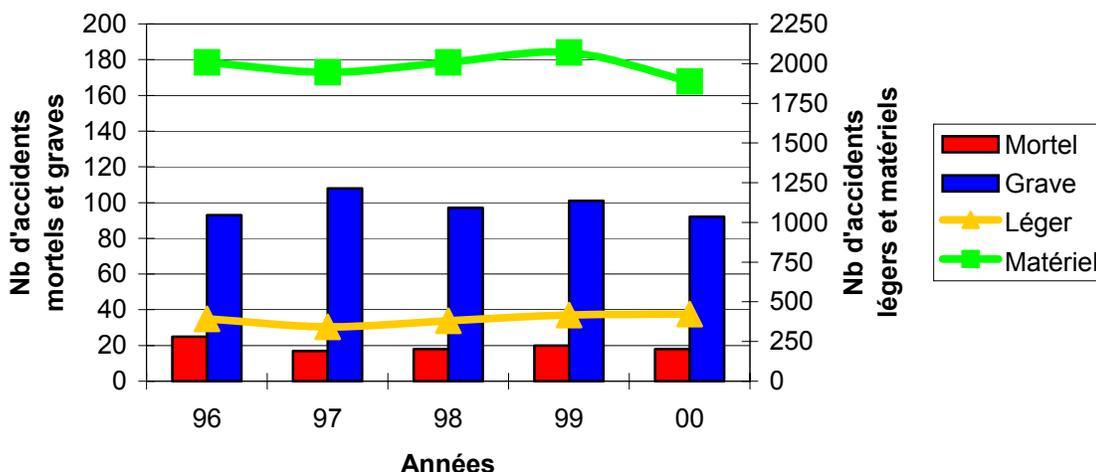
- Apporter un soutien technique à l'aménagement sécuritaire de sentiers de véhicules hors route
  - ❖ Conformément à son projet de politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières, le MTQ privilégie une approche de concertation et de partenariat avec les acteurs visés par l'utilisation de ces véhicules, afin d'aménager des sentiers sécuritaires et de respecter la réglementation en vigueur.

## **2.2 SÉCURITÉ ROUTIÈRE, ENVIRONNEMENT ET QUALITÉ DE VIE**

### **Sécurité routière**

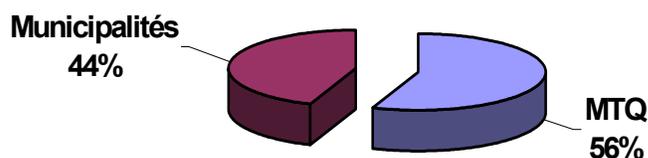
De 1996 à 2000, l'analyse des accidents indique qu'il s'est produit, en moyenne, 2 500 accidents annuellement qui ont fait l'objet d'un rapport rédigé par un corps policier municipal ou provincial. De ce nombre, environ 20 accidents ont été mortels chaque année dans la région (figure 2).

**Figure 2 Évolution du nombre d'accidents selon la gravité (1996-2000)**



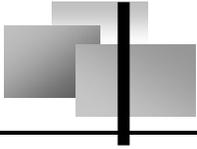
Bien que le réseau routier qu'entretient le MTQ ne représente globalement que 29 p. 100 de la longueur de celui de la région, les statistiques révèlent que 44 p. 100 des accidents surviennent sur le réseau routier municipal, comparativement à 56 p. 100 sur le réseau routier supérieur (figure 3)<sup>44</sup>. C'est généralement sur les routes sous la responsabilité du MTQ que les vitesses et les débits sont les plus élevés. En effet, sur 77 p. 100 de son réseau, les vitesses affichées sont de 90 kilomètres à l'heure ou de 80 kilomètres à l'heure avec un DJMA pondéré de 1 900 véhicules.

**Figure 3 Répartition des accidents selon le réseau (1996-2000)**



De 1996 à 2000, c'est la route 197 qui a présenté le taux d'accident (nombre d'accidents par un million de véhicules par kilomètre) le plus élevé de la région, principalement dans le secteur de Rivière-au-Renard. Sur la route 198, plusieurs déficiences ont été notées sur de petites sections réparties tout le long de son parcours entre Murdochville et Gaspé. Les accidents étaient aussi nombreux dans le secteur de l'hôpital. Quant à la route 299, c'est la section comprise entre Cap-Seize et la route du Lac-Sainte-Anne qui compte un certain nombre de sections déficientes. Enfin, le taux d'accident sur les routes nationales où la vitesse affichée est de 90 kilomètres à l'heure se compare à celui de la province.

<sup>44</sup>. Sur l'ensemble du réseau routier de la région, 56 p. 100 des accidents et 74 p. 100 des accidents corporels surviennent sur les routes que gère le MTQ.



Les parties de routes les plus urbanisées sont celles où la fréquence des accidents est la plus élevée. D'ailleurs, il a été démontré que la densité du développement et la multiplication d'accès directs au réseau routier supérieur contribuent de façon significative aux accidents routiers. Les résultats d'une recherche sur le sujet en ce qui concerne la route de ceinture de la Gaspésie montrent que le taux d'accident croît avec la fréquence des accès commerciaux-publics, des intersections et des accès résidentiels<sup>45</sup>. Les accès résidentiels et les intersections influent significativement sur le taux d'accident en milieu rural, alors que les accès commerciaux-publics et les intersections ont le même effet en milieu périurbain et urbain. Selon les milieux et l'itinéraire, chaque fois que s'y ajoutent 2 ou 3 intersections, de 5 à 7 accès commerciaux-publics ou de 9 à 40 accès résidentiels, le taux d'accident d'une unité augmente (carte 14).

- En raison des conflits possibles, un grand nombre d'accidents (40 p. 100) surviennent aux intersections sur les routes que gère le MTQ. Il existe en effet une relation directe entre le nombre d'accidents et le nombre d'accès et d'intersections.
- Sur les routes où la vitesse affichée est de 50 kilomètres à l'heure, le taux d'accident dans la région est inférieur à la moyenne provinciale, même s'il s'agit des sections où le taux d'accident est le plus élevé.
- Sur les routes où la vitesse affichée est de 70 kilomètres à l'heure (83 kilomètres de routes en excluant les chemins d'accès aux ressources), le taux d'accident est supérieur à la moyenne provinciale.
- Sur la route 132, les taux d'accident sont plus élevés dans le secteur de Rivière-au-Renard, le secteur urbanisé de Gaspé et le secteur Chandler-Newport.
- Sur la route 199, deux intersections situées dans les secteurs urbanisés de Cap-aux-Meules et de Fatima et une section de route à Grande-Entrée présentent un taux d'accident préoccupant.

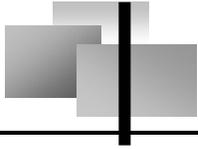
Les choix en matière d'organisation de l'espace, d'urbanisme et de gestion des déplacements ont un impact indéniable sur la sécurité routière. Le fait d'en tenir compte dans les politiques et les outils d'urbanisme (schémas d'aménagement, plans d'urbanisme, règlements d'urbanisme) peut, par conséquent, permettre d'agir de façon préventive et durable sur le bilan des accidents.

## **Environnement**

Préoccupé par les questions environnementales liées à son mandat, le MTQ a effectué de nombreuses études, recherches et évaluations environnementales à l'intérieur des projets routiers assujettis à des lois et à des règlements émanant tant des gouvernements fédéral et provincial que des MRC (schémas d'aménagement) et des municipalités (plans d'urbanisme).

---

<sup>45</sup> Louis BELZILE, *Modélisation de l'impact des accès au réseau routier sur la sécurité routière et la vitesse prescrite : le cas particulier de la route de ceinture de la Gaspésie (route 132)*, Rimouski, Université du Québec à Rimouski, 2000, 110 p.



Soucieux des répercussions de ses interventions près des milieux humides, le MTQ a produit, en 1992, le guide intitulé *Ponts et ponceaux : lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique*.

La même année, il a mis en œuvre le Programme de gestion des déchets générés par les activités du MTQ, puis a publié, en 1996, un guide qui précise la nature des déchets générés ainsi que les façons de les entreposer et de les éliminer<sup>46</sup>. Entre-temps, en 1994, le MTQ a adopté la Politique sur l'environnement qui s'appuie sur le concept de développement durable. Cette politique est basée sur sept principes : les responsabilités environnementales, la sécurité et la santé publique, l'aménagement du territoire, l'énergie, les relations avec le public, la recherche et le développement ainsi que la législation<sup>47</sup>.

Depuis la mise en œuvre de cette politique, le MTQ a publié le *Cahier des charges et devis généraux* (1997), qui contient des clauses de qualité du produit et de respect de l'environnement dans les cas où les travaux sont exécutés par un entrepreneur. De plus, il a adopté la Politique sur le bruit routier en 1998<sup>48</sup>.

Afin d'intégrer à l'ensemble de ses activités les outils existants et les préoccupations environnementales énoncées dans la Politique sur l'environnement, le MTQ envisage maintenant de mettre sur pied un système de gestion environnementale (SGE) et d'adhérer à la certification ISO 14001.

Par ailleurs, comme le gouvernement fédéral a déclaré que les sels de voirie sont des substances toxiques et qu'il n'existe pas de produit de remplacement, le MTQ souhaite élaborer un plan de gestion de leur utilisation pour réduire, dans la mesure du possible, leur application sur le réseau routier tout en assurant la sécurité routière (usage rationnel).

## **Bruit**

La présence d'infrastructures de transport est susceptible de créer des nuisances qui peuvent influencer sur la qualité de l'environnement pour les riverains. En effet, le bruit causé par la circulation routière peut, par sa fréquence, sa durée et son intensité, porter atteinte à la santé ou au bien-être général de la population.

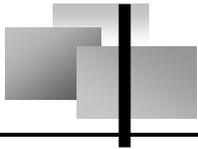
Le MTQ considère qu'une voie de circulation pose une contrainte majeure à l'occupation du sol lorsque le niveau de bruit qu'elle engendre s'avère inacceptable, soit plus de 55 décibels (dBA) en 24 heures, dans les zones résidentielles, institutionnelles et récréatives. De façon générale, les voies de circulation rapide qui ont un débit important ou un fort

---

<sup>46</sup>. QUÉBEC, DIRECTION DE LA PLANIFICATION, *Guide de gestion des déchets générés par les activités du MTQ*, Québec, ministère des Transports, Service de l'environnement, 1996.

<sup>47</sup>. QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS, *La Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, Québec, ministère des Transports, 1994, 12 p.

<sup>48</sup>. QUÉBEC, *Politique sur le bruit routier*, Québec, ministère des Transports, Service de l'environnement, mars 1998.



pourcentage de camions lourds sont susceptibles de présenter des contraintes majeures à l'occupation du sol.

Les résultats d'un sondage effectué auprès de 59 municipalités de la région en septembre 2000 montrent que la circulation routière dans les milieux bâtis soulève des problèmes. À cet égard, 25 (54 p. 100) des 46 municipalités qui ont répondu au sondage ont indiqué que le bruit occasionné par la circulation des véhicules lourds, l'usage du frein moteur (Jacob), les vibrations, la poussière et la vitesse excessive portaient atteinte à l'environnement.

La LAU<sup>49</sup> oblige les MRC à déterminer les voies de circulation dont la présence, actuelle ou projetée, occasionne des contraintes majeures à l'occupation du sol pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général. Le long de ces voies de circulation, les MRC peuvent y définir les grandes affectations du sol et y déterminer les usages. Les MRC doivent également établir des normes minimales dans les zones de contraintes qui obligent les municipalités faisant partie de leur territoire à adopter des dispositions réglementaires en matière de zonage et de lotissement.

L'approche préventive décrite dans la Politique sur le bruit routier (1998) incite le MTQ à assurer un environnement sonore acceptable lorsqu'il réalise de nouveaux projets routiers de même que les municipalités qui exécutent des travaux de construction résidentielle, institutionnelle ou à caractère récréatif. Par ailleurs, une approche correctrice peut s'avérer nécessaire pour régler un problème associé au bruit des véhicules si les résultats d'une étude demandée par une municipalité en démontrent la présence.

## **Paysages**

L'interrelation entre la route et son environnement a incité le MTQ à produire un document d'information et de sensibilisation intitulé *La gestion des corridors routiers : aménagements routiers dans la traversée des agglomérations* (1997) afin de favoriser l'intégration de ces aménagements au milieu urbain. De plus, préoccupé par la dimension paysagère et l'aspect visuel des infrastructures, le MTQ tient compte de concepts d'aménagement paysager lors de la conception et de la réalisation des projets routiers, aéroportuaires et portuaires.

### **2.2.1 Orientation 2 – Un réseau routier sécuritaire respectueux de l'environnement et de la qualité de vie**

Les objectifs et les moyens d'action liés à cette orientation concernent les interventions sur le réseau routier qui favorisent la sécurité, l'atténuation du bruit et la protection de l'environnement.

---

<sup>49</sup>. QUÉBEC, Loi sur l'aménagement et l'urbanisme : LRQ, chapitre A-19.1, à jour au 11 juillet 1995, Éditeur officiel du Québec, 1995, 115 p.

Ainsi, puisque, sur des tronçons routiers et certaines intersections, les taux d'accident se révèlent relativement élevés (niveaux de sécurité problématiques), des interventions doivent être privilégiées pour corriger la situation et accroître la sécurité des usagers. De plus, vu l'importance des réseaux cyclables et des sentiers de véhicules hors route pour le développement socioéconomique de la région, des mesures doivent être mises en avant pour assurer la sécurité lors de ces activités récréotouristiques.

Plusieurs zones résidentielles, situées principalement le long de la route 132, sont déjà perturbées par le bruit routier. Les solutions durables au problème de pollution sonore passent d'abord par la planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire. À cet égard, le MTQ, les MRC et les municipalités ont la responsabilité de prendre les mesures de planification nécessaires pour prévenir les problèmes de bruit causés par la circulation routière. Par ailleurs, le MTQ entend mettre en œuvre, conformément à sa politique, et de concert avec les municipalités, des mesures correctives dans les zones sensibles déjà établies le long du réseau routier qui sont fortement dérangées par le bruit de la circulation.

Pour ce qui est de la protection de l'environnement, le MTQ module ses interventions sur le réseau routier en fonction de la sensibilité des milieux traversés et cherche des solutions pour réduire leur impact sur l'environnement. En outre, il contribue à la mise en valeur de certains habitats.

Quant à la préservation et à la mise en valeur des paysages distincts, le MTQ entend améliorer sa façon de faire en ce qui concerne les emprises routières. Des discussions à venir avec les MRC et les municipalités visées, devra émerger une vision d'ensemble de l'aménagement des emprises routières et des bassins visuels qui les bordent.

En ce qui a trait à l'affichage, en plus des normes d'aménagement prescrites par les MRC ou les municipalités, la Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation et la Loi sur la publicité le long des routes contribueront également à la préservation des paysages. Cette dernière loi interdit l'installation de panneaux-réclames et autres supports publicitaires sur les routes entretenues par le MTQ, de même que dans les municipalités régies par le Code municipal, à moins d'avoir obtenu un permis. Une nouvelle loi, adoptée en décembre 2000, interdit l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation sur le territoire des municipalités régies par la Loi sur les cités et villes; elle concerne les routes où la vitesse affichée est de 70 kilomètres à l'heure et plus.

Enfin, le MTQ tente dorénavant d'élargir son cadre d'intervention aux infrastructures aériennes et portuaires.

### **2.2.1.1 Objectif – Amélioration de la sécurité routière**

#### Moyens d'action

- Participer à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan d'action annuel ministériel en matière de sécurité routière
  - ❖ La cible est de réduire de 15 p. 100 le nombre de victimes de la route d'ici la fin de 2005. Une analyse des accidents survenus sur les routes du réseau supérieur de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine a été réalisée (carte 14). Les accidents sont analysés de façon continue sur ces routes en vue de déterminer quels sont les éléments de l'environnement routier à corriger.
- Participer à l'élaboration du bilan annuel ministériel en matière de sécurité routière
  - ❖ Les directions centrales et territoriales du MTQ contribuent à l'élaboration du bilan annuel ministériel des activités liées à la sécurité routière<sup>50</sup>.

### **2.2.1.2 Objectif – Respect et protection de l'environnement selon l'approche du développement durable**

#### Moyens d'action

- Participer au projet de stratégie québécoise sur la diversité biologique 2002-2007
  - ❖ Le MTQ entend non seulement mettre en place un système de gestion environnementale (SGE) de type ISO 14001, mais aussi favoriser, dans un contexte d'intermodalité, des modes de transport plus performants du point de vue environnemental.
- Intégrer et maintenir la notion de protection de l'environnement dans chacune des étapes de planification et de réalisation des projets
  - ❖ Afin de respecter les exigences de la Politique sur l'environnement du MTQ et des différentes lois sur la protection de l'environnement, des études environnementales feront partie intégrante des projets de développement, d'amélioration ou d'entretien des infrastructures de transport lorsque la situation le requiert.
- Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ
  - ❖ Le MTQ tient à jour ses suivis environnementaux et entreprendra, si cela est nécessaire, des études particulières afin d'être au fait de la situation des composantes sensibles du territoire. Il améliorera, au besoin, les mécanismes d'intégration de la sensibilité des milieux dans le choix des interventions sur le territoire. De plus, les études environnementales doivent inclure des moyens permettant de mieux intégrer la mise en valeur des composantes du milieu.
  - ❖ En exécutant des travaux de construction et d'entretien sur son réseau, le MTQ perturbe l'évolution naturelle des lacs, des rivières et des zones humides. Une attention particulière sera accordée à la recherche de solutions aux nuisances liées à l'érosion des sols et à l'utilisation de sels à déglacer et d'abrasifs. De nouvelles approches seront

<sup>50</sup>. QUÉBEC, DIRECTION DE LA SÉCURITÉ EN TRANSPORT, *Sécurité routière : principales actions du ministère des Transports du Québec 2001-2002*, Québec, ministère des Transports, Service des politiques de sécurité, avril 2002, 28 p.

également évaluées afin de réduire les problèmes liés à la proximité des infrastructures routières des milieux riverains et des zones humides.

### **2.2.1.3 Objectif – Prévention et correction des problèmes de pollution sonore en bordure des voies de circulation**

#### Moyens d'action

- Mettre en application la Politique sur le bruit routier en se basant sur des approches préventive et corrective

#### **Mesures préventives (approche de planification intégrée)**

- ❖ Lors de la révision des schémas d'aménagement, le MTQ compte collaborer avec les MRC afin de déterminer si la présence actuelle ou projetée des voies de circulation fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de celles-ci est soumise, en raison du bruit routier, à des contraintes majeures de sécurité, de santé publique ou de bien-être en général.

#### **Mesures correctives**

- ❖ Conformément à la Politique sur le bruit routier, le MTQ est disposé à appliquer des mesures d'atténuation dans les zones sensibles établies<sup>51</sup> le long du réseau routier sous sa responsabilité lorsque le niveau de bruit extérieur aura atteint le seuil de 65 dBA  $L_{eq, 24 h}$ . Toutefois, l'engagement du MTQ à financer partiellement l'application des mesures correctives est conditionnel à l'adoption, par la municipalité qui en fait la demande, de mesures réglementaires, administratives ou techniques en vue de prévenir à long terme les problèmes de bruit en bordure du réseau routier. Enfin, lors des travaux d'amélioration ou d'entretien de son réseau, le MTQ veille à appliquer des mesures d'atténuation du bruit (nouveau revêtement de la chaussée par exemple) dans les secteurs les plus fortement dérangés.
- Informer les acteurs municipaux quant à la Politique sur le bruit routier
  - ❖ En matière de planification, une approche harmonisée à l'échelle de la région paraît nécessaire pour prévenir les problèmes de bruit. Les MRC doivent fixer des règles minimales en matière de zonage ou de lotissement pour obliger les municipalités de leur territoire à adopter des dispositions réglementaires afin d'atténuer l'impact sonore<sup>52</sup>.
- Réduire le bruit occasionné par l'utilisation du frein moteur
  - ❖ Pour permettre aux municipalités de limiter l'utilisation du frein moteur sur certaines voies de circulation de leur territoire, une politique qui prendra en considération l'aspect sécurité lors de l'utilisation de ce mécanisme est actuellement en élaboration. Le MTQ travaillera à la mise en œuvre de cette future politique.

---

<sup>51</sup> Sont ici désignées les aires récréatives de même que les aires résidentielles et institutionnelles déjà construites ou pour lesquelles un permis de construction a été délivré avant l'entrée en vigueur de la Politique sur le bruit routier.

<sup>52</sup> QUÉBEC, Loi sur l'aménagement et l'urbanisme : LRQ chapitre A-19.1, à jour au 11 juillet 1995, Québec, Éditeur officiel du Québec, 115 p.

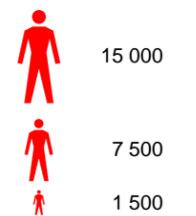
#### **2.2.1.4 Objectif – Protection et mise en valeur des paysages le long des infrastructures de transport**

##### Moyens d'action

- Harmoniser les interventions en transport avec les caractéristiques du paysage
  - ❖ Lors de la construction ou du réaménagement de routes, le MTQ intègre, de façon accrue, la dimension paysagère à toutes les étapes de la planification d'un projet, qu'il soit assujéti ou non à la procédure d'évaluation de l'impact.
  - ❖ En ce qui a trait à l'affichage, en plus des normes d'aménagement prescrites par les MRC ou les municipalités, la Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation et la Loi sur la publicité le long des routes contribueront également à la préservation des paysages.
- Recourir aux aménagements paysagers dans la résolution de problèmes particuliers
  - ❖ Le recours à des outils d'architecture du paysage permet de résoudre certains problèmes particuliers : modification de la composition de l'environnement perçu par les usagers en vue d'accroître la sécurité; plantation de haies brise-vent afin d'améliorer les conditions de conduite hivernale; aménagement à l'approche et à l'intérieur de la traversée des agglomérations; restauration des anciens corridors; végétalisation des berges des cours d'eau perturbées par une intervention; création d'un écran végétal limitant les vues négatives ou isolant les riverains d'une infrastructure de transport; etc.

Légende

Population 1996



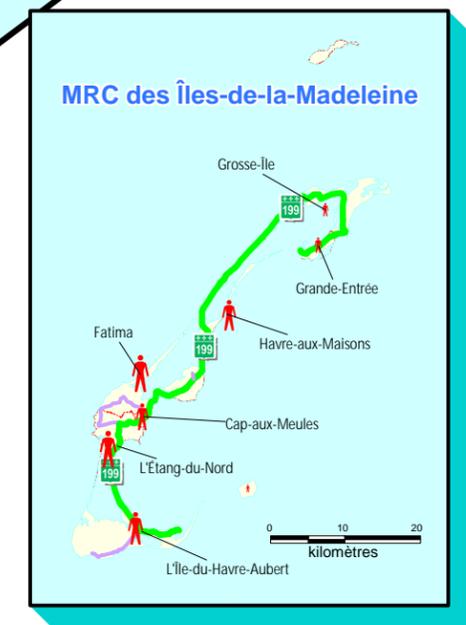
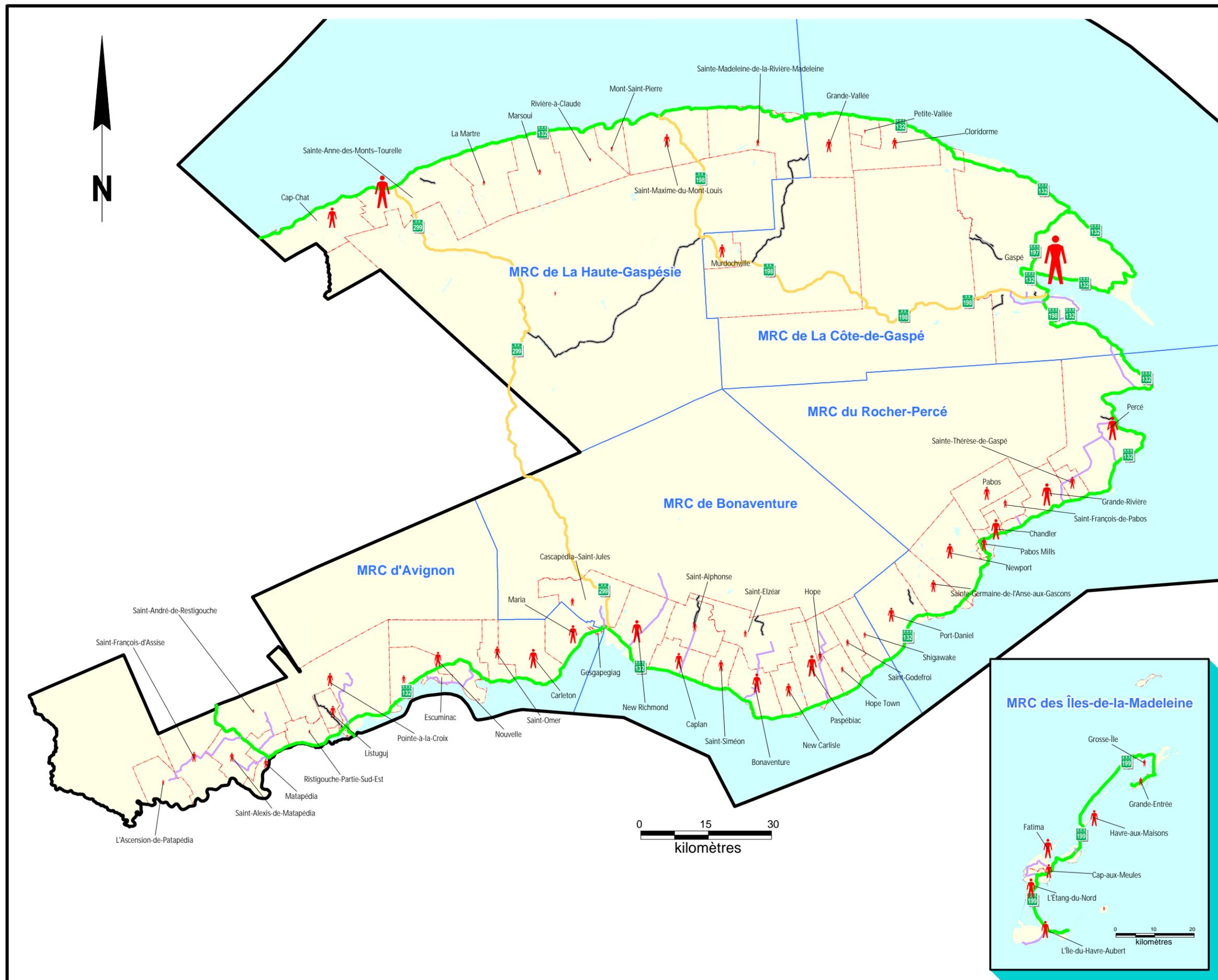
Classification des routes

- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Route d'accès aux ressources

- Limite de la région à l'étude
- Limite de la MRC
- Limite municipale

Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

Réalisation : 2004



Réseau de camionnage, pentes critiques importantes et secteurs urbanisés (Gaspésie)

Légende

Pentes critiques (1995)  
Réduction de vitesse

● Importante

Réseau de camionnage (2001)

- Route de transit
- Route restreinte
- Route interdite
- Autre route

Grandes affectations

- Agglomération extra-urbaine
- Urbaine

— Réseau routier local

■ Municipalité avec réglementation pour le camionnage

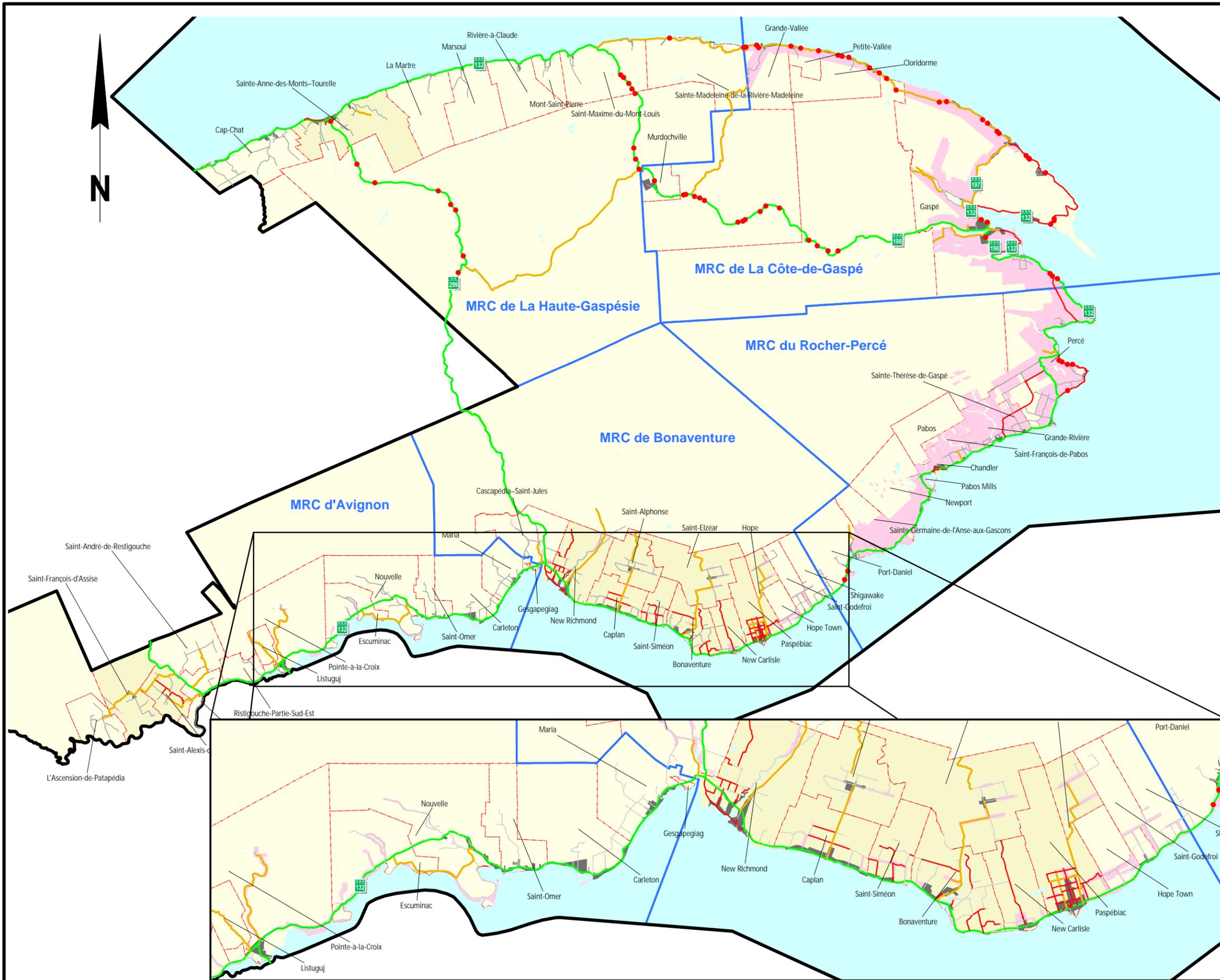
— Limite municipale

▭ Limite de la région à l'étude

▭ Limite de la MRC

Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

Réalisation : 2004



MRC des Îles-de-la-Madeleine

Plan de transport de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

Carte 4

**Réseau de camionnage et secteurs urbanisés (Les Îles-de-la-Madeleine)**

**Légende**

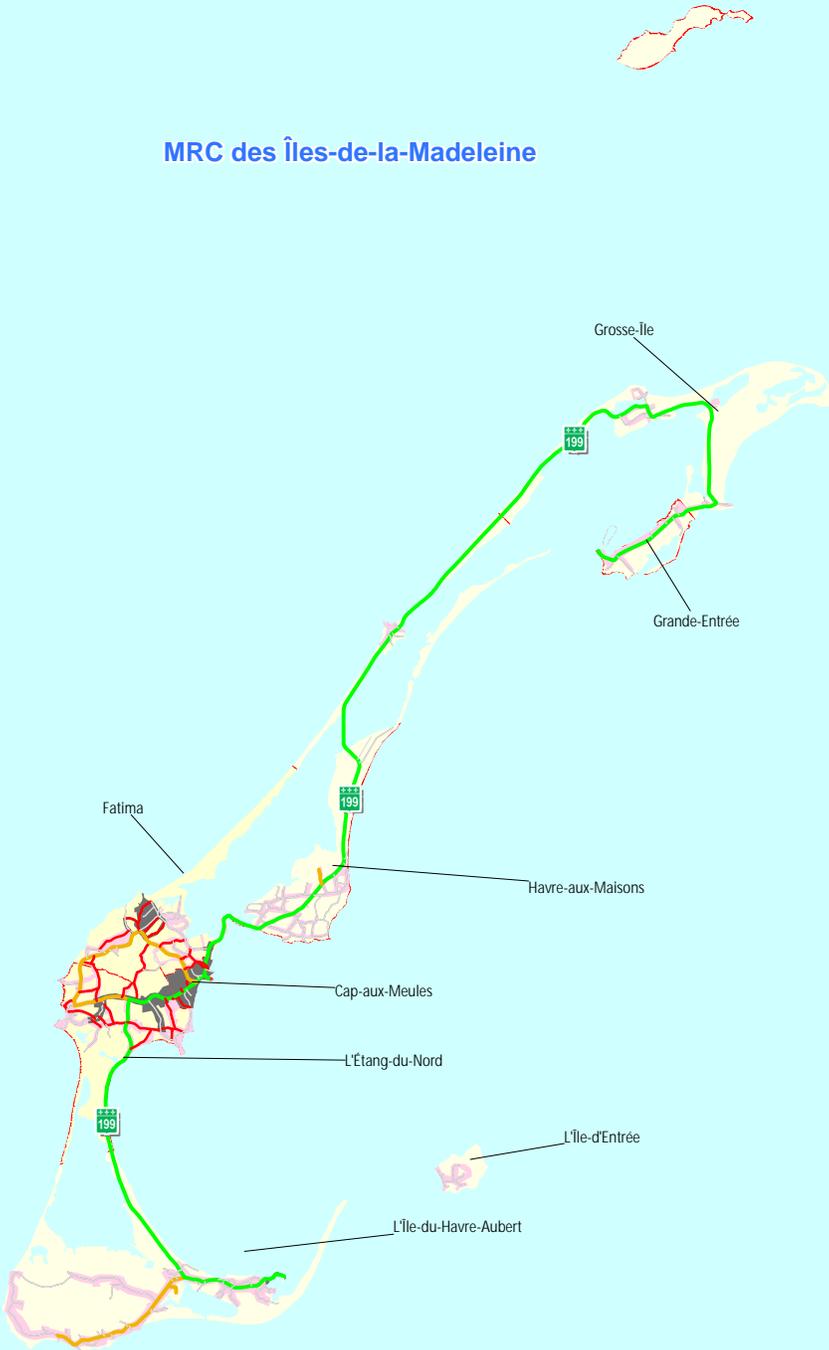
**Réseau de camionnage (2001)**

- Route de transit
- Route restreinte
- Route interdite
- Autre route

**Grandes affectations**

- Agglomération extra-urbaine
- Urbaine

- Réseau routier local
- Municipalité avec réglementation pour le camionnage
- Limite municipale
- Limite de la région à l'étude
- Limite de la MRC



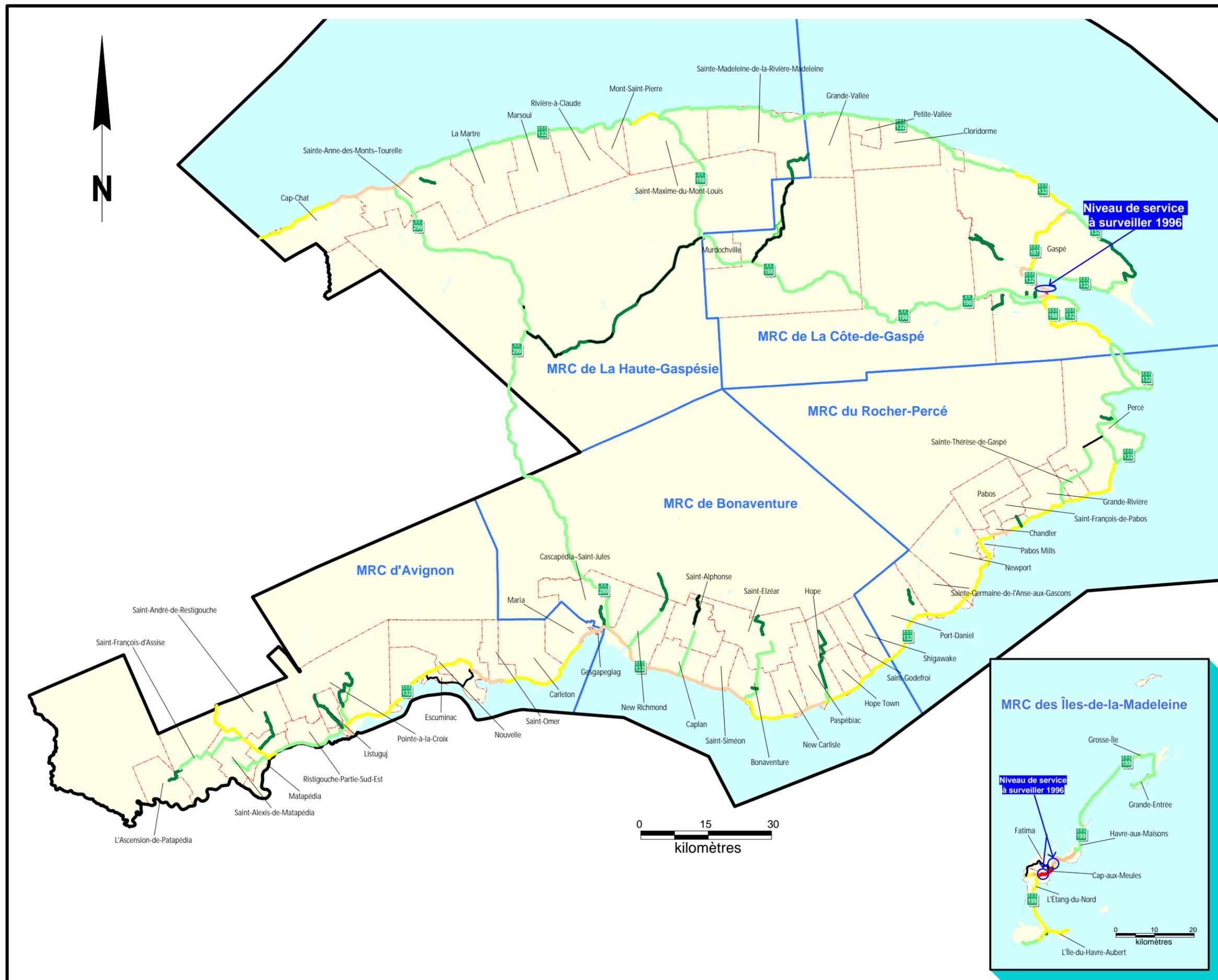
Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

Légende

Débits journaliers moyens annuels des véhicules

- 1-499
- 500-1 999
- 2 000-4 999
- 5 000-9 999
- 10 000-20 000
- Données non disponibles

- Limite de la région à l'étude
- Limite municipale
- Limite de la MRC



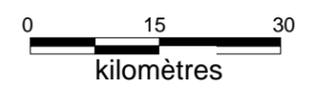
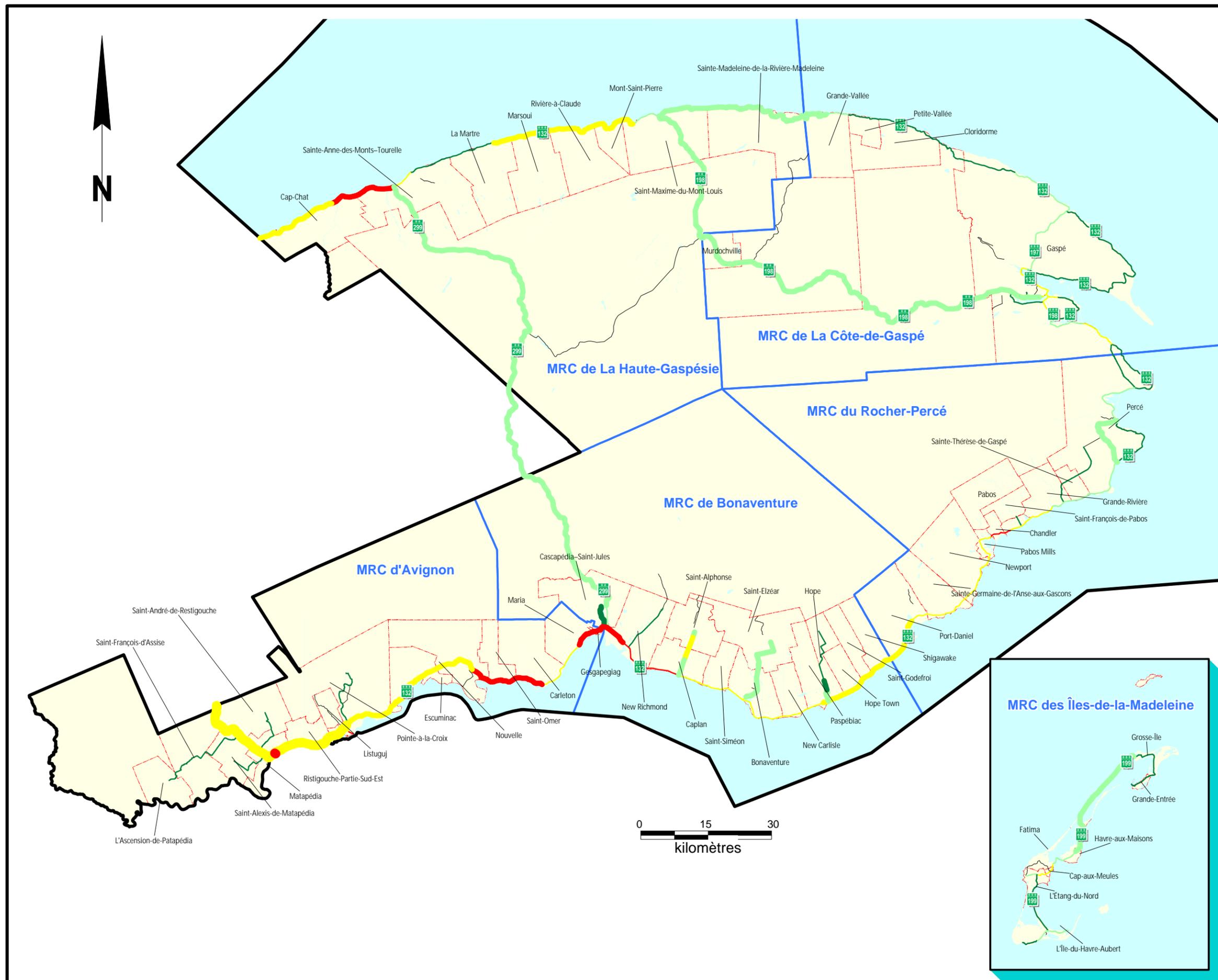
Pourcentages et débits de circulation des véhicules lourds (DJMA, 2000)

Légende

Débits journaliers moyens annuels

selon le % de camions		% de camions	
■ 1-79	— 0-10	— 0-10	— 11-20
■ 80-199	— 11-20	— 11-20	— 21-39
■ 200-499	— 21-39	— 21-39	— 21-39
■ 500-700	— 21-39	— 21-39	— 21-39

- Données non disponibles
- ▭ Limite de la région à l'étude
- ▭ Limite municipale
- ▭ Limite de la MRC



Légende

**Largeur des accotements**  
Écart par rapport aux normes de conception

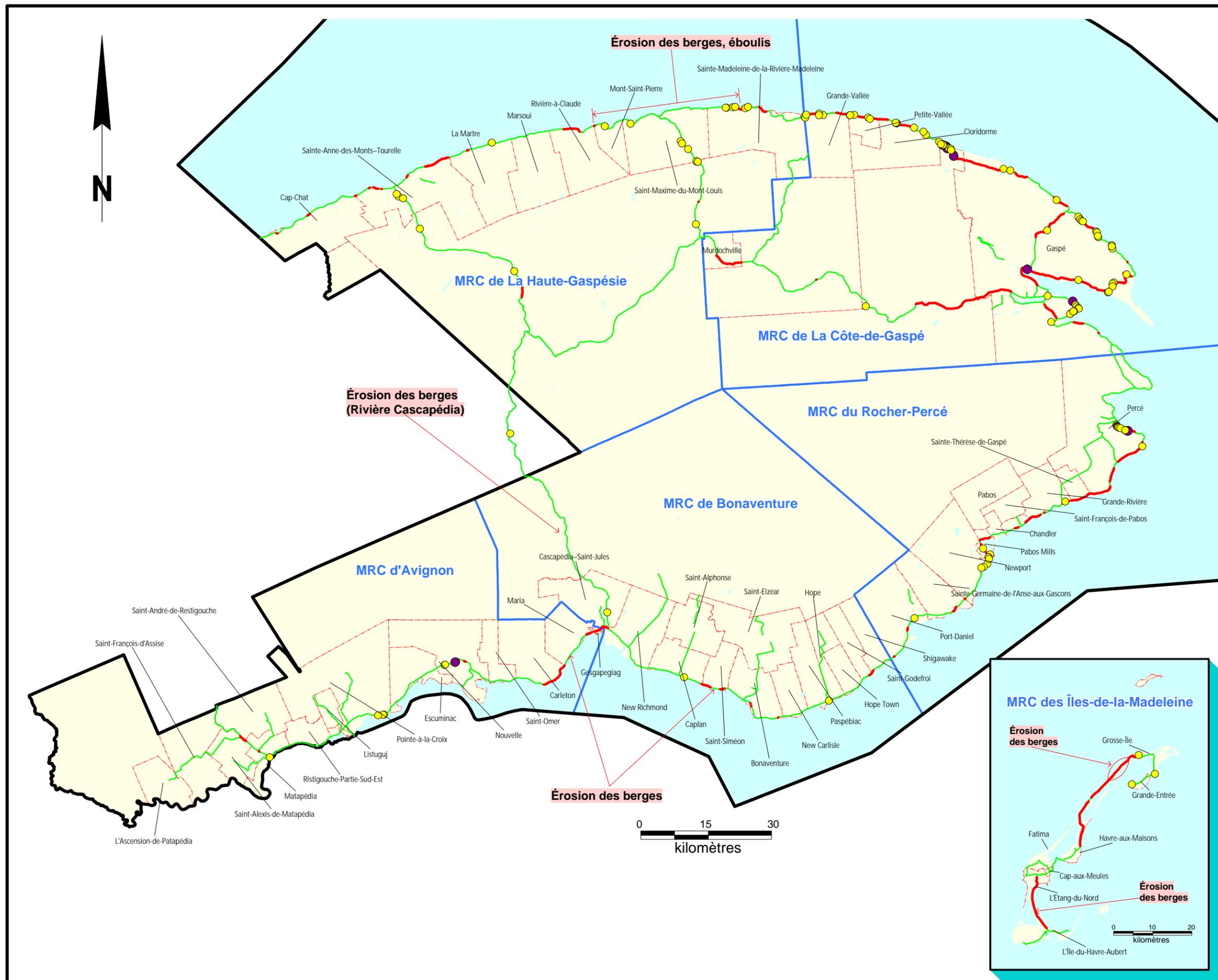
— Importants

**Courbes sous-standards**  
Réduction de vitesse\*

● Moyenne  
● Importante

— Réseau routier supérieur  
 [ ] Limite de la région à l'étude  
 [ ] Limite de la MRC  
 [ ] Limite municipale

\*Différence entre la vitesse affichée et la vitesse sécuritaire



**Déficiences des chaussées (confort de roulement et orniérage)**

**Légende**

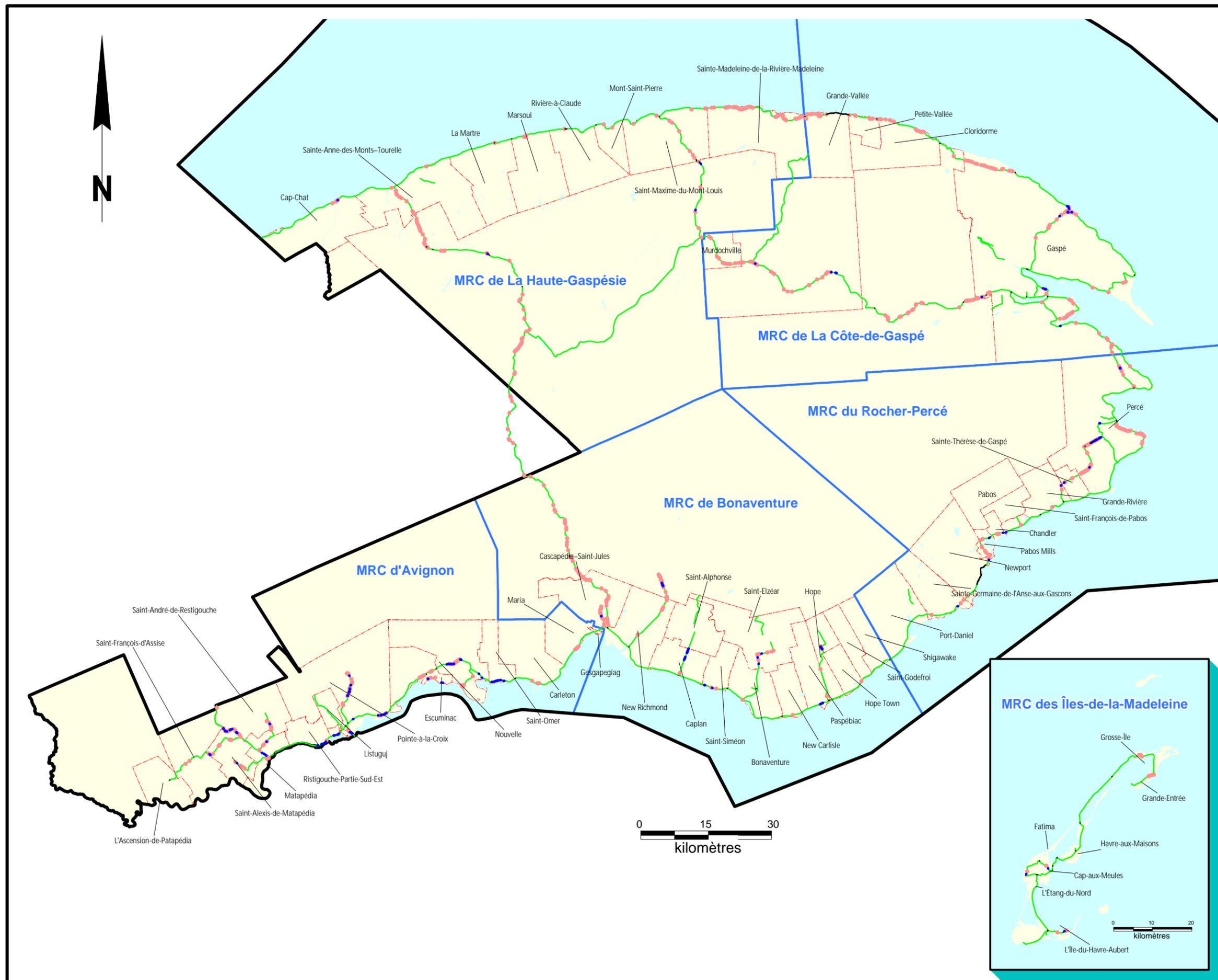
**Orniérage**  
Relevé 2000 (moyenne/100 m)

-  Déficiência majeure
-  Données non disponibles

**Indice de rugosité internationale (IRI)**  
Relevé été 2000 (moyenne/100 m)

-  Déficiência majeure
-  Données non disponibles

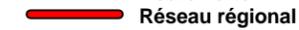
-  Limite de la région à l'étude
-  Limite de la MRC
-  Limite municipale



Réseaux cyclables

Légende

Réseaux cyclables

-  Route verte
-  Réseau régional

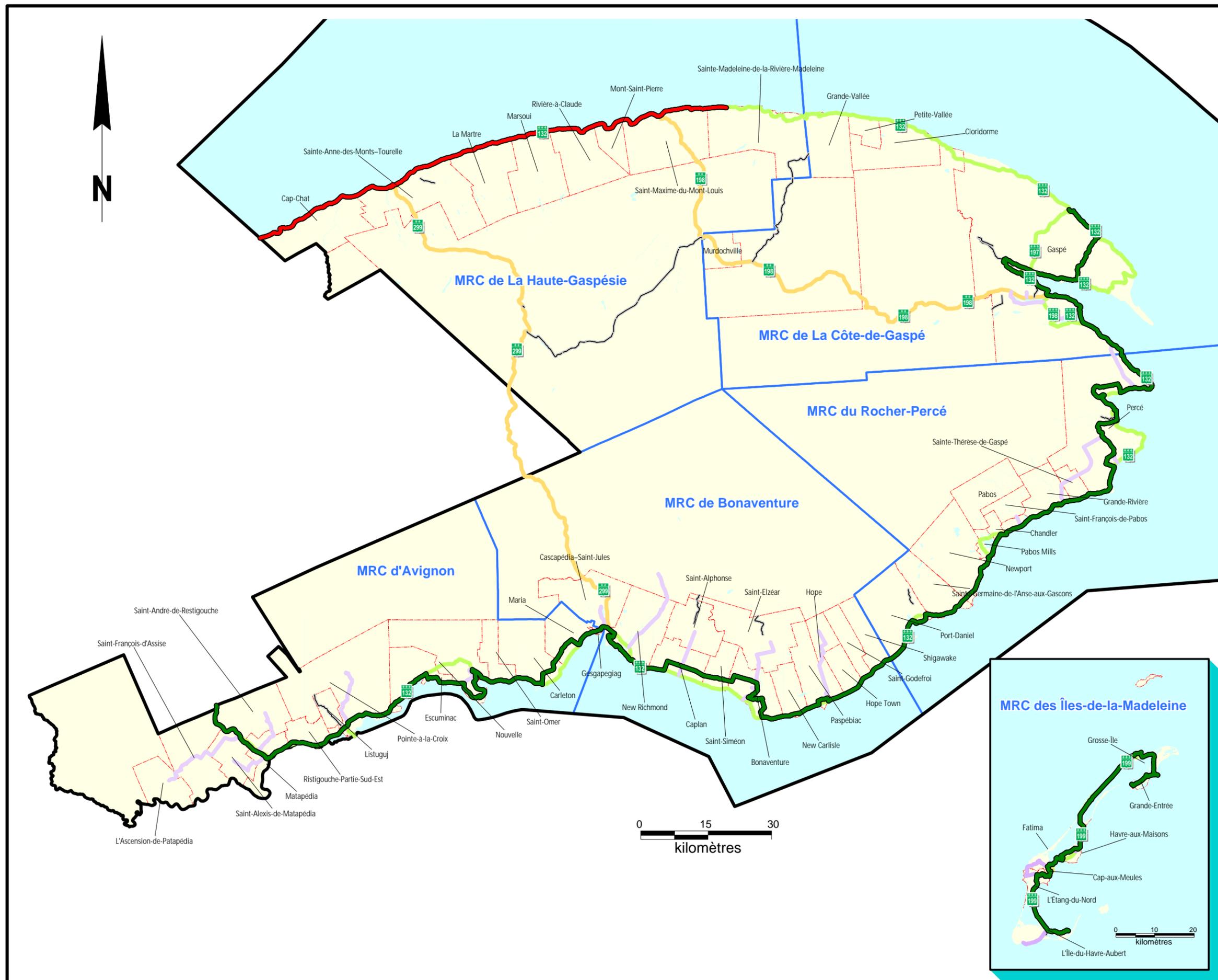
Classification des routes

-  Route nationale
-  Route régionale
-  Route collectrice
-  Route d'accès aux ressources

 Limite de la région à l'étude

 Limite de la MRC

 Limite municipale



**Légende**

**Classification des routes**

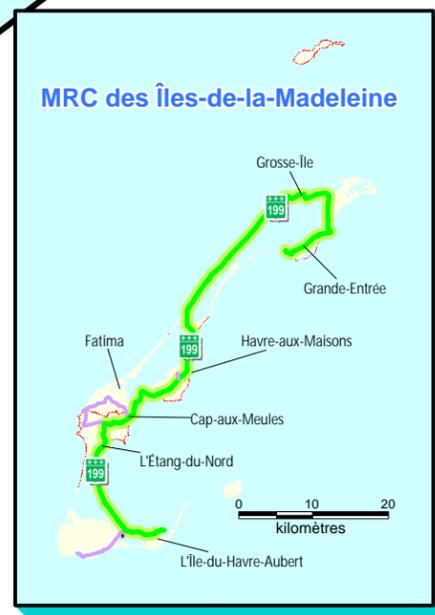
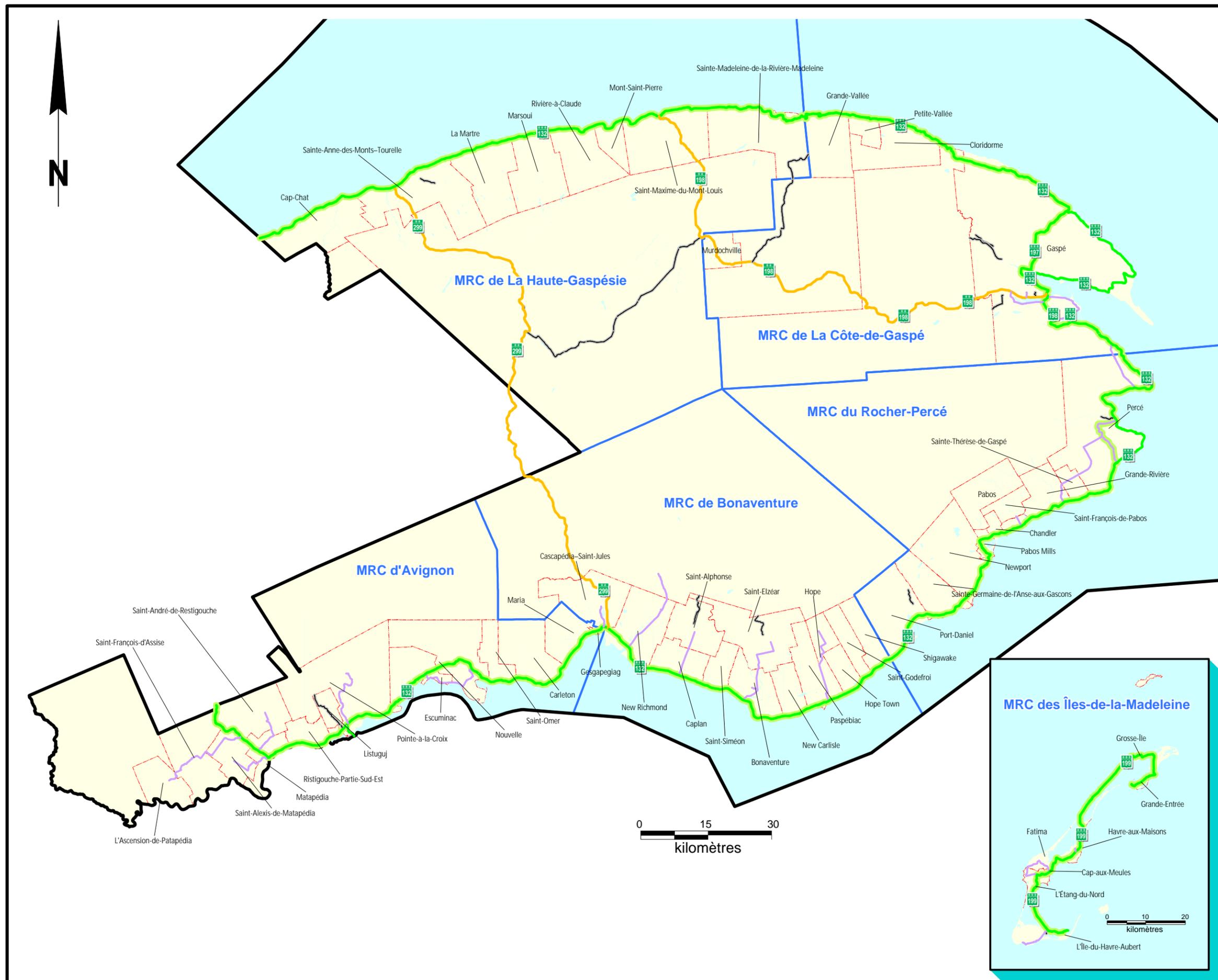
-  Route nationale
-  Route régionale
-  Route collectrice
-  Route d'accès aux ressources

 Réseau stratégique régional

 Limite de la région à l'étude

 Limite de la MRC

 Limite municipale



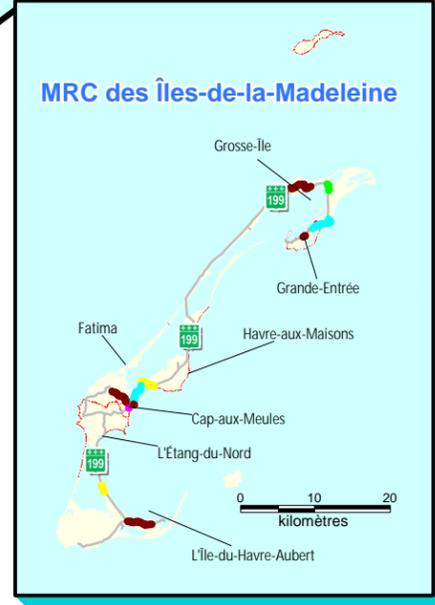
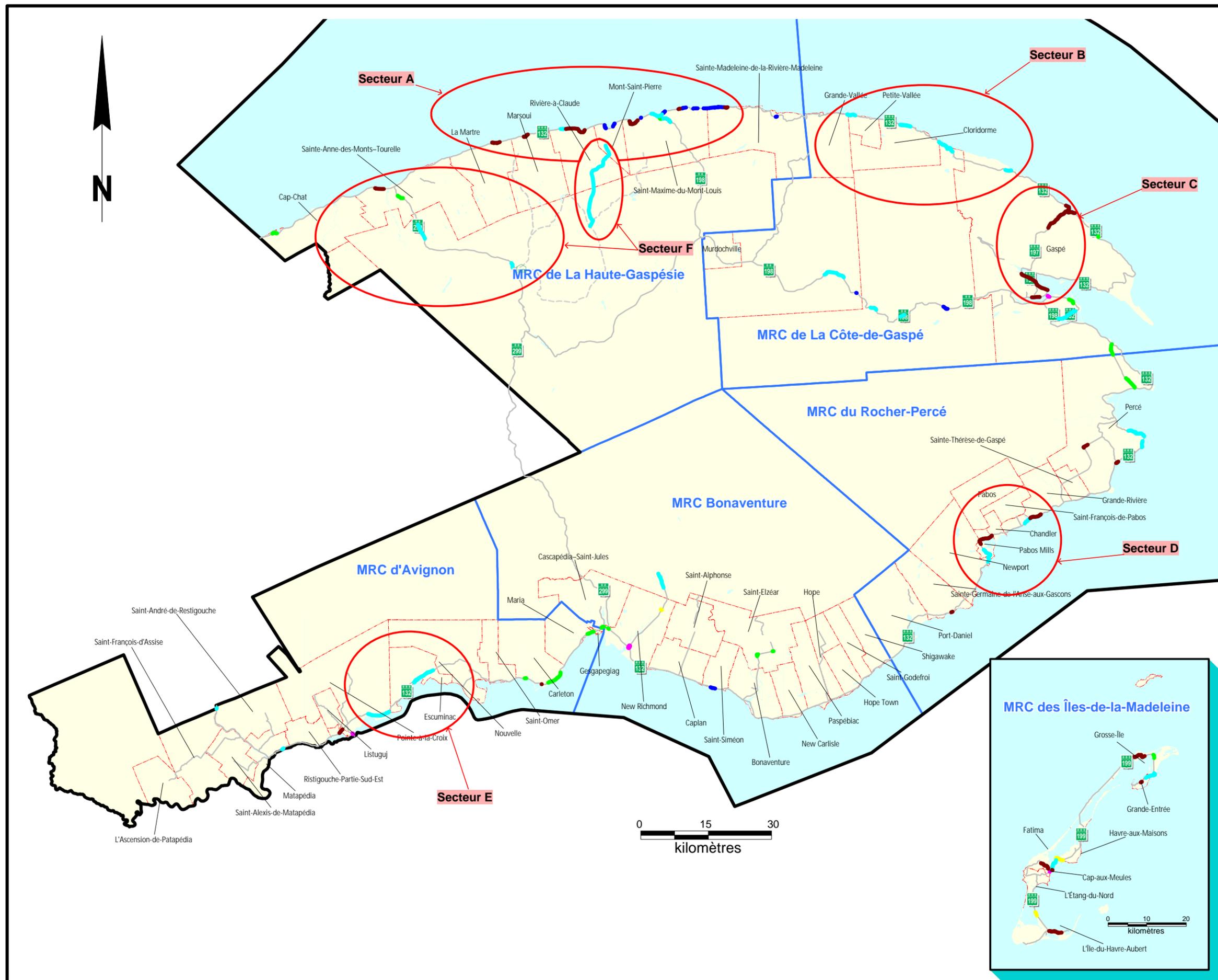
Projets inscrits dans l'axe « Amélioration » dans la planification

Légende

Amélioration

- Courbes et pentes
- Protection (érosion et talus)
- Réaménagement (intersection et feux)
- Reconstruction (ponts et approches)
- Reconstruction (rural)
- Reconstruction (urbain)

- Réseau routier supérieur
- Limite de la région à l'étude
- Limite de la MRC
- Limite municipale





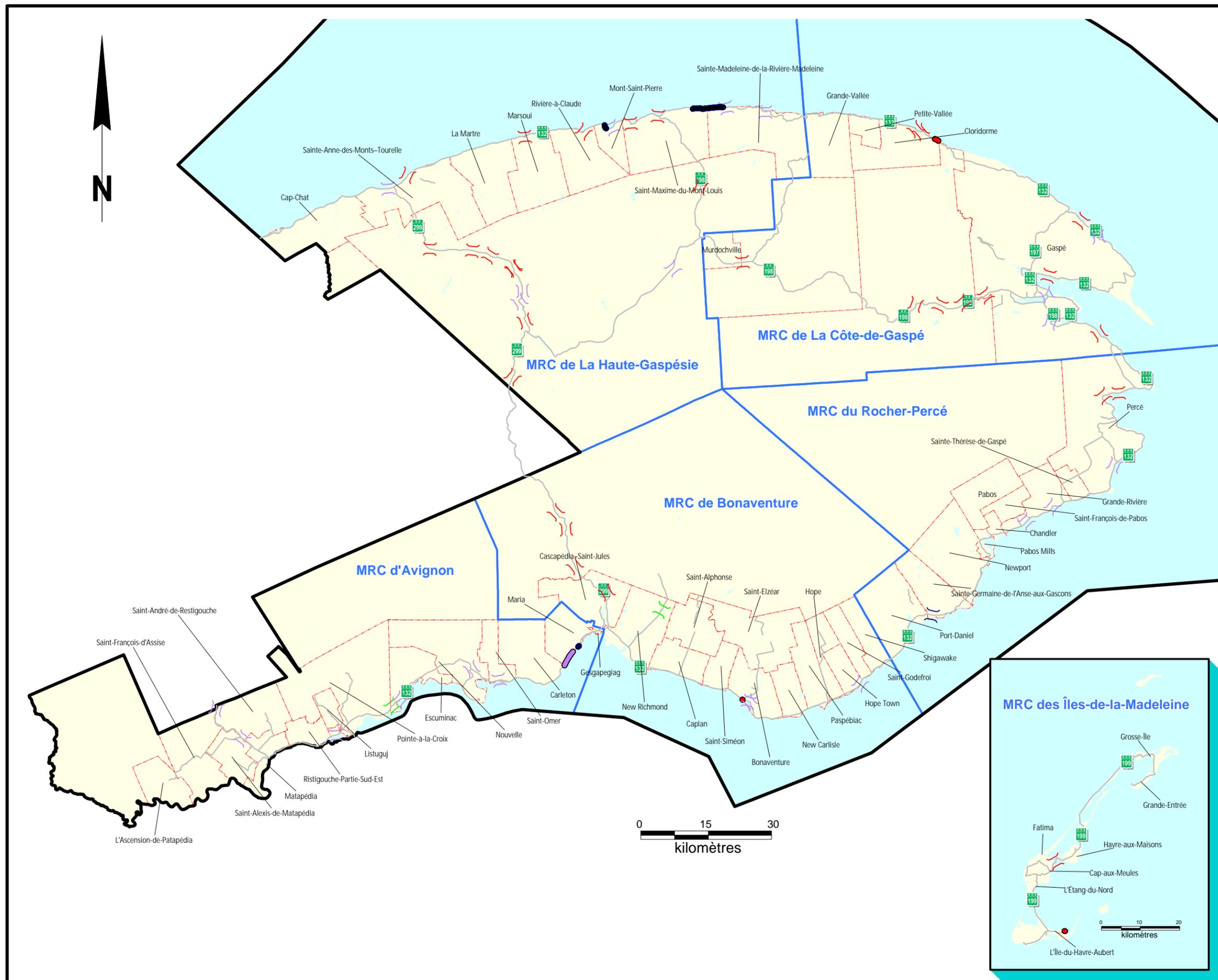
Légende

Conservation des structures

- █ Reconstruction de pont
- █ Réfection de pont
- █ Renforcement de pont
- █ Réparation de pont

- ▬ Reconstruction de mur
- ▬ Réfection de mur
- ▬ Réparation de mur

- ▬ Réseau routier supérieur
- Limite de la région à l'étude
- Limite de la MRC
- Limite municipale



Analyse des accidents (1996-2000)

Légende

Niveaux de sécurité

- Bon
- Passable
- Médiocre
- Problématique

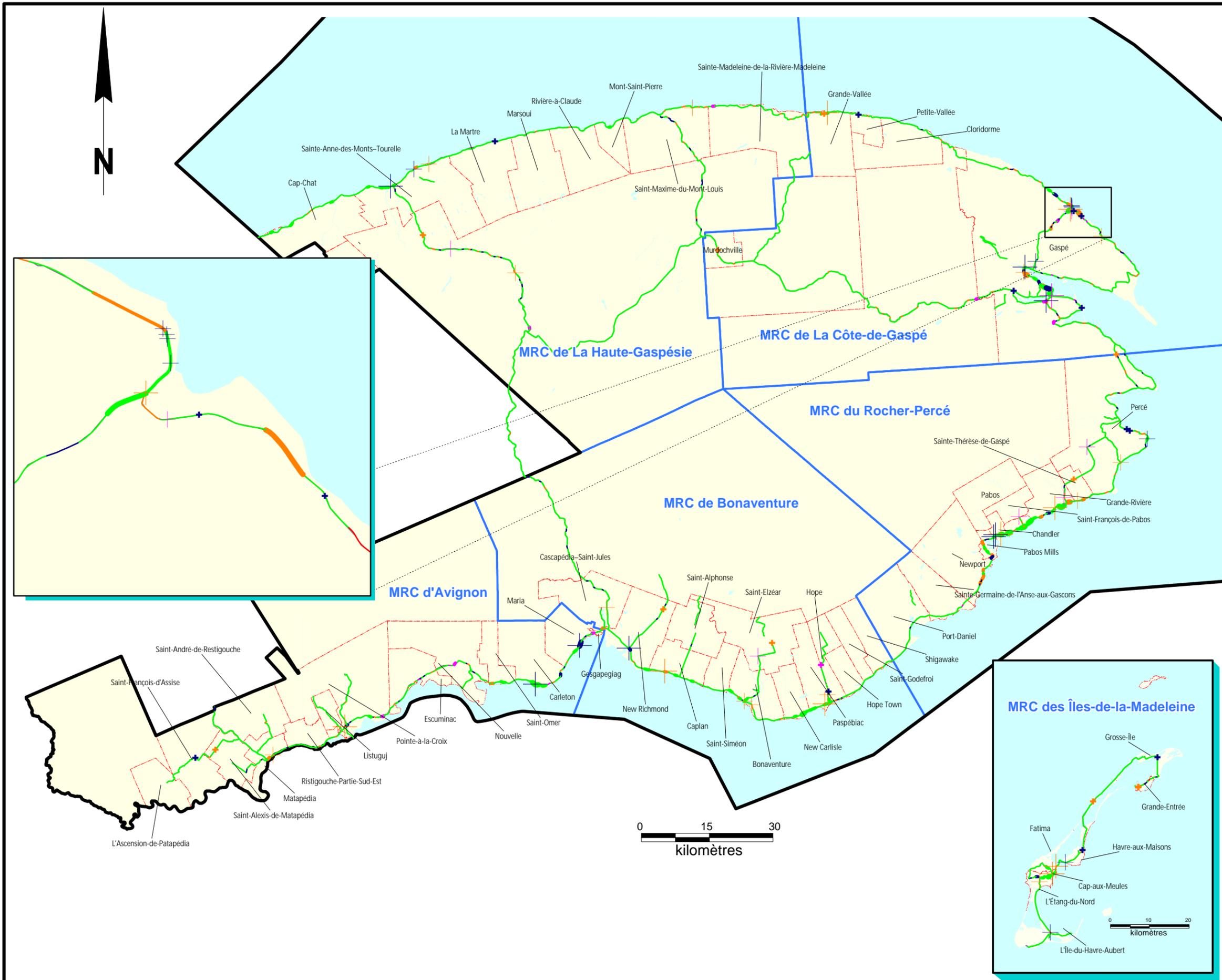
Nombre d'accidents aux sections des routes

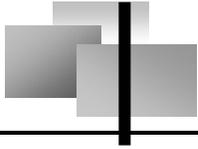
-  10 et plus
-  5-9
-  0-4

Nombre d'accidents aux intersections des routes

-  10 et plus
-  5-9
-  0-4

-  Limite de la région à l'étude
-  Limite de la MRC
-  Limite municipale





### **3 ENJEU 2 – MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES, MARITIMES ET AÉRIENNES EN VUE DE DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ ET D'ASSURER LA DESSERTE DE LA RÉGION**

#### **3.1 INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES, MARITIMES ET AÉRIENNES**

Autrefois, les réseaux de transport ferroviaire, maritime et aérien présents dans la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine relevaient essentiellement de la compétence du gouvernement fédéral<sup>53</sup>. Ce dernier avait non seulement des pouvoirs sur les plans législatif, réglementaire et fiscal, mais aussi des engagements à remplir en ce qui concerne la propriété, la gestion et le financement de plusieurs de ces infrastructures et l'exploitation de certains services. Toutefois, depuis l'adoption de la Loi nationale sur les transports en 1987, il a déréglementé les modes de transport pour favoriser la concurrence et le libre marché.

En ce qui a trait à ces modes de transport, le rôle du gouvernement du Québec demeure limité, à ce jour, mais il croît constamment, surtout depuis le milieu des années 1990. L'État intervient donc dans ces domaines dans une perspective de complémentarité entre les modes de transport et dans l'objectif d'assurer à la population des régions éloignées des services de qualité.

#### **Transport ferroviaire**

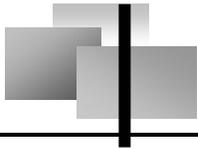
Dans le secteur ferroviaire, le gouvernement fédéral a procédé à la privatisation du Canadien National (CN) en 1995, à l'abolition des subventions destinées au transport des marchandises et à une réduction notable des subventions allouées au transport des passagers. En 1996, les modifications apportées à la Loi sur les transports au Canada ont permis de moderniser et d'alléger la réglementation économique du transport ferroviaire, favorisant ainsi la création des chemins de fer d'intérêt local (CFIL).

Pour sa part, le gouvernement du Québec s'est donné un cadre d'intervention en matière de transport ferroviaire des marchandises sur son territoire en définissant des orientations pour le maintien et la revitalisation d'un réseau d'infrastructures.

En 1999, le MTQ a instauré le Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire. Ce programme est orienté vers la réhabilitation des lignes ferroviaires exploitées par un CFIL et la mise en place d'infrastructures liées à des lignes ayant un potentiel intermodal. Il s'avère bénéfique pour la Gaspésie, puisque l'état du réseau ferroviaire oblige les trains à ralentir à plusieurs endroits pour des questions de sécurité.

---

<sup>53</sup>. Cela exclut le transport ferroviaire, car la compétence des provinces est limitée aux seules voies ferrées situées à l'intérieur de leur territoire.



Le réseau ferroviaire de la Gaspésie, qui s'étend sur plus de 350 kilomètres de Matapédia à Gaspé sur la rive sud de la péninsule gaspésienne, laisse la rive nord sans service. Il appartient respectivement à la Corporation du chemin de fer de la Gaspésie (CCFG), propriétaire du tronçon entre Gaspé et Chandler (90 kilomètres), et à la Société des chemins de fer du Québec (SCFQ), qui possède le tronçon entre Matapédia et Chandler (235 kilomètres). Cette société en a confié la gestion et la commercialisation à sa filiale, le CFBC, qui assure aussi la gestion et l'entretien du tronçon appartenant à la CCFG. À ce réseau s'ajoute une partie du tronçon de la subdivision Mont-Joli (SCFQ) qui traverse la MRC d'Avignon sur une distance de 25 kilomètres (carte 15).

La ligne ferroviaire Matapédia–Gaspé dessert une dizaine d'entreprises et sert principalement à transporter des produits forestiers. Le trafic est tributaire des activités de quelques entreprises locales, mais les volumes insuffisants ne peuvent assurer sa pérennité. L'arrêt des activités de la papetière Gaspésia a contribué à la baisse importante du trafic ferroviaire des marchandises en 1999, auquel se greffe la fermeture définitive des installations métallurgiques de Noranda, à Murdochville, en avril 2002. Toutefois, il appert que des projets à caractère industriel pourraient voir le jour.

### **Transport maritime**

Dans le secteur maritime, le gouvernement fédéral a rendu publique, le 14 décembre 1995, une politique nationale dans laquelle il exprimait clairement son intention de commercialiser les ports publics ainsi que les activités du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, de moderniser le pilotage maritime et de procéder au recouvrement des coûts du dragage des ports et des services offerts par la Garde côtière canadienne.

En 1996, le gouvernement fédéral a commencé à récupérer des sommes jusque-là payées par la Garde côtière et d'autres liées au déglçage. Adoptée en 1998, la Loi maritime du Canada permet de mettre en place des administrations portuaires canadiennes (APC) ayant le mandat de gérer les ports d'intérêt national, de privatiser la gestion et les activités sur la voie maritime du Saint-Laurent et de confirmer le processus de cession entamé plus tôt des ports commerciaux, régionaux et locaux, dont ceux de Gaspé, de Chandler, de Carleton et de Paspébiac.

Pour sa part, le gouvernement du Québec est de plus en plus impliqué et dynamique dans le transport maritime. Depuis un certain moment déjà, le MTQ soutient financièrement les dessertes maritimes des régions éloignées et isolées. En effet, il subventionne la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine qui assure l'approvisionnement hebdomadaire des insulaires à un prix raisonnable et qui favorise les liens commerciaux entre eux et les fournisseurs<sup>54</sup>.

En 1996, le gouvernement du Québec a retenu une série de mesures fiscales avantageuses pour stimuler l'industrie maritime, telles que des garanties de prêt aux armateurs et des crédits d'impôt aux constructeurs navals. Tout dernièrement, il a adopté une politique de transport

---

<sup>54</sup>. L'aide financière est accordée sous la forme d'une subvention au transporteur, en l'occurrence au Groupe CTMA (Navigation Madeleine inc.).

maritime et fluvial pour s'adapter aux nouvelles réalités économiques et faire du fleuve Saint-Laurent la voie maritime de commerce la plus compétitive en Amérique. En y mettant en place un réseau de ports stratégiques, il veut appuyer le développement économique des régions<sup>55</sup>. C'est pourquoi le MTQ est mandaté pour négocier avec le gouvernement fédéral la cession de certains ports commerciaux.

Le réseau des ports commerciaux du Québec proposé se divise en trois catégories : les ports nationaux, les ports complémentaires et les ports d'intérêt local<sup>56</sup>. Le port de Gaspé fait partie de la première catégorie et celui de Chandler, de la troisième.

La région recèle, grâce à ses vastes plans d'eau navigables, des possibilités d'y faire diverses activités nautiques. Elle possède cinq ports commerciaux-publics selon la classification de Transports Canada. Quatre sont des ports régionaux-locaux, soit ceux de Gaspé, de Carleton, de Chandler et de Paspébiac. Ces infrastructures sont exploitées par Transports Canada et font l'objet de cession. Le port de Cap-aux-Meules est catalogué port éloigné. Ainsi, d'après les dispositions de la Politique maritime nationale de 1995, le gouvernement fédéral continuera d'apporter une aide financière. Ces ports sont accessibles toute l'année (carte 15).

Deux autres ports, n'étant plus considérés commerciaux, sont situés dans la région. Il s'agit du port de Mont-Louis<sup>57</sup>, qui appartient à Transports Canada et dont les activités ont cessé en 1995 à cause du mauvais état de l'infrastructure, ainsi que du port de Sainte-Anne-des-Monts, qui a été transféré à Pêches et Océans Canada en 1996. Enfin, il y a, à Miguasha-Ouest, un quai exploité par Transports Canada et utilisé pour assurer la liaison maritime entre Miguasha et Dalhousie, au Nouveau-Brunswick. Cependant, les activités du traversier ont pris fin en 2000.

De nombreux autres sites portuaires sont dispersés sur l'ensemble du territoire, dont 54 ports pour petits bateaux appartenant à Pêches et Océans Canada, les 2 ports privés de New Richmond et de Grosse-Île, le quai commercial à Grande-Vallée exploité par la municipalité de même qu'une vingtaine d'installations maritimes (quais, quais flottants, débarcadères et rampes de lancement) appartenant à diverses entités publiques. Enfin, 506 places à quai sont disponibles dans les 9 marinas de la région.

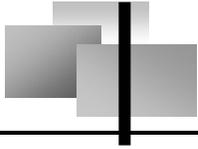
La survie des ports de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, tout comme d'autres au Québec, repose très fortement sur les activités des industries situées à proximité, et les niveaux de trafic sont étroitement liés à la compétitivité qu'elles se livrent. Ainsi, le trafic maritime des marchandises s'effectue principalement dans trois ports commerciaux dans la région. De 1993 à 1999, 69 p. 100 de ce trafic maritime a transité par le port de Gaspé, en comparaison de

---

<sup>55</sup>- Communiqué de presse du ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime, M. Jacques Baril, *Le Québec à la barre : cinq leviers pour assurer la réalisation de la Politique de transport maritime et fluvial*, Québec, le 21 août 2001.

<sup>56</sup>- Communiqué de presse du ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime, M. Jacques Baril, *Le ministre Jacques Baril rend public le réseau stratégique des ports commerciaux du Québec*, Québec, le 31 janvier 2003.

<sup>57</sup>- La municipalité de Mont-Louis a adressé une demande au MTQ pour que son port de mer soit inclus dans le réseau stratégique prévu par la Politique de transport maritime et fluvial.



14 p. 100 par celui de Cap-aux-Meules et de 13 p. 100 par celui de Chandler. Seuls les ports de Gaspé et de Chandler sont actifs à l'échelle internationale. Toutefois, l'arrêt des activités de la papetière Gaspésia à Chandler et la fermeture des installations métallurgiques de Noranda, à Murdochville, nuisent, de façon notable, au trafic des marchandises aux ports de Chandler et de Gaspé.

Néanmoins, les ports de la région jouissent encore de certains atouts : accessibilité en période hivernale, profondeur du chenal d'accès et des postes d'accostage (de 8 à 10 mètres), capacité d'entreposage et présence de la voie ferrée (port de Gaspé).

### **Transport aérien**

Dans le secteur aérien, le gouvernement fédéral a rendu publique, en 1994, la Politique nationale des aéroports<sup>58</sup> par laquelle il confirmait son souhait de se retirer de la propriété, de la gestion et du financement des aéroports régionaux et locaux. Toutefois, comme l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine, exploité par Transports Canada, fait partie de la catégorie des aéroports éloignés, seul celui de Gaspé a été touché par la politique de cession. Ce dernier demeure cependant admissible au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires pour couvrir, en partie, les investissements associés à la sécurité des activités d'aviation. L'aéroport de Bonaventure est aussi admissible à ce programme, vu qu'il assure un service de transport régulier de plus de 1 000 passagers par année.

En 1988 et 1989, le gouvernement fédéral a privatisé Air Canada, puis, en 1996, il a créé Nav Canada, une société privée chargée de gérer le système canadien de navigation aérienne.

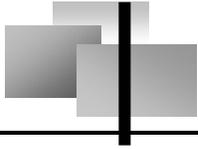
Quant au gouvernement du Québec, son rôle a été défini dans la Politique en matière d'infrastructures aéroportuaires adoptée à la fin de 1995. Il consiste surtout à promouvoir les intérêts québécois auprès des divers acteurs, à encadrer la participation du milieu dans la gestion d'infrastructures aéroportuaires cédées par le gouvernement fédéral et à gérer les équipements ou les infrastructures sous sa compétence, soit ceux de Bonaventure et de L'Île-d'Entrée. De la sorte, le MTQ soutient les dessertes aériennes des régions éloignées ou isolées, comme L'Île-d'Entrée, afin d'assurer son accès toute l'année.

En ce qui concerne le soutien financier lié aux autres infrastructures, le gouvernement du Québec n'entend pas se substituer au gouvernement fédéral qui s'en retire. Le transport aérien demeurant un champ d'activité de compétence fédérale, la marge de manœuvre du gouvernement du Québec demeure limitée.

La Politique nationale de transport aérien, déposée en novembre 2002 par le gouvernement du Québec, précise le rôle que celui-ci entend jouer dans ce secteur d'activité. Les trois orientations retenues permettront d'améliorer les dessertes aériennes au Québec, d'assurer la

---

<sup>58</sup>. CANADA, *Politique nationale des aéroports*, Ottawa, ministère des Transports, juillet 1994.



compétitivité et la viabilité du système de transport aérien et de mettre en valeur le savoir-faire et les atouts du Québec dans ce domaine<sup>59</sup>.

La région compte quatre aéroports et deux aérodromes classés dans le réseau aéroportuaire du Québec comme il est défini par le MTQ<sup>60</sup>. Les aéroports de Gaspé, de Bonaventure, des Îles-de-la-Madeleine et de L'Île-d'Entrée<sup>61</sup> se trouvent dans le réseau supérieur, tandis que les aérodromes de Pabok et de Sainte-Anne-des-Monts font partie du réseau local. Il y a aussi l'aérodrome municipal de Murdochville, les aérodromes privés de Rivière-Madeleine et de Miguasha, l'héliport municipal de Sainte-Anne-des-Monts et l'héliport privé de Maria (carte 15). Ces installations aéroportuaires sont généralement utilisées par une clientèle restreinte. L'équipement est réduit à l'essentiel, et l'entretien y est limité en période hivernale.

Ces infrastructures sont exploitées par diverses entités des secteurs public et privé. Ainsi, l'aéroport de Gaspé et l'aérodrome de Sainte-Anne-des-Monts le sont par la ville du même nom. Celui de Pabok est administré par une régie intermunicipale qui comprend une dizaine de municipalités du territoire de la MRC du Rocher-Percé. Quant aux aéroports de L'Île-d'Entrée et de Bonaventure, ils relèvent du MTQ et celui des Îles-de-la-Madeleine, de Transports Canada.

Le mode aérien sert surtout au transport des personnes. Pour leur part, les marchandises reposent essentiellement sur les messageries et sur certains biens périssables ou produits dont la livraison est urgente.

### **Importance des infrastructures**

La présence de plusieurs infrastructures de transport et la situation géographique de la région font en sorte que les liaisons avec l'extérieur peuvent s'effectuer facilement par terre, par mer et par air. Les routes nationales 132, 197, 198 (en partie) et 199, le réseau ferroviaire, les ports de mer ainsi que les aéroports constituent les principales voies de communication. Bien que ces avantages soient indéniables, il n'en demeure pas moins que le développement et le fonctionnement de ces infrastructures sont étroitement liés aux activités économiques de la région. C'est pourquoi l'arrêt des activités de la papetière Gaspésia à Chandler et la fermeture des installations métallurgiques de Noranda, à Murdochville, touchent autant le trafic des marchandises dans les ports de Chandler et de Gaspé et sur la ligne ferroviaire Gaspé-Matapédia. Voilà un exemple concret de la grande vulnérabilité des infrastructures ferroviaires et maritimes sur le plan économique.

En 1999, 56 p. 100 des marchandises produites par les entreprises des secteurs primaire et manufacturier de la région étaient transportées par camion, comparativement à 38 p. 100 par

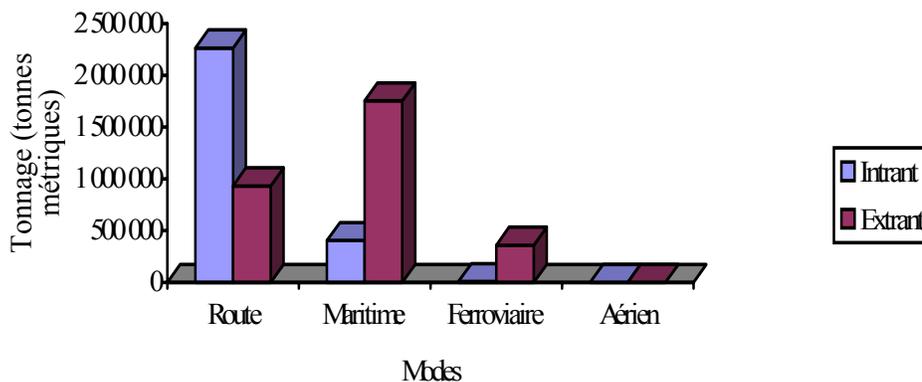
<sup>59</sup>. QUÉBEC, *Politique nationale de transport aérien : le Québec en piste*, Québec, ministère des Transports, 2002, 50 p.

<sup>60</sup>. QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS, *La politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires*, Québec, ministère des Transports, décembre 1995, 16 p.

<sup>61</sup>. L'aéroport de L'Île-d'Entrée, propriété du MTQ, fait partie du réseau supérieur dans la catégorie des régions enclavées et très éloignées.

bateau et à 6 p. 100 par train. Un important déséquilibre est observé entre les intrants et les extrants. En effet, le transport routier est essentiel pour approvisionner les entreprises, tandis que les transports maritime et ferroviaire servent à expédier des marchandises vers d'autres régions (figure 4).

**Figure 4** Parts de l'utilisation des modes de transport des marchandises



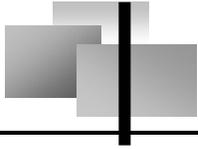
Source – CENTRE QUÉBÉCOIS DE LOGISTIQUE APPLIQUÉE (CQLA), *Étude des flux de marchandises générées par les entreprises de la région administrative de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine*, octobre 2000, 107 p.

### Intermodalité

De nos jours, le transport des marchandises se fait dans l'optique du service « juste-à-temps ». Le camion et l'avion permettent, à coup sûr, d'atteindre cet objectif facilement. Pour sa part, le transport maritime s'avère le mode le plus économique pour ce qui est de la consommation d'énergie. À preuve, avec un litre de carburant, une tonne de marchandises parcourt 241 kilomètres par navire, 95 kilomètres par train et 28 kilomètres par camion.

Cependant, le mode de transport à privilégier dépend du type de marchandise transportée, des lieux d'origine et d'arrivée, de la distance de transport, de la disponibilité des services ainsi que des particularités de l'infrastructure de transport. Certaines marchandises peuvent supporter un temps de transport assez long, tel le bois ouvré, mais d'autres doivent être livrées dans les meilleurs délais, comme les fruits et les légumes. À titre d'exemple, la ressource forestière est généralement transportée par camion parce qu'il n'y a pas d'autre mode disponible sur le lieu d'extraction ou à l'usine de transformation. Par contre, le transport du bois ouvré vers l'Europe nécessite l'utilisation de deux modes : la route ou la voie ferrée et le bateau.

Le chemin de fer devrait être privilégié pour transporter des marchandises lourdes sur de longues distances. Quant aux ports, ils jouent un rôle essentiel dans le maintien de certaines infrastructures industrielles, dans l'approvisionnement ou l'expédition des marchandises et dans le soutien aux industries récréotouristiques et de la pêche. Finalement, les aéroports assurent le transport des messageries, de certains biens périssables et des produits dont la livraison est urgente.



L'intermodalité, qui fait appel à des technologies d'information et de communication avancées, est une façon de transporter des marchandises en utilisant différents réseaux de transport, mais elle suppose, dans bien des cas, des volumes suffisants.

En raison de l'insularité des Îles-de-la-Madeleine, l'intermodalité s'avère une nécessité. Par ailleurs, la présence des quatre modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien) dans la péninsule gaspésienne lui donne le potentiel pour développer l'intermodalité.

Le MTQ veut, en promouvant son projet de politique québécoise des transports, favoriser la complémentarité des modes pour mieux répondre aux besoins des entreprises québécoises.

### **3.1.1 Orientation 3 – Un réseau d'infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes efficace répondant aux besoins de la région et optimisé par l'application de principes basés sur l'intermodalité**

L'éloignement des grands centres et le fait que l'activité économique de la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine repose essentiellement sur les ressources primaires et le tourisme militent en faveur du maintien des réseaux ferroviaire, maritime et aérien de base. Les décisions quant aux infrastructures à consolider et à la localisation des entreprises génératrices de trafic seront déterminantes pour la survie de certaines d'entre elles, compte tenu de la capacité d'autofinancement et des ressources publiques restreintes.

Le défi à relever consiste à maintenir les réseaux de base qui assurent la desserte de la région et qui soutiennent les secteurs d'activité économique. Ces préoccupations majeures ont incité le MTQ à définir la ligne directrice suivante : se pourvoir d'un réseau d'infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes efficace répondant aux besoins de la région et optimisé par l'application de principes basés sur l'intermodalité.

Les objectifs et les moyens d'action retenus pour cette orientation concernent d'abord le maintien et l'amélioration d'un réseau d'infrastructures modales grâce aux investissements gouvernementaux, puis le développement durable par la réduction de gaz à effet de serre. De plus, l'accessibilité à ce réseau est assurée par des liens routiers fonctionnels et préservée par des règles d'aménagement du territoire appropriées. Le développement de liens intermodaux, en collaboration avec les entreprises génératrices de trafic, et l'application de mesures qui favorisent le recours à divers modes pour transporter des marchandises sont nécessaires tant à leur maintien qu'à leur expansion.

### **3.1.1.1 Objectif – Maintien et amélioration d'un réseau d'infrastructures modales efficace et sécuritaire en vue d'assurer l'intermodalité et la complémentarité entre les modes**

#### Moyens d'action

##### **Infrastructures ferroviaires**

- Participer financièrement au maintien et à la revitalisation des infrastructures ferroviaires en vue d'assurer l'intégrité, la sécurité et la complémentarité de celles-ci avec les autres modes pour permettre l'intermodalité
  - ❖ Conformément à ses responsabilités habituelles en la matière, le MTQ veille à assurer des passages à niveau fonctionnels et sécuritaires avec le réseau routier. Aussi, le MTQ rembourse aux municipalités les sommes d'argent qu'elles versent aux compagnies ferroviaires pour l'entretien de la signalisation des passages à niveau situés sur le réseau routier transféré le 1<sup>er</sup> avril 1993 (Programme d'aide à l'entretien du réseau local). De plus, une aide financière peut également être accordée pour les ouvrages assurant la sécurité aux passages à niveau, soit par l'installation ou l'ajout de feux clignotants et de barrières, l'intégration des signaux du passage à niveau à la signalisation routière, la modification des circuits électroniques, l'amélioration du tracé et de la déclivité<sup>62</sup> de la route, la modification d'intersections avoisinantes, la fermeture de passages à niveau, l'augmentation de la ligne de visibilité, etc. (Programme d'aide à l'amélioration du réseau local).
  - ❖ Le MTQ soutient aussi financièrement la réhabilitation des lignes secondaires exploitées par un CFIL et l'aménagement d'embranchements ferroviaires industriels et de centres de transbordement (nœuds intermodaux). Ainsi, le Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire est destiné à la restructuration du réseau ferroviaire québécois et n'a donc pas pour objet le développement du réseau actuel.
  - ❖ En 2002, le MTQ a consenti une aide financière de 3 millions de dollars sur une période de cinq ans pour la réhabilitation et l'entretien des infrastructures ferroviaires entre New Richmond et Gaspé. L'entente prévoit une participation équivalente de Transports Canada.

##### **Infrastructures maritimes**

- Mettre en œuvre la Politique québécoise de transport maritime et fluvial en promouvant le Programme d'aide au transport maritime
  - ❖ Le MTQ entend soutenir financièrement, d'une part, la réalisation de projets de construction ou d'aménagement d'infrastructures maritimes et intermodales et d'études relatives au démarrage de nouveaux services de transport des marchandises, puis, d'autre part, les activités de promotion du transport maritime et du tourisme fluvial sur le fleuve Saint-Laurent ainsi que le développement durable lié aux activités maritimes.

---

<sup>62</sup> Inclinaison que le profil en long d'une route ou d'une ligne de chemin de fer présente dans un sens ou dans l'autre.

- Soutenir la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine
  - ❖ En accordant une subvention au transporteur, le MTQ assure hebdomadairement le service d'approvisionnement de marchandises aux Îles-de-la-Madeleine à un prix abordable et favorise les liens commerciaux entre les insulaires et les fournisseurs québécois.

#### **Infrastructures aériennes**

- Gérer et entretenir les infrastructures aériennes appartenant au MTQ
  - ❖ Le MTQ souhaite obtenir l'aide du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires pour rendre sécuritaires les infrastructures et pour les entretenir. Seuls les aéroports offrant un service régulier de transport de passagers sont admissibles à ce programme, soit dans la région, ceux de Bonaventure, de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine.
- Collaborer à la mise en œuvre de la Politique nationale de transport aérien

### **3.1.1.2 Objectif – Optimisation des infrastructures en vue de mettre en place de nouvelles logistiques de transport et des principes d'aménagement du territoire compatibles avec les infrastructures**

#### Moyens d'action

- Favoriser l'harmonisation entre l'aménagement du territoire et la fonction de l'infrastructure
  - ❖ Les liens entre l'aménagement du territoire et les modes de transport ne font aucun doute. Par conséquent, le MTQ juge nécessaire d'améliorer les liens routiers avec les secteurs industriels existants et, idéalement, de localiser les nouvelles zones industrielles près des infrastructures maritimes et ferroviaires.
- Collaborer au repositionnement des logistiques de transport des expéditeurs générateurs de trafic
- Développer la collaboration entre le gouvernement, les partenaires des divers modes de transport et les entreprises
  - ❖ Le MTQ souhaite rencontrer les dirigeants des entreprises génératrices de trafic qu'il aura ciblées afin d'évaluer leurs besoins en transport et les possibilités d'améliorer leur logistique. Ainsi se développera la collaboration escomptée.

### 3.2 SERVICES DE TRANSPORT DES PERSONNES INTERRÉGIONAUX ACCESSIBLES ET EFFICACES

Les modes ferroviaire, maritime et aérien de même que l'autocar assurent le transport collectif interrégional. L'avion offre une liaison rapide aux gens d'affaires et aux touristes, tandis que l'auto est le moyen le plus utilisé pour les déplacements interurbains. Dans la région, les parts relatives du transport interurbain sont estimées à 96,3 p. 100 pour l'automobile<sup>63</sup>, à 1,8 p. 100 pour l'autocar, à 1,2 p. 100 pour le bateau, à 1,2 p. 100 pour l'avion et à 0,5 p. 100 pour le train.

Les résultats d'une enquête révèle que la clientèle touristique de la Gaspésie utilise divers moyens de transport dans les proportions suivantes : 89,8 p. 100, l'automobile; 3,5 p. 100, le campeur; 1,8 p. 100, l'autobus; 1,6 p. 100, la motocyclette; 1,1 p. 100, le train; 0,7 p. 100, l'avion; 0,5 p. 100, le bateau; 0,9 p. 100, d'autres moyens de transport<sup>64</sup>. Toutefois, la situation géographique particulière des Îles-de-la-Madeleine fait en sorte que les modes de transport aérien et maritime sont incontournables. L'Association touristique régionale (ATR) des Îles-de-la-Madeleine estime que 15 p. 100 des touristes voyagent par avion et 85 p. 100 par bateau. Il importe de rappeler que le tourisme constitue une part importante de l'activité économique régionale. En 1999, les régions touristiques de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine ont accueilli environ 569 000 touristes qui y auraient dépensé au-delà de 158 millions de dollars. Il s'agit de 2,7 p. 100 des touristes du Québec et de 3,4 p. 100 de leurs dépenses<sup>65</sup>.

#### Transport interurbain par train

Le service ferroviaire de voyageurs fait actuellement l'objet d'une profonde réflexion, tant de la part du gouvernement fédéral que de celle des dirigeants de VIA Rail. Ainsi, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes a formulé plusieurs recommandations, dont le franchisage de certains segments du réseau de VIA Rail.

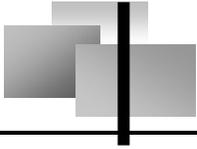
La société Via Rail exploite deux trains de passagers en Gaspésie : *Le Chaleur* et *L'Océan*, qui assurent respectivement les liaisons Montréal–Gaspé et Montréal–Halifax. *Le Chaleur* effectue trois allers-retours par semaine, tandis que *L'Océan* part tous les jours, sauf le mardi, des gares de Montréal et d'Halifax. Ce transporteur permet la desserte de treize gares entre Matapédia et Gaspé, et environ 30 000 voyageurs l'utilisent annuellement.

---

<sup>63</sup> Estimation basée sur 42 300 personnes actives, 31,7 p. 100 travaillant dans une autre municipalité, sur 200 jours de travail et sur deux voyages par jour de travail.

<sup>64</sup> ATR GASPÉSIE, *Plan d'action marketing 1999-2002 : région touristique de la Gaspésie*, 2000, p. 21.

<sup>65</sup> QUÉBEC, DIRECTION DE LA RECHERCHE ET DU DÉVELOPPEMENT, *Le tourisme au Québec en 1999 – le tourisme au Québec en bref : statistiques touristiques*, Québec, ministère du Tourisme, 2000, p. 6.



## Transport interurbain par bateau

Le transport maritime des personnes est majoritairement concentré aux Îles-de-la-Madeleine. Trois traverses essentielles sont mises à la disposition des insulaires, soit celles qui relient l'archipel avec Souris, à l'Île-du-Prince-Édouard (62 199 voyageurs<sup>66</sup>), avec L'Île-d'Entrée (4 487 voyageurs<sup>67</sup>) et avec Montréal (898 voyageurs<sup>68</sup>).

La traverse Cap-aux-Meules-L'Île-d'Entrée et la desserte Cap-aux-Meules-Montréal qui transite par Chandler ou Matane sont subventionnées par le MTQ et la liaison Cap-aux-Meules-Souris, par Transports Canada. L'aide financière est accordée sous la forme d'une subvention au transporteur qui exploite le service. Ces liaisons maritimes sont non seulement utilisées par la population locale, mais aussi par les touristes. De ce fait, la fréquence des traversées augmente durant l'été afin de répondre à la demande, particulièrement pour ce qui est de la traverse Cap-aux-Meules-Souris. En ce qui concerne les autres traverses, les périodes d'utilisation varient de mai à décembre, et les clientèles visées expliquent l'achalandage peu élevé et saisonnier.

Un projet est à l'étude en vue de relier par traversier Grande-Vallée, Port-Menier et Havre-Saint-Pierre. Il s'adresserait particulièrement aux touristes qui désirent visiter le parc d'Anticosti et le parc national de l'Archipel de Mingan. Élaboré par la Corporation du lien inter-rives, ce projet est appuyé par un comité interrégional de coordination mis sur pied par le ministère des Régions. Le 18 juin 1999, les membres du conseil d'administration du CRCD Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine ont unanimement reconnu Grande-Vallée comme l'endroit de la desserte du lien maritime Gaspésie-L'Île-d'Anticosti-Côte-Nord et ont donné leur appui officiel à sa réalisation.

D'autre part, le gouvernement du Québec a annoncé une participation financière accrue pour permettre d'ajouter au service des marchandises existant un service de traversier-croisières entre Montréal, Chandler ou Matane et les Îles-de-la-Madeleine. À cette fin, le MTQ a négocié avec le Groupe CTMA un contrat de dix ans, dont les paramètres financiers sont fixés pour les six premières années. Pour que le traversier fasse escale à Chandler, il était nécessaire de doter le port d'installations maritimes. Le gouvernement du Québec a donc signé un protocole d'entente avec la Ville de Chandler pour construire un débarcadère temporaire. La valeur de l'entente est de 3,6 millions de dollars.

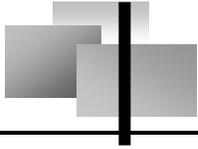
Le secteur des croisières demeure très peu exploité dans la région. Il n'y a en effet que des croisières-excursions d'une durée limitée qui s'apparentent souvent à des tours guidés. Ces services sont assurés par sept entreprises qui exploitent treize navires d'une capacité variant de 15 à 250 passagers.

---

<sup>66</sup>. Nombre moyen annuel de passagers transportés entre 1993 et 1998.

<sup>67</sup>. Nombre moyen annuel de passagers transportés entre 1993 et 1998.

<sup>68</sup>. Nombre moyen annuel de passagers transportés entre 1993 et 1998.



### **Transport interurbain par avion**

Les changements survenus dans l'industrie du transport aérien ont eu des répercussions négatives sur l'offre de transport. Bien que les aéroports de Bonaventure, de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine offrent des services aériens réguliers, le maintien de ces derniers demeure fragile à Bonaventure. En effet, à la suite du départ d'Air Montréal et de Régionair, seuls les aéroports de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine offraient des services réguliers avec Air Nova. À l'aéroport de Bonaventure, les services réguliers ont été abandonnés par Régionair en octobre 2000, après quatre mois d'exploitation seulement. Puis, en septembre 2001, la compagnie Pascan Aviation a repris les activités et a graduellement augmenté la fréquence des vols; elle les maintient à la grande satisfaction de la population locale. Ce succès tient à l'utilisation de plus petits appareils, donc mieux adaptés à la clientèle, et à des tarifs abordables.

D'une manière générale, la faible densité de la population et la clientèle limitée défavorisent l'arrivée de nouveaux transporteurs qui utilisent de gros et moyens porteurs, ce qui entraîne un manque de concurrence pour un même niveau de service. Le principal problème du transport aérien de la région, c'est de la desservir à un prix abordable. Pour y remédier, le MTQ a mis en œuvre un programme de réduction des tarifs aériens à l'intention de la population des Îles-de-la-Madeleine. De plus, les services de nolisement demeurent accessibles à bien des endroits.

Compte tenu de l'éloignement des grands centres, ce mode de transport est essentiel pour assurer un accès rapide aux autres régions, tout en répondant aux besoins d'affaires, touristiques et d'urgence. C'est pourquoi la Table sectorielle des transports de la Gaspésie désire amorcer une étude dans le but de connaître le marché potentiel de chacun des aéroports.

De 1993 à 1999, 67 262 passagers ont été transportés annuellement sur les vols réguliers dans la région. Cette desserte aérienne s'est alors concentrée sur trois aéroports, le plus important étant celui des Îles-de-la-Madeleine (53 p. 100), suivi de ceux de Gaspé (32 p. 100) et de Bonaventure (13 p. 100). L'aéroport de L'Île-d'Entrée et l'aérodrome de Pabok assurent chacun 1 p. 100 du transport des passagers.

### **Transport interurbain par autocar**

En 1998, deux transporteurs privés desservait 80 p. 100 de la population de la Gaspésie; ils rejoignaient ainsi 41 municipalités et 82 544 personnes. Il s'agit de six lignes de transport interurbain. Une seule ligne express relie Rimouski à Carleton, les autres étant des lignes locales qui sillonnent la péninsule en empruntant la route 132. De 1986 à 1998, la région a perdu huit services locaux de transport par autobus interurbain. Quatre d'entre eux ont été repris par la compagnie Orléans et intégrés à son service régulier, ce qui a provoqué des baisses de fréquence, mais a permis d'éviter la suppression de services. Cependant, pour ce qui est des quatre autres trajets, les services ont disparu. Des portions de territoire ne sont donc plus desservies.

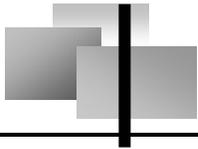
Depuis l'entrée en vigueur de l'Accord sur le commerce intérieur (1995), le gouvernement fédéral veut libérer le transport extraprovincial par autocar de toute contrainte réglementaire à incidence économique et éliminer ainsi la formule d'interfinancement. Cette orientation menace donc le maintien des dessertes en région rurale, puisque les transporteurs pourraient concentrer leurs activités sur les trajets rentables. Une diminution ou, au pire, une disparition du service par autocar pourraient avoir des conséquences importantes sur le déplacement des personnes, car, dans la MRC de La Haute-Gaspésie entre autres, il s'agit du seul mode de transport collectif interurbain.

Actuellement, le gouvernement fédéral cherche à connaître l'avis des provinces sur la pertinence de maintenir ce régime. Selon Transports Canada, la libéralisation du transport par autocar inciterait les transporteurs à maximiser leurs services en offrant un éventail de tarifs mieux adaptés aux usagers et aux différentes périodes de l'année.

Basé sur le modèle de projection ES-3 du MTQ concernant la population en 2021, l'examen de la structure d'âge annonce, pour la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, un vieillissement notable qui se caractérise par une diminution des groupes de jeunes et une augmentation significative des 55 ans et plus<sup>69</sup>. Étant donné un nombre de plus en plus grand de personnes âgées, soit une population dont l'autonomie et la mobilité ont tendance à diminuer, il faut s'attendre à un accroissement de la demande pour des services collectifs, dont possiblement celui du transport interurbain par autocar.

---

<sup>69</sup> Bernard OUELLET, *La démographie : étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine*, Québec, ministère des Transports, Direction générale de Québec et de l'Est, Service du Plan, de l'analyse et du soutien technique, février 2001, p. 17-24.



### **3.2.1 Orientation 4 – Des services de transport des personnes interrégionaux accessibles et efficaces**

Dans le domaine du transport des personnes, la collaboration des diverses organisations régionales et locales est essentielle pour trouver des solutions afin de desservir adéquatement la population et afin de répondre aux besoins des touristes.

Les objectifs et les moyens d'action liés à cette orientation concernent la collaboration avec le milieu en vue d'assurer des services de transport interurbain.

#### **3.2.1.1 Objectif – Maintien et amélioration des services de transport des personnes dans les modes maritime, ferroviaire et aérien et développement de l'industrie touristique**

##### Moyens d'action

##### **Transport interurbain par bateau**

- Soutenir la desserte et la traverse maritimes des Îles-de-la-Madeleine
  - ❖ Le MTQ subventionne le service hebdomadaire d'approvisionnement en marchandises des Îles-de-la-Madeleine. Le traversier qui l'offre possède quelques cabines, ce qui lui permet de transporter, en moyenne, 898 passagers par année.
  - ❖ De mai à décembre, la population locale et les visiteurs utilisent le service de traverses maritimes entre L'Île-d'Entrée et Cap-aux-Meules. C'est la Société des traversiers du Québec (STQ) qui l'administre, mais il est exploité par une entreprise privée grâce à l'obtention d'une subvention au transporteur. Sa fonction première est de relier les résidents de L'Île-d'Entrée au reste de l'archipel.
- Soutenir le développement du transport maritime des personnes et du tourisme fluvial (croisières)
  - ❖ Dans le but de favoriser le développement du tourisme fluvial, le MTQ appuie financièrement la construction ou l'adaptation d'infrastructures et de services d'accueil. Il soutient aussi la réalisation d'études relatives au démarrage de nouveaux services de transport maritime et de tourisme fluvial.

##### **Transport interurbain par train**

- Soutenir les efforts du milieu à maintenir le service ferroviaire de voyageurs
  - ❖ Dans un contexte où le transport ferroviaire de passagers est tributaire du transport des marchandises et où la région visée est aux prises avec des fermetures d'entreprises qui entraînent une importante baisse des tonnages transportés, le MTQ entend participer à la recherche de solutions en vue de maintenir l'offre de service et les appliquer.

##### **Transport interurbain par avion**

- Collaborer au maintien des services aériens collectifs en région
  - ❖ La faible densité de population et la clientèle limitée défavorisent le maintien d'une offre de transport aérien accessible et concurrentielle sur le territoire. En raison de l'éloignement des grands centres urbains, ce mode de transport, qui permet un lien rapide avec les autres régions, tout en répondant aux besoins d'affaires, touristiques et d'urgence, est très important pour la région. C'est pourquoi le MTQ collaborera avec les partenaires du milieu au maintien de services aériens collectifs appropriés, que ce

- soit en participant aux travaux des tables sectorielles transport, à d'autres forums de concertation, à l'application de mesures financières et autres ou, encore, en mettant en œuvre la Politique nationale de transport aérien.
- Soutenir la desserte aérienne des Îles-de-la-Madeleine
    - ❖ Depuis 1989, le MTQ aide financièrement la population des Îles-de-la-Madeleine en leur remboursant une partie de leurs billets d'avion.
  - Compléter les services de la traverse maritime en offrant à la population de L'Île-d'Entrée un service de traverses aériennes durant la période hivernale (L'Île-d'Entrée-Cap-aux-Meules)
    - ❖ Quand la desserte maritime est interrompue parce que des glaces ceignent l'archipel, un bimoteur fait la navette entre l'aéroport de L'Île-d'Entrée et l'archipel (moyenne annuelle : 528 passagers).

### **3.2.1.2 Objectif – Maintien et amélioration du service de transport interurbain par autocar**

#### Moyens d'action

##### **Transport interurbain par autocar**

- Observer l'évolution des services par autocar dans un contexte de déréglementation
  - ❖ Vu la déréglementation possible du transport par autocar, il est probable que les transporteurs privilégieront les trajets plus rentables et délaisseront ceux qui le sont moins, ce qui menacera le maintien de la desserte en région rurale.
- Trouver des solutions en vue de maintenir et d'améliorer les services par autocar en collaboration avec le milieu et les acteurs de l'industrie
  - ❖ De 1986 à 1998, la région a perdu huit services locaux de transport par autobus interurbain. Quatre ont été repris et intégrés à d'autres, ce qui a provoqué une baisse de fréquence. Les autres services ayant été supprimés, des portions de territoire demeurent non desservies. Par ailleurs, sur les six lignes existantes, une seule offre un service express. Le MTQ souhaite participer à la recherche de solutions pour maintenir et améliorer les liaisons locales et express.

Infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes

Légende

Réseau aéroportuaire

- |             |              |
|-------------|--------------|
| ✈ Supérieur | Propriétaire |
| ✈ Local     | ■ Fédéral    |
| ✈ Autre     | ■ Municipal  |
| ✈ Héliport  | ■ Privé      |
|             | ■ Provincial |

Réseau portuaire commercial

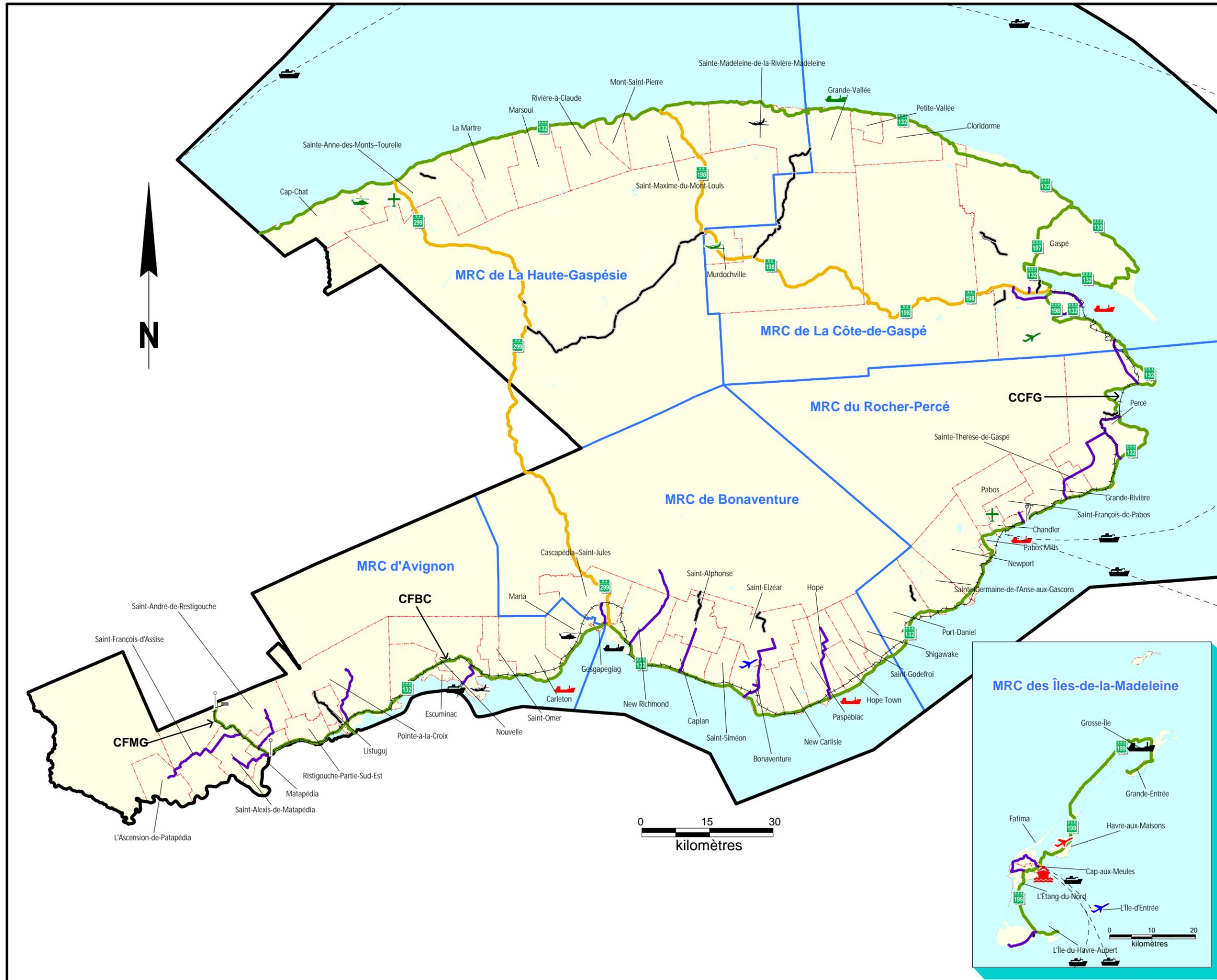
- |                     |              |
|---------------------|--------------|
| ⚓ Éloigné           | Propriétaire |
| ⚓ Régional et local | ■ Fédéral    |
|                     | ■ Municipal  |
|                     | ■ Privé      |

Classification des routes

- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Route d'accès aux ressources

- Traverse maritime
- Réseau ferroviaire

- ▭ Limite de la région à l'étude
- ▭ Limite de la MRC
- ▭ Limite municipale





## **4 ENJEU 3 – INTÉGRATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT DES PERSONNES**

### **4.1 SERVICES DE TRANSPORT DES PERSONNES**

La région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, une des moins peuplées du Québec, se caractérise par la dispersion des résidents le long de la rive et de la route 132. Étant donné l'étendue de ce territoire et la densité de la population, les services de transport collectif se sont développés dans les secteurs les plus habités. Assurer des services adéquats à la collectivité constitue un défi.

Par ailleurs, des actions concrètes, telles que l'intégration des services de transport des personnes et le soutien au transport en commun, devraient mener à la réduction de gaz à effet de serre et au développement durable de la région.

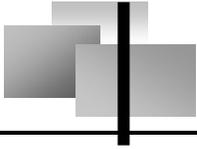
#### **Transport adapté**

En 1999, 36 des 55 municipalités de la région étaient groupées au sein de six organismes de transport adapté (OTA) pour offrir un service à 88 914 personnes, soit 81 p. 100 de la population, par comparaison à 92 p. 100 au Québec (carte 16). De 1995 à 1999, la superficie du territoire desservi a augmenté de 57 p. 100, et la clientèle admise au transport adapté subventionné par le MTQ s'est accrue de 50 p. 100, soit 1 361 personnes en 1999 ou 1,5 p. 100 de la population régionale. D'ici 2006, cette tendance à la hausse devrait ralentir. Toutefois, à partir de 2006, il faut s'attendre à une augmentation du nombre de déplacements provenant de la clientèle âgée à mobilité réduite. En 1999, la demande a atteint 81 612 passagers, ce qui représente des coûts de 1 003 685 \$, dont 653 740 \$ ont été assumés par le MTQ.

Les services subventionnés par le MTQ ne sont pas les seuls services de transport spécialisé offerts aux personnes âgées, malades ou handicapées, dont la déficience et les limitations ne justifient pas nécessairement leur admissibilité à ce type de transport. En effet, le réseau de la santé et des services sociaux, le ministère de l'Éducation (MEQ) et des organismes, notamment la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), paient certains frais de déplacement de leur clientèle. Cependant, à cause des compressions budgétaires subies, tout un chacun a tendance à diriger ses bénéficiaires vers les services de transport adapté que subventionne le MTQ. Les ressources financières étant limitées, il est difficile, tant pour le MTQ que pour les OTA, de répondre à tous ces nouveaux besoins. Le volume important de déplacements que ce transfert de clientèle à mobilité réduite entraîne, les OTA ne peuvent l'absorber. Ainsi, des listes d'attente se créent. C'est pourquoi le MTQ propose d'apporter des modifications à l'organisation et au financement du transport adapté afin de devenir le coordonnateur de l'ensemble des services offerts. Des discussions au sein d'un comité interministériel se poursuivent actuellement quant à l'éventualité d'un guichet unique.

Par ailleurs, en vue de redéfinir le partage des responsabilités de chacun des acteurs et d'optimiser les services aux usagers, le MTQ a procédé, en 2001-2002, à la révision de l'encadrement financier du Programme d'aide au transport adapté pour les personnes handicapées.

---



## **Transport scolaire**

Le transport scolaire, présent sur l'ensemble du territoire, n'échappe pas au phénomène démographique régional et à l'exode rural. De 1993-1994 à 1997-1998, le nombre d'élèves inscrits est effectivement passé de 17 685 à 16 941 (- 4 p. 100). De ce fait, le nombre d'élèves transportés a chuté de 16 420 à 14 895 (- 9 p. 100).

Les transporteurs scolaires ont réagi rapidement en retirant 25 véhicules sur 319 (- 7,8 p. 100). Il est fort probable que cette adaptation ne soit pas terminée. En effet, selon les estimations de la population d'âge scolaire (4-16 ans) d'ici 2016, celle de la région pourrait diminuer d'environ 4 600 élèves (- 26 p. 100). Du coup, 3 000 élèves de moins seraient transportés, soit une diminution de près de 20 p. 100.

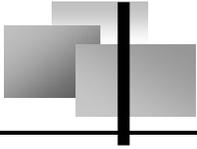
La diminution et la dispersion des élèves en milieu rural ainsi que la fermeture possible d'écoles pourraient entraîner une majoration du coût de transport par élève. Le défi que les transporteurs scolaires auront à relever au cours des prochaines années sera donc de maintenir un service acceptable pour une clientèle rurale dispersée. De plus, la réduction du parc de véhicules pourrait laisser peu de place à de nouveaux passagers s'il devait être utilisé aux fins de mise en commun des différents services de transport collectif.

La sécurité du transport scolaire demeure primordiale pour les parents, les transporteurs, les commissions scolaires et le MTQ. La circulation, les arrêts, l'état et la sécurité des véhicules de transport scolaire sur le réseau routier ainsi que la compétence des conducteurs, la signalisation et la sécurité des intersections et des zones scolaires sont au cœur de leurs préoccupations.

## **Transport par taxi**

En 2000, 78 p. 100 de la population de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, contre 91 p. 100 au Québec en 1998, pouvait accéder au service de taxi, ce qui représente une diminution de 3 p. 100 par rapport à 1993 (carte 16). Toute la population est desservie aux Îles-de-la-Madeleine, mais seulement 54 p. 100 l'est dans la MRC de La Haute-Gaspésie. En 2000, 45 p. 100 des municipalités de la région ne bénéficiaient pas de ce service, c'est-à-dire 25 municipalités ou 23 269 personnes. Cependant, certaines municipalités populeuses l'ont déjà eu : Cap-Chat (3 076 habitants), Caplan (2 191 habitants) et Port-Daniel (1 693 habitants). En général, seuls les milieux urbains sont assez bien pourvus de taxis.

La Loi sur le transport par taxi a été modifiée en 2001, et un nouveau règlement est en vigueur depuis la fin de juin 2002. Le décret 736-2002 du MTQ, adopté le 12 juin 2002, vient fixer le nombre de propriétaires de taxi par agglomération, laissant tomber le ratio de 1/1 000 habitants et la notion de région. Un nombre de permis a été établi pour toutes les agglomérations, autant les nouvelles que les anciennes. Les permis sont désormais fixés par décret en fonction de critères. Le requérant doit également faire la preuve qu'il existe un besoin.



Compte tenu qu'aucune municipalité de la région ne dispose d'un service de transport en commun, le taxi joue un rôle essentiel dans la chaîne des déplacements urbains et interurbains en raison de ses caractéristiques : flexibilité du trajet, disponibilité à toute heure et rapidité du service. Ses possibilités sont multiples. En effet, ce mode de transport assure non seulement un service régulier de transport exclusif et de transport à forfait, mais il peut aussi soutenir le transport scolaire, le transport adapté pour les personnes handicapées, le transport médical et le transport collectif.

### **Mise en commun**

La région est relativement bien desservie par les divers services de transport collectif. Au fil des années, ceux-ci se sont développés de manière séparée, selon des besoins particuliers exprimés plutôt que dans le contexte d'une planification axée sur l'ensemble de la problématique du transport des personnes. Le fonctionnement actuel du transport des personnes par modes et par programmes d'aide, élaborés en fonction des besoins de certaines clientèles, impose le recours en parallèle à d'autres services de transport et, par le fait même, une utilisation moins efficace des ressources au détriment des besoins de la population en général. En conséquence, il existe un doublement des services et une sous-utilisation des ressources<sup>70</sup> sur un même territoire.

La baisse et le vieillissement de la population de même que la réorganisation des services publics offerts se sont répercutés sur l'ensemble des services de transport des personnes, entraînant ainsi, pour certains types de transport, des difficultés à répondre à la demande. Les prévisions de décroissance démographique et de vieillissement de la population ne feront qu'accroître la problématique du transport des personnes. En outre, les distances à parcourir sur un territoire à faible densité de population influent inmanquablement sur le coût.

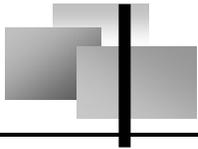
Dans le contexte actuel de ressources financières limitées, il est impératif d'améliorer la gestion et la coordination des divers services de transport, de façon à répondre de manière appropriée aux besoins toujours grandissants des usagers. Le MTQ entend donc poursuivre une démarche d'intégration des services de transport des personnes en établissant un climat favorable de concertation entre les partenaires et, ainsi, permettre une mise en commun des ressources financières, humaines et matérielles consacrées à l'activité du transport : transport adapté offert aux personnes handicapées, transport la clientèle du réseau de la santé et des services sociaux, transport scolaire, transport en commun ou suburbain, transport par taxi et transport interurbain.

De plus, au cours des prochaines années, le MTQ favorisera la conclusion d'ententes de partenariat entre les divers gestionnaires de transport et la réalisation de projets axés sur l'utilisation d'un guichet unique pour traiter les demandes des usagers<sup>71</sup>.

---

<sup>70</sup>. [www.intranet3/dttp/trans\\_collectif\\_contexte\\_.htm](http://www.intranet3/dttp/trans_collectif_contexte_.htm).

<sup>71</sup>. [www.intranet3/dttp/trans\\_collectif\\_contexte\\_.htm](http://www.intranet3/dttp/trans_collectif_contexte_.htm).



En vertu de la Politique nationale de la ruralité adoptée en décembre 2001, le gouvernement du Québec accorde 10 millions de dollars sur cinq ans pour assurer le développement du transport collectif en milieu rural. Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2003.

La mise en commun de ces services s'avère une solution pour répondre aux besoins de la population. Elle permet d'adapter les services de transport spécifiques en fonction des particularités du milieu pour les rendre disponibles à un plus grand nombre d'usagers : personnes âgées, personnes à faible revenu, jeunes, femmes.

#### **4.1.1 Orientation 5 – Des services de transport collectif des personnes accessibles sur l'ensemble du territoire**

Les objectifs et les moyens d'action retenus ici ont pour objet d'améliorer l'offre de service de transport des personnes afin qu'elle réponde davantage aux besoins de la population. Ils doivent aussi permettre d'accompagner le milieu dans l'expérimentation de projets de mise en commun des services de transport des personnes en fonction des caractéristiques du milieu et de contribuer financièrement à l'offre de service du transport en commun ou du transport adapté.

##### **4.1.1.1 Objectif – Amélioration de l'offre de service en transport adapté en tenant compte des réalités régionales**

###### Moyens d'action

- Améliorer l'offre de service en transport adapté
  - ❖ Le MTQ contribue au financement des OTA grâce au Programme d'aide au transport adapté pour les personnes handicapées.
  - ❖ Des mesures axées sur l'instauration de mécanismes d'ajustement préétablis pour faire face à des variations de clientèle et au problème des listes d'attente ainsi que sur l'élaboration d'un cadre triennal favorisant l'optimisation des services sont déterminées dans ce programme. Elles sécuriseront le milieu sur l'avenir du service et lui permettront de planifier sur plus d'un an.
- Améliorer l'accessibilité du transport adapté dans les municipalités non desservies
  - ❖ Des modalités ont été adoptées récemment en vue d'offrir une aide financière directe à l'utilisateur ou un contrat de service aux titulaires d'un permis de transport (taxi ou autobus). Elles s'appliquent dans les municipalités locales non desservies de moins de 10 000 habitants, et cela, dans le cadre du Programme d'aide au transport adapté pour les personnes handicapées.
- Participer à l'analyse de faisabilité et d'opportunité de regrouper les diverses ressources financières consacrées par le gouvernement au transport des personnes handicapées et à mobilité réduite
  - ❖ Un comité directeur interministériel a été formé en 2001. Il a reçu le mandat d'effectuer cette analyse.

- Accroître la participation de l'industrie du taxi aux activités du transport adapté grâce au Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant
  - ❖ Ce programme s'adresse aux titulaires d'un permis de propriétaire de taxi désireux d'offrir leurs services aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant ainsi qu'au milieu institutionnel (OTA, centres hospitaliers et commissions scolaires). Depuis l'exercice financier 2001-2002, le Programme disposait de 1,4 million de dollars annuellement. Au terme de l'année budgétaire 2005-2006, le Québec devrait être doté d'un parc de véhicules-taxis pour transporter ces personnes équivalant à au moins 4 p. 100 de ceux qui sont disponibles, et ce, sur une base tant provinciale que régionale. L'objectif à atteindre dans la région est d'un véhicule-taxi adapté par MRC, soit six au total.

#### **4.1.1.2 Objectif – Inclusion du transport scolaire dans la mise en commun du transport collectif**

##### Moyen d'action

- Inclure le transport scolaire dans les projets de mise en commun des services de transport collectif
  - ❖ Présent dans l'ensemble de la région, le transport scolaire est un service de transport collectif qui s'avère essentiel dans tout exercice de mise en commun.

#### **4.1.1.3 Objectif – Développement de l'industrie du taxi**

##### Moyens d'action

- Cerner les marchés potentiels et les faire connaître
  - ❖ Comme aucun service de transport en commun ne dessert la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, le taxi joue un rôle essentiel dans la chaîne des déplacements urbains et interurbains en raison de ses caractéristiques. Toutefois, certaines municipalités relativement peuplées n'y ont plus accès.
- Soutenir financièrement les projets d'établissement de services de transport en commun, tel le taxibus<sup>72</sup>
  - ❖ Des municipalités s'intéressent à un système de transport en commun comme le taxibus. Cependant, le fait d'avoir à remplir le critère relatif à l'agglomération de recensement de 20 000 habitants et plus nuit à l'établissement de ce mode de transport dans la région. Il faut donc tenter d'adapter le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes aux besoins du milieu rural.
- Rajeunir le parc de véhicules-taxis
  - ❖ Afin de stimuler le développement et le rajeunissement du parc de véhicules-taxis, les titulaires d'un permis de taxi bénéficieront d'un crédit d'impôt maximal de 2 500 \$ pour chaque véhicule de cinq ans ou moins.

<sup>72</sup>. Transport en commun qui comprend exclusivement des véhicules-taxis.

#### **4.1.1.4 Objectif – Mise en commun des systèmes de transport des personnes**

##### Moyens d'action

- Soutenir et encourager les initiatives et les projets locaux de mise en commun des services de transport collectif
  - ❖ Dans la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, la mise en commun des services de transport collectif fait principalement appel au transport adapté, au transport scolaire et au taxi.
  - ❖ Jusqu'à présent, près de 35 projets de mise en commun des services de transport collectif ont été approuvés sur l'ensemble du territoire québécois. L'investissement qui totalise 650 000 \$ a permis l'instauration de 19 services à l'automne 2002. En 2002, le MTQ a accordé une aide financière de 20 000 \$ chacune pour le démarrage d'un projet sur le territoire de la MRC d'Avignon et d'un autre dans le secteur de Grande-Vallée.
- Soutenir et consolider les expériences de transport intégré (mise en commun)
  - ❖ Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural<sup>73</sup>, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2003, découle de la Politique nationale de la ruralité adoptée en décembre 2001. Il prévoit une aide de 10 millions de dollars d'ici 2006 pour développer et consolider les expériences du transport collectif en milieu rural par la mise en commun des ressources disponibles en matière de transport des personnes. La MRC ou un regroupement de MRC veillera à l'élaboration du projet de transport collectif sur le territoire, à l'organisation du transport et à sa gestion. Pour les six MRC de la région, la subvention maximale liée à l'exploitation est de 28 000 \$ (deux tiers) et la participation du milieu, de 14 000 \$ (un tiers). Les MRC qui n'auront pas reçu d'aide de départ dans le contexte de la mise en commun pourront se prévaloir d'une aide aux études (maximum de 10 000 \$).

---

<sup>73</sup> QUÉBEC, *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural : guide et modalités d'application*, Québec, ministère des Transports, janvier 2003, 14 p.

**Municipalités faisant partie d'un territoire de taxi (2000) ou desservies par un organisme de transport adapté (OTA) (1999)**

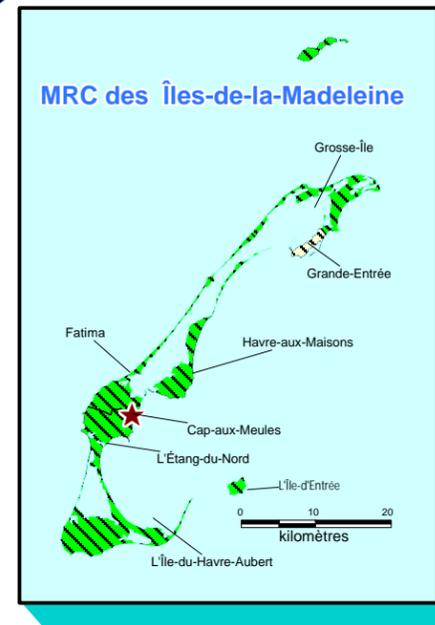
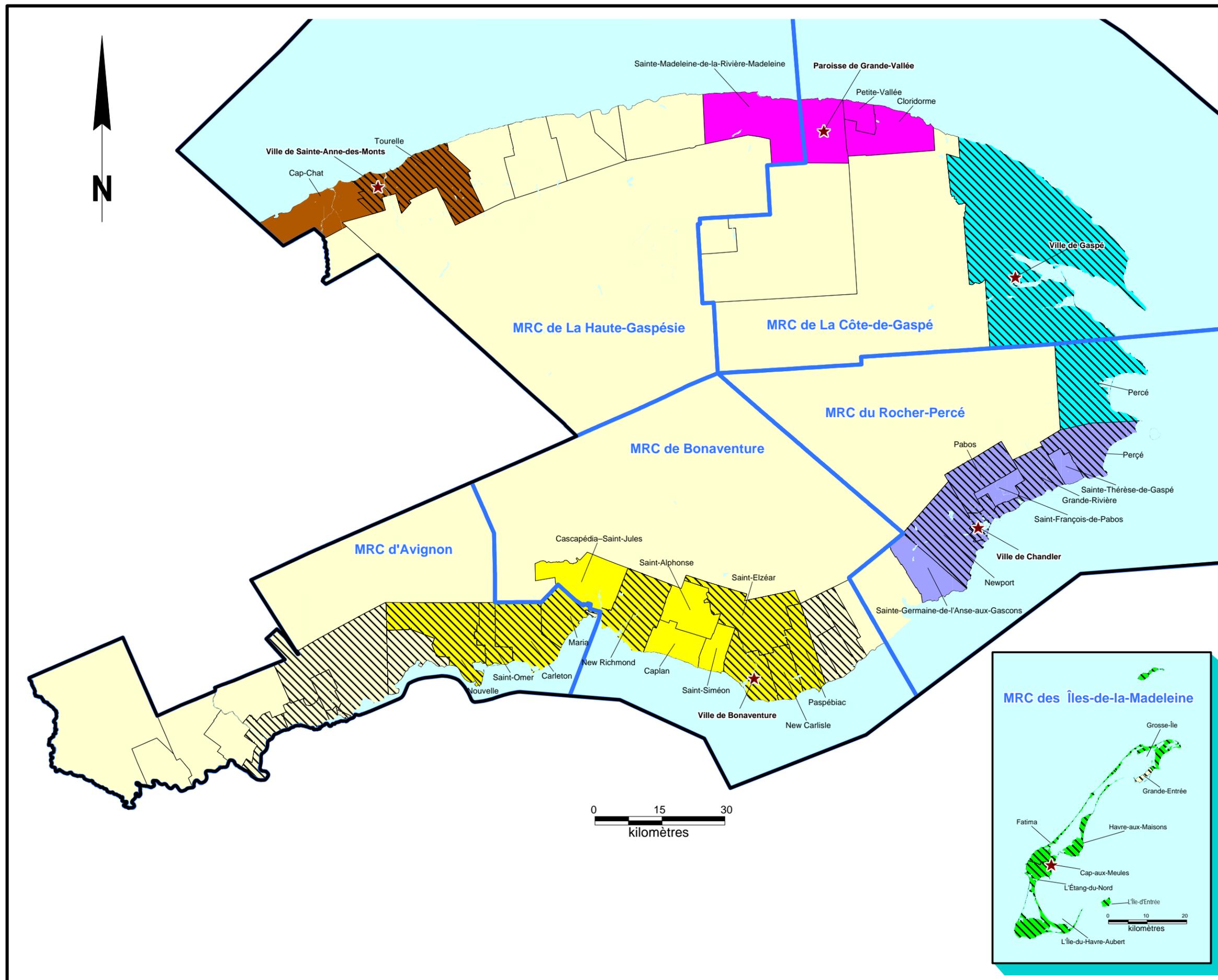
**Légende**

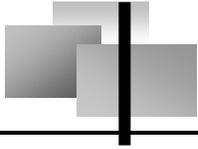
**Organismes de transport adapté (OTA)**

**Organismes mandataires**

-  Non desservie
-  Municipalité des Îles-de-la-Madeleine
-  Ville de Chandler
-  Paroisse de Grande-Vallée
-  Ville de Bonaventure
-  Ville de Gaspé
-  Ville de Sainte-Anne-des-Monts

-  Taxi
-  Point de service de l'OTA
-  Limite de la région à l'étude
-  Limite de la MRC





## **5 ENJEU 4 – AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE DU MTQ AFIN D’OFFRIR DES SERVICES DE QUALITÉ À LA POPULATION**

### **5.1 PERFORMANCE DE L’ORGANISATION ET SERVICES À LA POPULATION**

À l'instar de nombreux gouvernements dans le monde, le Québec a mis en avant un vaste projet de modernisation de la gestion publique. Celui-ci doit permettre de fournir à la population des services de qualité et à un coût raisonnable en utilisant un nouveau cadre de gestion axé sur les résultats. Ce projet découle de l'adoption de la Loi sur l'administration publique et de la Loi sur l'administration financière.

À cette fin, le MTQ a adopté, entre autres mesures, une déclaration de services aux citoyens et s'est engagé dans le processus de modernisation. Il compte améliorer sa performance en se basant sur l'expertise, le savoir-faire et la mobilisation du personnel. Il est interpellé par une multitude de changements avec l'implantation d'un mode de gestion qui met l'accent sur les résultats plutôt que sur les moyens et qui responsabilise le personnel en vue d'atteindre ses objectifs. Aussi, le MTQ adopte de nouvelles façons de faire et change ses processus et ses méthodes de travail. Dans cette perspective, il met en place des systèmes d'information appropriés de même que des mesures de mobilisation et d'adaptation.

#### **5.1.1 Orientation 6 – Une organisation plus performante en vue d'améliorer les services à la population**

Les objectifs et les moyens d'action liés à cette orientation concernent les actions à faire en vue d'offrir des services de qualité à la population et d'améliorer la performance de l'organisation. Pour ce faire, du personnel compétent et des systèmes efficaces de gestion sont indispensables.

##### **5.1.1.1 Objectif – Amélioration de la qualité des services aux citoyens en conformité avec les lois en vigueur (Loi sur l'administration publique et Loi sur l'administration financière)**

###### Moyens d'action

- Respecter les attentes contenues dans la déclaration de services aux citoyens pour les produits et les services du MTQ
  - ❖ Les objectifs particuliers du MTQ à l'égard des services aux citoyens consistent à donner de l'information sur les conditions routières et les entraves à la circulation sept jours sur sept, à privilégier des actions qui améliorent la sécurité des usagers de la route, à fournir un service de renseignements de 8 h 30 à 16 h 30, à assurer un suivi diligent des plaintes et à favoriser la participation de la population à l'élaboration des projets.
- Améliorer les communications entre le MTQ, les usagers et les partenaires
  - ❖ Le MTQ a implanté, en juin 2003, le Centre régional d'information et de communication (CRIC) qui est accessible jour et nuit.

### **5.1.1.2 Objectif – Amélioration de la performance de l'organisation**

#### Moyens d'action

- Instaurer la gestion axée sur les résultats dans l'organisation
  - ❖ Le MTQ implante graduellement cette approche de gestion dans toutes les unités administratives de la direction territoriale, en mettant à contribution les gestionnaires et en misant sur la formation des chargés de projet, la sensibilisation et l'information du personnel visé, la mise en œuvre de projets précis et l'élaboration d'un bilan annuel.
- Implanter des systèmes d'information et de gestion intégrée : Solution administrative et informatique (SAI) et Banque d'information corporative (BIC)
  - ❖ Pour accomplir sa mission, le MTQ doit pouvoir compter sur de l'information juste et accessible en tout temps. Il entend donc grouper ses ressources informationnelles en un système d'information de gestion de manière à produire de l'information fiable, intégrée et accessible.
- Instaurer la démarche d'amélioration de l'exploitation du réseau routier
  - ❖ Le MTQ a élaboré, en 2003-2004, un cadre de gestion des infrastructures routières basé sur le concept d'exploitation. Ce dernier s'appuie sur la planification préventive et périodique des interventions d'entretien. Ce projet nécessite une connaissance en temps réel du réseau (calendrier d'inspection et banque de données sur les besoins d'intervention) et des interventions appropriées pour assurer la circulation fonctionnelle et sécuritaire des personnes et des biens (entretien courant et périodique, gestion des corridors routiers et monitoring).
  - ❖ L'entretien courant et périodique se rapporte aux infrastructures et aux équipements. La gestion des corridors routiers consiste à maintenir et à améliorer leur intégrité structurale et à assurer la fonctionnalité et la sécurité des infrastructures lorsqu'un tiers intervient sur le réseau. La gestion des réclamations et les infractions à diverses lois font également partie de la gestion des corridors routiers de même que la rétrocession et l'entretien des immeubles extraroutiers. Le monitoring assure une meilleure connaissance de l'état et de l'utilisation du réseau routier. Il inclut la gestion des urgences, de la circulation et des plaintes ainsi que l'information à fournir à la population.
  - ❖ Sur le territoire, les quatre centres de services sont situés à Cap-aux-Meules, à Gaspé, à New Carlisle et à Sainte-Anne-des-Monts. Ils ont pour rôle d'assurer la planification, la programmation et la réalisation des activités d'exploitation des infrastructures de transport.

**5.1.1.3 Objectif – Accroissement de la compétence et de l'efficacité du personnel à l'égard des nouvelles technologies de l'information et des communications**

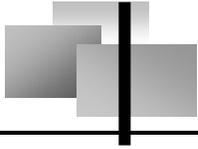
Moyens d'action

- Assurer la formation du personnel en ce qui a trait à l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et des communications
  - ❖ Le MTQ souhaite répondre, sur une base annuelle, aux demandes de formation du personnel dans les secteurs d'activité tels que le génie, les communications, l'administration et la gestion.
- Mettre en application les propositions ou les recommandations faites par des groupes de travail en gestion des ressources humaines, notamment celui qui est responsable du maintien, du développement et du renouvellement de l'expertise
  - ❖ Pour y arriver, le MTQ établira les domaines et les emplois d'une importance déterminante et proposera une démarche de planification stratégique de la main-d'œuvre au sein de l'organisation. Ce type de planification comportera quatre axes d'intervention, soit la dotation, le développement des compétences, la relève de gestion et les mesures d'attraction et de rétention.

**5.1.1.4 Objectif – Amélioration des connaissances sur les infrastructures et les différents modes de transport**

Moyen d'action

- Concevoir une banque régionale de données sur les infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes ainsi que sur l'offre et la demande dans ces modes de transport



## CONCLUSION

Le transport sous toutes ses formes, en tant qu'élément de soutien, contribue considérablement au développement économique et social de la région. Il engendre en effet des transformations dans les milieux naturel et humain qu'il s'agit de déterminer, d'évaluer et de gérer. Par ailleurs, les projets de développement ou d'amélioration des réseaux sont nécessaires et permettent d'assurer la sécurité, le confort et la mobilité. Ils sont réalisés avec la préoccupation constante de maximiser les investissements et de minimiser les effets négatifs sur le milieu de vie, les paysages et l'environnement.

Pour mener à bien sa mission et veiller à une organisation efficace et sécuritaire des systèmes et des réseaux de transport, le MTQ doit compter sur l'appui, la collaboration et l'engagement de partenaires des secteurs public et privé. En ce sens, le repositionnement du gouvernement fédéral dans les secteurs maritime, aérien et ferroviaire amène le gouvernement du Québec à s'investir davantage dans ces modes de transport.

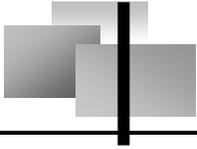
La densité de la population, la décroissance démographique, l'étalement urbain et les préoccupations pour le développement industriel, commercial et touristique en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine posent de nombreux défis en matière de transport.

Ces défis ont ressorti à l'étape du diagnostic des transports et sont à l'origine des quatre enjeux qui ont été retenus lors de l'élaboration du Plan de transport de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.

- Enjeu 1 :** Mobilité des personnes et des marchandises sur un réseau routier sécuritaire basée sur les besoins de déplacement interrégional et local
- Enjeu 2 :** Maintien et amélioration des infrastructures maritimes, aériennes et ferroviaires en vue de développer l'intermodalité et d'assurer la desserte de la région
- Enjeu 3 :** Intégration des systèmes de transport des personnes
- Enjeu 4 :** Amélioration de la performance de l'organisation afin d'offrir des services de qualité à la population

Ayant pris en considération les orientations ministérielles et gouvernementales, les principes de développement durable, le contexte régional de planification, les enjeux et les avis des partenaires qu'il a consultés, le MTQ privilégie six grandes orientations ou lignes directrices en matière de transport dans la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine au cours des 15 prochaines années. Elles sont assorties d'objectifs et de moyens d'action.





- Orientation 1 – Un réseau routier efficace au service des communautés locales, de l'industrie touristique et du développement socioéconomique de la région
- Orientation 2 – Un réseau routier sécuritaire respectueux de l'environnement et de la qualité de vie
- Orientation 3 – Un réseau d'infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes efficace répondant aux besoins de la région et optimisé par l'application de principes basés sur l'intermodalité
- Orientation 4 – Des services de transport des personnes interrégionaux accessibles et efficaces
- Orientation 5 – Des services de transport collectif des personnes accessibles sur l'ensemble du territoire
- Orientation 6 – Une organisation plus performante en vue d'améliorer les services à la population

Ce plan de transport permettra, dans une perspective à long terme, de relever les défis qui se posent à la région selon une vision intégrée et multimodale. La mise en œuvre des moyens d'action améliorera les transports et soutiendra le développement économique régional.

Les moyens d'action mis en avant par le MTQ sont nombreux et interreliés, à l'instar des problèmes actuels et prévisibles dans le domaine du transport. La mise en œuvre de certains d'entre eux nécessitera la participation d'un grand nombre de partenaires : CRÉ, MRC, municipalités, organismes de transport collectif (OTC), clubs d'usagers de véhicules récréatifs, etc. De plus, le MTQ pourrait, lorsque cela est possible, moduler des programmes ou des mesures qu'il a mis en place afin de tenir compte des particularités de la région. Le plan de transport offre donc, à l'ensemble des acteurs, un cadre d'intervention qui leur permettra de participer à l'amélioration des déplacements des personnes et des marchandises dans la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.

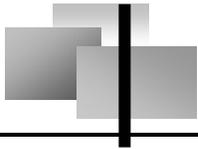
## **ANNEXE**

### **SYNTHÈSES DES ENJEUX, DES ORIENTATIONS, DES OBJECTIFS ET DES MOYENS D'ACTION**

**ENJEU 1 – MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES SUR UN RÉSEAU ROUTIER SÉCURITAIRE BASÉE SUR LES BESOINS DE DÉPLACEMENT INTERRÉGIONAL ET LOCAL**

**Orientation 1 – Un réseau routier efficace au service des communautés locales, de l'industrie touristique et du développement socioéconomique de la région**

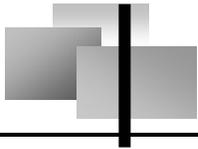
<b>Objectifs</b>	<b>Moyens d'action</b>
<b>Réseau stratégique régional</b>	
Détermination du réseau routier stratégique régional	➤ Déterminer le réseau stratégique régional ainsi que les autres routes importantes à l'échelle régionale
<b>Fonctionnalité du réseau routier</b>	
Maintien et amélioration des conditions de déplacement interrégional (fonctionnalité) et des caractéristiques géométriques du réseau routier stratégique régional	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Suivre l'évolution des conditions de circulation sur le réseau routier stratégique régional à l'aide des débits de circulation et des niveaux de service</li> <li>➤ Poursuivre les travaux d'amélioration sur le réseau stratégique régional (routes nationales)</li> </ul>
Maintien et amélioration des conditions de déplacement local et régional (fonctionnalité) et des caractéristiques géométriques des autres routes du réseau supérieur	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Poursuivre les travaux d'amélioration sur les routes régionales</li> <li>➤ Poursuivre les travaux d'amélioration sur les autres routes du réseau supérieur</li> </ul>
Amélioration des conditions de déplacement sur les réseaux de camionnage	➤ Assurer la cohérence des réseaux de camionnage sous la responsabilité des municipalités et du MTQ
<b>État du réseau routier</b>	
Amélioration de la qualité des chaussées	➤ Maintenir et améliorer la qualité des chaussées pour respecter les objectifs ministériels selon la classification des routes
Protection du réseau routier le long des berges	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Surveiller l'évolution des zones vulnérables à l'érosion et planifier les interventions en vue de protéger le réseau routier</li> <li>➤ Protéger les infrastructures endommagées par l'érosion</li> <li>➤ Évaluer les effets du rehaussement du niveau de la mer sur les secteurs en bordure du fleuve et les effets des changements climatiques sur le débit de pointe qui détermine le diamètre des conduites pour les autres cours d'eau</li> </ul>
Maintien et amélioration de la capacité structurale des ponts en donnant priorité à ceux qui sont situés sur les axes routiers les plus importants et sur les réseaux de camionnage	➤ Reconstruire, réparer et renforcer les ponts défectueux en donnant priorité à ceux qui sont situés sur les réseaux de camionnage et sur les routes d'accès unique à des municipalités



**ENJEU 1 – MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES SUR UN RÉSEAU ROUTIER SÉCURITAIRE BASÉE SUR LES BESOINS DE DÉPLACEMENT INTERRÉGIONAL ET LOCAL**

**Orientation 1 – Un réseau routier efficace au service des communautés locales, de l'industrie touristique et du développement socioéconomique de la région**

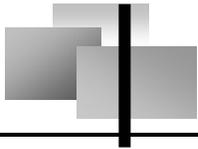
Objectifs	Moyens d'action
<b>Aménagement du territoire et urbanisation du réseau routier</b>	
Gestion de l'urbanisation et des aménagements routiers dans le but de concilier circulation, sécurité et qualité de vie de la population	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Appliquer les principes de la gestion des corridors routiers et de la traversée des agglomérations lors de la réalisation de projets</li> <li>➤ Apporter l'appui nécessaire aux MRC et aux municipalités lors de la révision des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme</li> <li>➤ Encourager et appuyer les MRC et les municipalités à adopter des mesures pour améliorer la fluidité et la sécurité sur le réseau routier stratégique régional dans les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme</li> <li>➤ Appliquer des mesures correctives aux accès existants et gérer les nouveaux accès</li> <li>➤ Coordonner les interventions sur le réseau routier avec celles du milieu</li> </ul>
<b>Réseaux récréatifs</b>	
Développement et entretien des voies cyclables en collaboration avec les partenaires	<p data-bbox="724 1104 1414 1136"><b>Voies cyclables</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Contribuer techniquement et financièrement au développement de la Route verte en privilégiant les projets d'asphaltage des accotements contigus aux sections réalisées par le milieu</li> <li>➤ Contribuer financièrement à l'entretien de la Route verte</li> <li>➤ Contribuer à la réalisation des réseaux cyclables local et régional selon les paramètres de la Politique sur le vélo</li> </ul>
Aménagement sécuritaire des sentiers de véhicules hors route	<p data-bbox="724 1356 1414 1388"><b>Véhicules hors route</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Apporter un soutien technique à l'aménagement sécuritaire de sentiers de véhicules hors route</li> </ul>



**ENJEU 1 – MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES SUR UN RÉSEAU ROUTIER SÉCURITAIRE BASÉE SUR LES BESOINS DE DÉPLACEMENT INTERRÉGIONAL ET LOCAL**

**Orientation 2 – Un réseau routier sécuritaire respectueux de l’environnement et de la qualité de vie**

<b>Objectifs</b>	<b>Moyens d’action</b>
<b>Sécurité routière</b>	
Amélioration de la sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Participer à l’élaboration et à la mise en œuvre d’un plan d’action annuel ministériel en matière de sécurité routière</li><li>➤ Participer à l’élaboration du bilan annuel ministériel en matière de sécurité routière</li></ul>
<b>Environnement</b>	
Respect et protection de l’environnement selon l’approche du développement durable	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Participer au projet de stratégie québécoise sur la diversité biologique 2002-2007</li><li>➤ Intégrer et maintenir la notion de protection de l’environnement dans chacune des étapes de planification et de réalisation des projets</li><li>➤ Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ</li></ul>
<b>Pollution sonore (bruit)</b>	
Prévention et correction des problèmes de pollution sonore en bordure des voies de circulation	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Mettre en application la Politique sur le bruit routier en se basant sur des approches préventive et corrective</li><li>➤ Informer les acteurs municipaux quant à la Politique sur le bruit routier</li><li>➤ Réduire le bruit occasionné par l’utilisation du frein moteur</li></ul>
<b>Paysages</b>	
Protection et mise en valeur des paysages le long des infrastructures de transport	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Harmoniser les interventions en transport avec les caractéristiques du paysage</li><li>➤ Recourir aux aménagements paysagers dans la résolution de problèmes particuliers</li></ul>

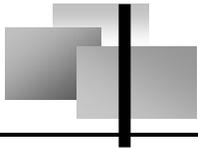


**ENJEU 2 – MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES, MARITIMES ET AÉRIENNES EN VUE DE DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ ET D'ASSURER LA DESSERTE DE LA RÉGION**

**Orientation 3 – Un réseau d'infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes efficace répondant aux besoins de la région et optimisé par l'application de principes basés sur l'intermodalité**

Objectifs	Moyens d'action
<p>Maintien et amélioration d'un réseau d'infrastructures modales efficace et sécuritaire en vue d'assurer l'intermodalité et la complémentarité entre les modes</p>	<p><b>Infrastructures ferroviaires</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Participer financièrement au maintien et à la revitalisation des infrastructures ferroviaires en vue d'assurer l'intégrité, la sécurité et la complémentarité de celles-ci avec les autres modes pour permettre l'intermodalité</li> </ul>
	<p><b>Infrastructures maritimes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mettre en œuvre la Politique québécoise de transport maritime et fluvial en promouvant le Programme d'aide en transport maritime</li> <li>➤ Soutenir la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine</li> </ul>
	<p><b>Infrastructures aériennes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Gérer et entretenir les infrastructures aériennes appartenant au MTQ</li> <li>➤ Collaborer à la mise en œuvre de la Politique nationale de transport aérien</li> </ul>
	<p><b>Intermodalité</b></p>
<p>Optimisation des infrastructures en vue de mettre en place de nouvelles logistiques de transport et des principes d'aménagement du territoire compatibles avec les infrastructures</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Favoriser l'harmonisation entre l'aménagement du territoire et la fonction de l'infrastructure</li> <li>➤ Collaborer au repositionnement des logistiques de transport des expéditeurs générateurs de trafic</li> <li>➤ Développer la collaboration entre le gouvernement, les partenaires des divers modes de transport et les entreprises</li> </ul>

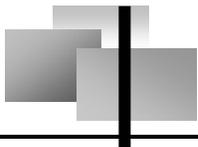




**ENJEU 2 – MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES, MARITIMES ET AÉRIENNES EN VUE DE DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ ET D'ASSURER LA DESSERTE DE LA RÉGION**

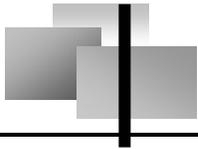
**Orientation 4 – Des services de transport des personnes interrégionaux accessibles et efficaces**

Objectifs	Moyens d'action
<b>Transport des personnes dans les modes ferroviaire, maritime et aérien</b>	
Maintien et amélioration des services de transport des personnes dans les modes maritime, ferroviaire et aérien et développement de l'industrie touristique	<b>Transport interurbain par bateau</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Soutenir la desserte et la traverse maritimes des Îles-de-la-Madeleine</li> <li>➤ Soutenir le développement du transport maritime des personnes et du tourisme fluvial (croisières)</li> </ul>
	<b>Transport interurbain par train</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Soutenir les efforts du milieu à maintenir le service ferroviaire de voyageurs</li> </ul>	
<b>Transport interurbain par avion</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Collaborer au maintien des services aériens collectifs en région</li> <li>➤ Soutenir la desserte aérienne des Îles-de-la-Madeleine</li> <li>➤ Compléter les services de la traverse maritime en offrant à la population de L'Île-d'Entrée un service de traverses aériennes durant la période hivernale (L'Île-d'Entrée-Cap-aux-Meules)</li> </ul>	
<b>Transport interurbain par autocar</b>	
Maintien et amélioration du service de transport interurbain par autocar	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Observer l'évolution des services par autocar dans un contexte de déréglementation</li> <li>➤ Trouver des solutions en vue de maintenir et d'améliorer les services par autocar en collaboration avec le milieu et les acteurs de l'industrie</li> </ul>



**ENJEU 3 – INTÉGRATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT DES PERSONNES**  
**Orientation 5 – Des services de transport collectif des personnes accessibles sur l'ensemble du territoire**

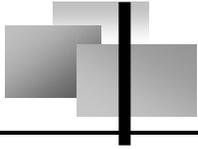
<b>Objectifs</b>	<b>Moyens d'action</b>
<b>Transport adapté</b>	
Amélioration de l'offre de service en transport adapté en tenant compte des réalités régionales	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Améliorer l'offre de service en transport adapté</li><li>➤ Améliorer l'accessibilité du transport adapté dans les municipalités non desservies</li><li>➤ Participer à l'analyse de faisabilité et d'opportunité de regrouper les diverses ressources financières consacrées par le gouvernement au transport des personnes handicapées et à mobilité réduite</li><li>➤ Accroître la participation de l'industrie du taxi aux activités du transport adapté grâce au Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant</li></ul>
<b>Transport scolaire</b>	
Inclusion du transport scolaire dans la mise en commun du transport collectif	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Inclure le transport scolaire dans les projets de mise en commun des services de transport collectif</li></ul>
<b>Transport par taxi</b>	
Développement de l'industrie du taxi	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Cerner les marchés potentiels et les faire connaître</li><li>➤ Soutenir financièrement les projets d'établissement de services de transport en commun, tel le taxibus</li><li>➤ Rajeunir le parc de véhicules-taxis</li></ul>
<b>Mise en commun des systèmes de transport des personnes</b>	
Mise en commun des systèmes de transport des personnes	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Soutenir et encourager les initiatives et les projets locaux de mise en commun des services de transport collectif</li><li>➤ Soutenir et consolider les expériences de transport intégré (mise en commun)</li></ul>



**ENJEU 4 – AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE DU MTQ AFIN D'OFFRIR DES SERVICES DE QUALITÉ À LA POPULATION**

**Orientation 6 – Une organisation plus performante en vue d'améliorer les services à la population**

<b>Objectifs</b>	<b>Moyens d'action</b>
<b>Qualité des services aux citoyens</b>	
Amélioration de la qualité des services aux citoyens en conformité avec les lois en vigueur (Loi sur l'administration publique et Loi sur l'administration financière)	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Respecter les attentes contenues dans la déclaration de services aux citoyens pour les produits et les services du MTQ</li><li>➤ Améliorer les communications entre le MTQ, les usagers et les partenaires</li></ul>
<b>Performance de l'organisation</b>	
Amélioration de la performance de l'organisation	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Instaurer la gestion axée sur les résultats dans l'organisation</li><li>➤ Implanter des systèmes d'information et de gestion intégrée : SAI et BIC</li><li>➤ Instaurer la démarche d'amélioration de l'exploitation du réseau routier</li></ul>
Accroissement de la compétence et de l'efficacité du personnel à l'égard des nouvelles technologies de l'information et des communications	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Assurer la formation du personnel en ce qui a trait à l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et des communications</li><li>➤ Mettre en application les propositions ou les recommandations faites par des groupes de travail en gestion des ressources humaines, notamment celui qui est responsable du maintien, du développement et du renouvellement de l'expertise</li></ul>
<b>Connaissances</b>	
Amélioration des connaissances sur les infrastructures et les différents modes de transport	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Concevoir une banque régionale de données sur les infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes ainsi que sur l'offre et la demande dans ces modes de transport</li></ul>

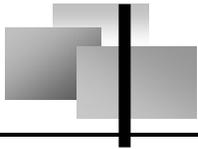


## GLOSSAIRE

Enjeu	Ensemble des éléments de contexte constituant des défis, des possibilités et des préoccupations majeures
Orientation	Ligne directrice privilégiée, dont découle un ensemble d'objectifs
Objectif	Expression d'une finalité précise et généralement quantifiable d'après l'orientation retenue
Moyen d'action	Projet d'infrastructures et de services de transport, programme, mesure d'aménagement du territoire, recommandation et étude en vue d'atteindre les objectifs fixés
Mesure <sup>74</sup>	Élément précisant le moyen d'action
Indicateur	Mesure quantitative ou qualitative permettant d'évaluer le degré d'atteinte des objectifs fixés
Cible	Résultat à atteindre dans un délai déterminé, défini si possible en termes précis et mesurables

---

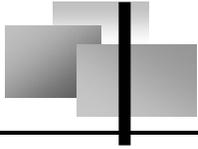
<sup>74</sup>. Les mesures, les indicateurs et les cibles sont définis dans le Plan d'action 2004-2009.



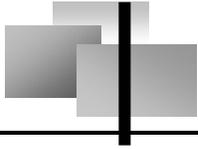
## BIBLIOGRAPHIE

- ATR GASPÉSIE. *Plan d'action marketing 1999-2002 : région touristique de la Gaspésie*, 2000, 321 p.
- BELZILE, Louis. *Modélisation de l'impact des accès au réseau routier sur la sécurité routière et la vitesse prescrite : le cas particulier de la route de ceinture de la Gaspésie (route 132)*, Rimouski, Université du Québec à Rimouski, 2000, 110 p.
- CANADA. *Politique nationale des aéroports*, Ottawa, ministère des Transports, juillet 1994.
- CENTRE QUÉBÉCOIS DE LOGISTIQUE APPLIQUÉE (CQLA). *Étude des flux de marchandises générées par les entreprises de la région administrative de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine*, octobre 2000, 107 p.
- COMMISSION MONDIALE SUR L'ENVIRONNEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT. *Notre avenir à tous*, Montréal, Éditions du Fleuve, Les Publications du Québec, 1988, 434 p.
- CONSEIL RÉGIONAL DE CONCERTATION ET DE DÉVELOPPEMENT (CRCD) DE LA GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Plan stratégique de développement de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine : les enjeux de demain 2000-2005*, mai 2000, 252 p.
- MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ D'AVIGNON. *Premier projet : schéma d'aménagement révisé*, Nouvelle, juin 2000, 132 p.
- MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA CÔTE-DE-GASPÉ. *Schéma d'aménagement révisé*, Rivière-au-Renard, juillet 2001, 393 p.
- OCDE. *EST! Environmentally Sustainable Transport : Futures, Strategies and Best Practices*, synthesis report, octobre 2000, 50 p.
- OUELLET, Bernard. *La démographie : étude réalisée dans le cadre du plan de transport de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine*, Québec, ministère des Transports, Direction générale de Québec et de l'Est, Service du Plan, de l'analyse et du soutien technique, 2001, 28 p.
- QUÉBEC. *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme : LRQ chapitre A-19.1, à jour au 11 juillet 1995*, Québec, Éditeur officiel du Québec, 115 p.
- QUÉBEC. *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*, Québec, ministère de l'Environnement et ministère des Ressources naturelles, 2000, 43 p.
- QUÉBEC. *Politique de transport maritime et fluvial : le Québec à la barre*, Québec, ministère des Transports, 2001, 54 p.
- QUÉBEC. *Politique nationale de la ruralité*, Québec, ministère des Régions, Bibliothèque nationale du Québec, 2001, 73 p.

- QUÉBEC. *Politique nationale de transport aérien : le Québec en piste*, Québec, ministère des Transports, 2002, 50 p.
- QUÉBEC. *Politique sur le bruit routier*, Québec, ministère des Transports, Service de l'environnement, mars 1998, 13 p.
- QUÉBEC. *Ponts et ponceaux : lignes directrices pour la protection du milieu aquatique*, Québec, ministère des Transports, Service de l'environnement, janvier 1992, 91 p.
- QUÉBEC. *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural : guide et modalités d'application*, Québec, ministère des Transports, janvier 2003, 14 p.
- QUÉBEC. *Programme de protection des berges Gaspésie et Îles-de-la-Madeleine : plan d'action pour la réalisation des études d'impact à privilégier, version préliminaire*, Québec, ministère des Transports, Service du soutien technique, 28 novembre 2001, pag. multiple.
- QUÉBEC, DIRECTION DE LA PLANIFICATION. *Guide à l'intention des MRC : planification des transports et révision des schémas d'aménagement*, Québec, ministère des Transports, Service de l'encadrement des plans de transport, 1994, pag. multiple.
- QUÉBEC, DIRECTION DE LA PLANIFICATION. *Guide de gestion des déchets générés par les activités du MTQ*, Québec, ministère des Transports, Service de l'environnement, 1996, 22 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DE LA PLANIFICATION. *Guide de gestion des déchets générés par les activités du MTQ*, Québec, ministère des Transports, Service de l'environnement, 1996, 22 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DE LA PLANIFICATION ET DU PARTENARIAT. *Des transports au service du développement du Québec : une perspective économique, sociale et environnementale, document de travail*, Québec, ministère des Transports, 21 décembre 2000, 132 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DE LA RECHERCHE ET DU DÉVELOPPEMENT. *Le tourisme au Québec en 1999 – le tourisme au Québec en bref : statistiques touristiques*, Québec, ministère du Tourisme, 2000, 12 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DE LA SÉCURITÉ EN TRANSPORT. *Sécurité routière : principales actions du ministère des Transports du Québec 2001-2002*, Québec, ministère des Transports, Service des politiques de sécurité, avril 2002, 28 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS. *La politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires*, Québec, ministère des Transports, décembre 1995, 16 p.



- QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS. *La Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, Québec, ministère des Transports, 1994, 12 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS. *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004*, Québec, ministère des Transports, avril 2001, 50 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS. *Politique sur le vélo*, Québec, ministère des Transports et Société de l'assurance automobile, 1995, 22 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DES POLITIQUES D'EXPLOITATION ET DES PROGRAMMES ROUTIERS. *Inventaire : Capacité – Courbes – Pentés des routes du Québec*, Québec, ministère des Transports, Service des programmes routiers et circulation, 1995.
- QUÉBEC, DIRECTION DES RELATIONS PUBLIQUES. *L'énergie au service du Québec : une perspective de développement durable*, Charlesbourg, ministère des Ressources naturelles, 1996, 108 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DU SOUTIEN AUX INFRASTRUCTURES. *Cahier des charges et devis généraux (C.C.D.G.) : infrastructures routières, construction et réparation*, Québec, ministère des transports, Les Publications du Québec, 1997, pag. multiple.
- QUÉBEC, DIRECTION GÉNÉRALE DE L'URBANISME ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE et autres. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : pour un aménagement concerté du territoire*, Québec, ministère des Affaires municipales, 1994, 89 p.
- QUÉBEC, DIRECTION GÉNÉRALE DE L'URBANISME ET DE L'AMÉNAGEMENT. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : pour un aménagement concerté du territoire, document complémentaire*, Québec, ministère des Affaires municipales, 1995, 32 p.
- QUÉBEC, SECRÉTARIAT AU DÉVELOPPEMENT DES RÉGIONS. *Politique de soutien au développement local et régional*, Québec, Les Publications du Québec, 1997, 50 p.
- UNITÉ RÉGIONALE LOISIR ET SPORT GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Étude de faisabilité du tracé de la Route verte : perspectives et recommandations*, New Carlisle, août 1999, 68 p.
- UNITÉ RÉGIONALE LOISIR ET SPORT GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Étude de faisabilité du tracé de la Route verte : MRC de Pabok*, New Carlisle, août 1999, 171 p.
- UNITÉ RÉGIONALE LOISIR ET SPORT GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Étude de faisabilité du tracé de la Route verte : MRC d'Avignon*, New Carlisle, août 1999, 134 p.
- UNITÉ RÉGIONALE LOISIR ET SPORT GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Étude de faisabilité du tracé de la Route verte : MRC de La Côte-de-Gaspé*, New Carlisle, août 1999, 91 p.



UNITÉ RÉGIONALE LOISIR ET SPORT GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Étude de faisabilité du tracé de la Route verte : MRC de Bonaventure*, New Carlisle, août 1999, 148 p.

UNITÉ RÉGIONALE LOISIR ET SPORT GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Étude de faisabilité du tracé de la Route verte : MRC de Denis-Riverin*, New Carlisle, août 1999, 133 p.

UNITÉ RÉGIONALE LOISIR ET SPORT GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Étude de faisabilité technique du tracé de la Route verte : municipalités des Îles-de-la-Madeleine*, août 2002, 113 p.

