

PLAN DE TRANSPORT DU BAS-SAINT-LAURENT



PLAN D'ACTION 2004-2009

Québec 

Plan de transport du Bas-Saint-Laurent

Les modes de transport...

... des éléments de soutien au développement régional

Plan d'action 2004-2009

Ministère des Transports du Québec
Mars 2004

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^e Rue Ouest, bureau 101
Rimouski (Québec) G5L 8E6

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

Illustration : Raymond Pominville

Infographie : Les Éditions Mer et Monde inc.

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2004
ISBN 2-550-40778-4

TABLE DES MATIÈRES

Liste des cartes.....	i
Liste des sigles.....	ii
Introduction.....	1
1 Enjeux régionaux	3
2 Mobilité et sécurité sur le réseau routier	5
3 Réseau multimodal.....	17
4 Services intégrés de transport des personnes	21
5 Services à la population.....	25
Conclusion	29
Annexes	31
Annexe 1 Développement du réseau routier supérieur	32
Annexe 2 Amélioration du réseau routier stratégique	35
Annexe 3 Amélioration du réseau routier supérieur (réseau routier stratégique exclu)	39
Annexe 4 Conservation des chaussées du réseau routier supérieur	43
Annexe 5 Conservation des structures du réseau routier supérieur	47

LISTE DES CARTES

Carte 1 Développement du réseau routier supérieur.....	33
Carte 2 Amélioration du réseau routier stratégique.....	37
Carte 3 Amélioration du réseau routier supérieur (réseau routier stratégique exclu).....	41
Carte 4 Conservation des chaussées du réseau routier supérieur.....	45
Carte 5 Conservation des structures du réseau routier supérieur.....	49

LISTE DES SIGLES

BIC	Banque d'information corporative	OTA	Organisme de transport adapté
CFIL	Chemin de fer d'intérêt local ou régional	SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
CFMG	Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe	SAI	Solution administrative et informatique
CLD	Centre local de développement	STQ	Société des traversiers du Québec
CN	Canadien National		
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)		
IRI	Indice de rugosité international (chaussée)		
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme		
MENV	Ministère de l'Environnement du Québec		
MEQ	Ministère de l'Éducation du Québec		
MRC	Municipalité régionale de comté		
MRN	Ministère des Ressources naturelles		
MSP	Ministère de la Sécurité publique		
MTQ	Ministère des Transports du Québec		

¹. 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.

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 soutenir l'établissement de priorités en matière de transport. Notons, parmi ces activités, la tenue d'un exercice de planification stratégique lié à la mission du MTQ ainsi que la production d'un plan de transport pour chaque région du Québec.

D'ailleurs, c'est dans l'esprit d'harmoniser le développement régional, l'aménagement du territoire et la planification des transports que la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) a été modifiée pour intégrer d'avantage la dimension « transport » au schéma d'aménagement et que l'élaboration des plans de transport régionaux a été considérée comme prioritaire.

Le Plan d'action 2004-2009 reprend les quatre enjeux et les seize orientations déterminés dans le Plan de transport du Bas-Saint-Laurent. Il précise, au besoin, les objectifs, les actions et les cibles à privilégier pour les prochaines années.

1 ENJEUX RÉGIONAUX

Le positionnement de la région du Bas-Saint-Laurent fait en sorte que les liaisons avec l'extérieur peuvent s'effectuer par terre, par mer et par air. L'autoroute 20, les routes nationales 132, 185 et 195, les tronçons ferroviaires du Canadien National (CN) et du Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe (CFMG), les quais de traversiers de Rivière-du-Loup et de Matane, les ports commerciaux de Gros-Cacouna, de Rimouski et de Matane ainsi que l'aéroport régional de Mont-Joli constituent les principales infrastructures de transport. Les routes régionales, collectrices, locales et d'accès aux ressources, les quais de traversiers de Transports Canada et les aéroports locaux complètent le réseau des infrastructures de transport sur le territoire.

Le contexte régional, les orientations gouvernementales et ministérielles ainsi que le portrait de l'organisation du territoire ont permis de définir quatre enjeux régionaux. À ces enjeux sont rattachés des orientations, des objectifs, des actions, des cibles et des indicateurs.

Les éléments de contexte constituant des défis, des possibilités et des préoccupations, et qui ont servi à déterminer les enjeux en matière de transport, sont énumérés ci-dessous :

- l'importance du corridor du fleuve Saint-Laurent comme voie de circulation;
- la présence de deux longues vallées en position transversale offrant un accès facile à l'intérieur des terres, aux provinces maritimes et à la partie méridionale de la Gaspésie (Baie-des-Chaleurs);
- les liaisons terrestres et maritimes nationales avec les autres régions du Québec (Gaspésie, Côte-Nord) et les provinces maritimes;
- le potentiel de complémentarité entre les réseaux routier, ferroviaire et portuaire;
- un réseau routier bien hiérarchisé et étendu donnant accès à l'ensemble du territoire et aux ressources;
- la prédominance du territoire rural et l'expansion des zones urbaines;
- le territoire urbanisé et la population répartie majoritairement dans la zone littorale au fleuve Saint-Laurent;
- le secteur manufacturier fortement tributaire des activités forestières et agricoles;
- l'activité touristique en expansion, particulièrement en raison de la Route verte, des véhicules hors route et des activités nautiques;

- la vocation maritime de la région et la présence d'activités de recherche et de développement (logistique de transport), de chantiers maritimes et d'entreprises de production d'équipements de transport;
- la modernisation de la gestion publique et le nouveau cadre de gestion gouvernementale basé sur les résultats.

Les quatre enjeux retenus pour le Plan de transport du Bas-Saint-Laurent sont les suivants :

- Enjeu 1** – Mobilité des personnes et des marchandises sur un réseau routier sécuritaire basée sur les besoins de déplacement interrégional et intrarégional;
- Enjeu 2** – Maintien et amélioration des infrastructures maritimes, aériennes et ferroviaires dans une perspective de complémentarité et de desserte des secteurs isolés;
- Enjeu 3** – Intégration de systèmes de transport des personnes afin de desservir les communautés rurales et d'offrir des services interurbains complémentaires;
- Enjeu 4** – Amélioration de la performance du MTQ afin d'offrir des services de qualité à la population.

2 MOBILITÉ ET SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU ROUTIER

Étant responsable de l'exploitation du réseau routier supérieur, le MTQ entend assurer la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport routier efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec. Les axes routiers stratégiques correspondent aux corridors du Saint-Laurent, du Témiscouata et de la Matapédia.

La popularité grandissante de certains modes de transport à caractère récréotouristique (vélo et véhicules hors route) a incité le MTQ à collaborer davantage avec les divers acteurs engagés dans ce domaine afin de permettre la pratique sécuritaire de ces activités.

Le MTQ considère la sécurité des systèmes de transport comme hautement prioritaire. Le développement social et économique, la qualité de vie ainsi que l'environnement font également partie de ses préoccupations.

Les orientations du Plan de transport du Bas-Saint-Laurent concernant cet enjeu sont les suivantes :

1. le développement d'un réseau routier stratégique régional efficace et l'amélioration des conditions de déplacement entre les régions;
2. l'amélioration des conditions de déplacement régional et local sur les autres routes du réseau supérieur ainsi que de la qualité des chaussées;
3. la protection des routes le long des berges;
4. le maintien et l'amélioration de la capacité structurale des ponts en donnant priorité à ceux qui sont situés sur les axes routiers stratégiques et sur les routes d'accès unique à des municipalités ainsi que sur les routes de camionnage;
5. la gestion de l'urbanisation et des aménagements routiers dans le but de concilier circulation, sécurité et qualité de vie de la population;
6. le maintien et l'amélioration de l'exploitation² du réseau routier;
7. le développement et l'entretien de voies cyclables en collaboration avec les partenaires;
8. l'aménagement sécuritaire des sentiers de véhicules hors route;
9. l'amélioration de la sécurité routière;
10. la prévention et la correction des problèmes de pollution sonore en bordure des voies de circulation;
11. le respect et la protection de l'environnement;
12. la mise en valeur des paysages le long des infrastructures routières.

L'appui, la collaboration et l'engagement de plusieurs partenaires des secteurs public et privé sont essentiels pour maintenir ou améliorer la fonctionnalité et la sécurité du réseau routier, dont les municipalités, les municipalités régionales de comté (MRC), les corps policiers, les entreprises de services de transport et les associations de véhicules hors route et de vélo.

Les orientations, les objectifs, les principales actions et les cibles de cet enjeu sont présentés dans les pages suivantes. À noter que ces éléments ne sont pas nécessairement présentés par ordre de priorité.

². L'exploitation fait référence à l'entretien, au monitoring (surveillance, communication, urgences) et à la gestion des corridors.

Enjeu 1 – MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES SUR UN RÉSEAU ROUTIER SÉCURITAIRE BASÉE SUR LES BESOINS DE DÉPLACEMENT INTERRÉGIONAL ET INTRARÉGIONAL

Orientation 1 – Développement d'un réseau routier stratégique régional efficace et amélioration des conditions de déplacement entre les régions

Objectifs	Actions	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
➤ Réaménager la route 185 en autoroute à deux chaussées séparées et améliorer la liaison en direction de l'est avec l'autoroute 20 (annexe 1)	<ul style="list-style-type: none"> Préparer et réaliser les projets prévus dans le plan stratégique d'intervention sur la route 185 	⇒ Poursuivre les étapes de préparation et de réalisation des projets prévus dans le plan d'action initial en fonction du tracé prévisible de la future autoroute (Rivière-du-Loup–Saint-Antonin, Saint-Louis-du-Ha! Ha!, Cabano, Notre-Dame-du-Lac et Dégelis)	<ul style="list-style-type: none"> État d'avancement des projets, nombre de kilomètres, sommes investies 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> Réaliser l'étude de tracé et l'étude d'impact sur l'environnement de la future autoroute à deux chaussées séparées 	⇒ Réaliser l'étude de tracé et l'étude d'impact de la future autoroute (route 185)	<ul style="list-style-type: none"> État d'avancement, étude de tracé, étude d'impact 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ 	X	
	<ul style="list-style-type: none"> Gérer l'urbanisation le long de la route 185 en encourageant les MRC et les municipalités à adopter des règles d'urbanisme permettant de protéger le corridor routier et en acquérant des servitudes de non-accès 	⇒ Protéger l'ensemble du corridor routier	<ul style="list-style-type: none"> Normes inscrites dans les schémas d'aménagement et dans la réglementation d'urbanisme, servitudes de non-accès, nombre de kilomètres avec accès contrôlés 	<ul style="list-style-type: none"> MRC Municipalités MTQ MRN 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> Poursuivre les négociations avec le gouvernement fédéral en vue de coordonner les interventions et d'en partager le coût 	⇒ Obtenir une entente avec le gouvernement fédéral	<ul style="list-style-type: none"> État d'avancement des négociations, entente 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ Gouvernement du Canada 	X	
	<ul style="list-style-type: none"> Construire une voie de contournement de la ville de Rivière-du-Loup en direction est 	⇒ Construire une route permettant de contourner Rivière-du-Loup et de relier la route 185 à la route 291	<ul style="list-style-type: none"> État d'avancement du projet, nombre de kilomètres, sommes investies 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ Ville de Rivière-du-Loup 	X	

Enjeu 1 – MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES SUR UN RÉSEAU ROUTIER SÉCURITAIRE BASÉE SUR LES BESOINS DE DÉPLACEMENT INTERRÉGIONAL ET INTRARÉGIONAL

Orientation 1 – Développement d'un réseau routier stratégique régional efficace et amélioration des conditions de déplacement entre les régions

Objectifs	Actions	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019	
➤ Améliorer les conditions de circulation dans les axes Rivière-du-Loup–Matane et Mont-Joli–Matapédia (annexes 2 et 3)	Autoroute 20 : Saint-Anaclet-de-Lessard–Mont-Joli <ul style="list-style-type: none"> • Construire une autoroute à chaussée unique entre Saint-Anaclet-de-Lessard et Mont-Joli ainsi que réaliser les aménagements connexes nécessaires à la sortie de Mont-Joli 	⇒ Construire la chaussée de l'autoroute 20 entre Saint-Anaclet-de-Lessard et Mont-Joli et réaliser les aménagements connexes nécessaires	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nombre de kilomètres, sommes investies 	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ 	X		
	Autoroute 20 : Saint-Georges-de-Cacouna–Le Bic <ul style="list-style-type: none"> • Obtenir le certificat d'autorisation de réalisation du ministère de l'Environnement (MENV) pour le tronçon Saint-Georges-de-Cacouna–Trois-Pistoles et entreprendre l'étude d'impact du tronçon Trois-Pistoles–Le Bic • Préparer les plans et les devis et établir un échéancier de réalisation d'une autoroute à chaussée unique entre Saint-Georges-de-Cacouna et Le Bic 	⇒ Obtenir les autorisations requises et établir un échéancier de réalisation pour l'autoroute 20 entre Saint-Georges-de-Cacouna et Le Bic	<ul style="list-style-type: none"> ○ Certificat d'autorisation de réalisation, étude d'impact 	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ 	X	X	
			<ul style="list-style-type: none"> ○ État d'avancement 		X	X	
		Route 132 faisant partie du réseau stratégique régional <ul style="list-style-type: none"> • Donner priorité aux interventions ponctuelles pour la construction de voies de dépassement en vue d'améliorer la sécurité routière sur la route 132 	⇒ Déterminer les voies de dépassement à construire et les améliorations à apporter aux sites où le niveau de sécurité est médiocre ou problématique ⇒ Construire les voies de dépassement nécessaires	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nombre d'accidents, niveau de service, nombre de projets, sommes investies 	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ 	X	X
		<ul style="list-style-type: none"> • Gérer l'urbanisation le long de la route 132 faisant partie du réseau stratégique régional en encourageant les MRC et les municipalités à adopter des règles d'urbanisme permettant de protéger le corridor routier et en aménageant la route en tenant compte des milieux traversés 	⇒ Encourager les MRC et les municipalités à inclure dans les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme des règles permettant de protéger le corridor routier du réseau stratégique régional	<ul style="list-style-type: none"> ○ Normes inscrites dans les schémas d'aménagement et dans la réglementation d'urbanisme, nombre de projets en milieu urbain et rural, sommes investies 	<ul style="list-style-type: none"> • MRC • Municipalités • MTQ 	X	X
<ul style="list-style-type: none"> • Asphalter les accotements des routes du réseau stratégique lors des interventions sur ce réseau Note : Il reste à asphalter 300 kilomètres d'accotements environ.		⇒ Asphalter les accotements sur le réseau routier stratégique régional	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nombre de kilomètres, sommes investies 	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ 	X	X	
➤ Améliorer la qualité du réseau routier stratégique régional	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire l'écart actuel de qualité des chaussées des routes du réseau stratégique régional par rapport aux routes du réseau stratégique des États du Nord-Est américain 	⇒ Réaliser un plan d'intervention permettant d'atteindre et de maintenir en bon état au moins 76 % du réseau routier stratégique régional Note : En 2000, 73 % du réseau stratégique du Bas-Saint-Laurent était en bon état.	<ul style="list-style-type: none"> ○ IRI, écarts 	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ 	X		

Enjeu 1 – MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES SUR UN RÉSEAU ROUTIER SÉCURITAIRE BASÉE SUR LES BESOINS DE DÉPLACEMENT INTERRÉGIONAL ET INTRARÉGIONAL

Orientation 2 – Amélioration des conditions de déplacement régional et local sur les autres routes du réseau supérieur ainsi que de la qualité des chaussées

Objectifs	Actions	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
➤ Poursuivre les travaux d'amélioration sur les autres routes du réseau supérieur en vue de maintenir et d'améliorer le niveau de service et de corriger les déficiences majeures en ce qui a trait aux caractéristiques géométriques (annexe 3)	• Effectuer des travaux de reconstruction en tenant compte du milieu traversé et avec une préoccupation constante pour la sécurité routière et l'environnement	⇒ Privilégier les projets ayant un impact sur la sécurité routière	o Nombre de projets touchant des secteurs présentant un niveau de sécurité problématique, nombre de kilomètres, sommes investies	• MTQ	X	X
	• Coordonner les interventions sur le réseau routier avec celles du milieu	⇒ Déterminer les projets potentiels et coordonner les interventions	o Nombre de projets, sommes investies	• MTQ • Municipalités	X	X
	• Asphalter les accotements lorsque le DJMA est 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 lorsqu'il y a des problèmes d'érosion	⇒ Asphalter les accotements lors des interventions sur le réseau routier et privilégier les projets permettant d'achever des circuits cyclables	o Nombre de kilomètres d'accotements asphaltés, sommes investies	• MTQ	X	X
➤ Maintenir et améliorer la qualité des chaussées du réseau supérieur pour atteindre et respecter les objectifs ministériels selon la classification des routes	• Réhabiliter ou reconstruire les chaussées présentant des déficiences d'IRI ou d'orniérage	⇒ Réaliser un plan d'intervention permettant d'atteindre et de maintenir en bon état au moins 66 % du réseau routier supérieur (76 % sur le réseau stratégique), soit l'équivalent des objectifs nationaux, et ce, pour toutes les catégories de routes Note : En 2000, 62 % du réseau routier supérieur du Bas-Saint-Laurent était en bon état.	o Nombre de kilomètres, IRI, orniérage, sommes investies, écart avec les seuils d'intervention	• MTQ	X	
	• Assurer le suivi des interventions, notamment sur le réseau de camionnage, pour évaluer l'évolution de la qualité de la chaussée selon le débit de circulation					

Enjeu 1 – MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES SUR UN RÉSEAU ROUTIER SÉCURITAIRE BASÉE SUR LES BESOINS DE DÉPLACEMENT INTERRÉGIONAL ET INTRARÉGIONAL

Orientation 3 – Protection des routes le long des berges

Objectifs	Actions	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
➤ Déterminer les zones vulnérables à l'érosion et planifier les interventions en vue de protéger le réseau routier et l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> Déterminer les sites d'érosion littorale pouvant nuire au réseau routier et préparer un plan d'intervention en vue du processus d'examen et d'évaluation environnementale 	⇒ Déterminer les sites d'érosion et préparer un plan d'intervention	o Inventaire, nombre de kilomètres de routes à risque ou de routes protégées, plan d'intervention	· MTQ	X	
	<ul style="list-style-type: none"> Intervenir sur les sites jugés prioritaires en reconstruisant les murs détériorés, en procédant à de l'enrochement ou en mettant en application les solutions qui auront été déterminées 	⇒ Réaliser les interventions selon le plan d'intervention élaboré	o Nombre d'interventions, sommes investies	· MTQ	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> Évaluer les effets du rehaussement du niveau de la mer pour 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 	⇒ Recueillir de nouvelles données lors des interventions du MTQ et adapter les normes de conception	o Données, zones inondables	· MTQ · MRC · Municipalités · MENV · Environnement Canada	X	X

Enjeu 1 – MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES SUR UN RÉSEAU ROUTIER SÉCURITAIRE BASÉE SUR LES BESOINS DE DÉPLACEMENT INTERRÉGIONAL ET INTRARÉGIONAL

Orientation 4 – Maintien et amélioration de la capacité structurale des ponts en donnant priorité à ceux qui sont situés sur les axes routiers stratégiques et sur les routes d'accès unique à des municipalités ainsi que sur les routes de camionnage

Objectifs	Actions	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
<p>➤ Maintenir la qualité des structures des routes du réseau supérieur en donnant priorité à l'entretien préventif (annexe 5)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Corriger en priorité toutes les structures qui présentent des besoins d'intervention préventive <p>Note : Sur le réseau routier stratégique québécois, 63 % des structures sont en bon état (en 2000). La cible nationale est de réduire l'écart actuel entre la qualité des structures des routes du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur et celle des structures du réseau stratégique des États du Nord-Est américain (65 %). Ainsi, la cible provinciale est de maintenir 64 % des structures en bon état. Sur le réseau routier supérieur québécois, 60 % des structures sont en bon état, et l'objectif national est de maintenir la qualité des structures des routes du réseau supérieur.</p> <p>Dans le Bas-Saint-Laurent, 82 % des structures sont en bon état sur le réseau routier stratégique et 77 % sur le réseau routier supérieur.</p>	<p>⇒ Réaliser un plan d'intervention permettant de maintenir, sur le réseau routier stratégique régional, plus de 82 % des structures et, sur le réseau routier supérieur, plus de 77 % des structures au-delà des seuils suivants : indice de fonctionnalité des structures supérieur à 40 et cote des éléments principaux de l'état de la structure supérieure à 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de structures en bon état, nombre d'interventions préventives, sommes investies 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ 	X	
<p>➤ Reconstruire ou renforcer les ponts présentant des déficiences</p>	<ul style="list-style-type: none"> Reconstruire ou renforcer les ponts, dont la capacité structurale est jugée insuffisante, en intégrant les préoccupations du milieu et en tenant compte de la procédure d'approbation environnementale <p>Note : Lorsque les cotes d'évaluation des matériaux et du comportement indiquent la nécessité d'une réparation majeure, la structure doit faire l'objet d'un suivi rigoureux. Le processus menant à sa reconstruction ou à son renforcement doit être engagé en tenant compte des besoins du milieu et de l'environnement.</p>	<p>⇒ Corriger en priorité les structures déficientes du réseau routier stratégique, du réseau de camionnage et sur les routes constituant l'accès unique à des communautés</p>	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de structures en bon état, nombre de ponts reconstruits ou renforcés, sommes investies 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ 	X	X

Enjeu 1 – MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES SUR UN RÉSEAU ROUTIER SÉCURITAIRE BASÉE SUR LES BESOINS DE DÉPLACEMENT INTERRÉGIONAL ET INTRARÉGIONAL

Orientation 5 – Gestion de l'urbanisation et des aménagements routiers dans le but de concilier circulation, sécurité et qualité de vie de la population

Objectifs	Actions	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
➤ Appliquer les principes de la gestion des corridors routiers et de la traversée des agglomérations lors de la planification et de la réalisation des projets routiers	<ul style="list-style-type: none"> Dans les milieux bâtis, aménager la route en profil urbain selon les principes des aménagements routiers de la traversée des agglomérations 	⇒ Intégrer les principes de la traversée des agglomérations dans tous les projets de réaménagement du réseau routier en milieu bâti, et ce, en collaboration avec la ou les MRC et les municipalités visées	<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'interventions, nombre de kilomètres de travaux exécutés, sommes investies 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ Municipalités 	X	X
➤ Apporter l'appui nécessaire aux MRC et aux municipalités dans le contexte de la révision des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> Partager l'information sur la planification des infrastructures de transport et sur la planification de l'aménagement du territoire 	⇒ Collaborer avec les MRC et les municipalités à la révision des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme et tenir compte de l'aménagement du territoire dans la planification des projets routiers	<ul style="list-style-type: none"> Bilan des interventions auprès des MRC et des municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ MRC Municipalités 	X	X
➤ Encourager et soutenir les MRC et les municipalités pour qu'elles intègrent, dans les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme, des mesures d'aménagement du territoire favorables à la fluidité de la circulation et à la sécurité des usagers sur le réseau stratégique régional, sur les principaux chemins d'accès à ce réseau et sur toutes les routes de transit ciblées par la MRC	<ul style="list-style-type: none"> Consolider et circonscrire les périmètres d'urbanisation afin de limiter l'étalement urbain linéaire le long du réseau routier de transit 	⇒ Pour assurer la fonctionnalité du réseau stratégique régional, travailler avec les MRC et les municipalités afin de maintenir une densité d'accès résidentiels et commerciaux inférieure à dix accès par kilomètre sur les routes en milieu rural et un espacement de 450 mètres entre les carrefours et, afin de limiter les nouveaux accès près des carrefours, déterminer, en collaboration avec les MRC et les municipalités, les autres routes ou sections importantes pour la circulation de transit et les règles à appliquer	<ul style="list-style-type: none"> Périmètres urbains Bilan des mesures inscrites dans les schémas Détermination des secteurs déstructurés, mesures préconisées Bilan des permis d'accès 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ MRC Municipalités 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> Établir des règles en matière de zonage, de lotissement et de construction qui tiennent compte de la classification fonctionnelle de la route 					
	<ul style="list-style-type: none"> Délimiter les zones prioritaires d'aménagement à la périphérie immédiate des secteurs déjà urbanisés afin de planifier les lotissements futurs 					
	<ul style="list-style-type: none"> Situer les nouvelles rues dans les plans d'urbanisme en collaboration avec le MTQ 					
➤ Apporter des mesures de correction aux accès non conformes et des mesures de gestion des nouveaux accès	<ul style="list-style-type: none"> Corriger les accès non conformes selon les normes dans le contexte d'un projet ou d'une intervention sur le réseau routier en accordant une attention particulière aux endroits où le taux d'accident est élevé 	⇒ Corriger le plus possible d'accès non conformes lors des interventions sur le réseau routier	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de projets, sommes investies 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> Contrôler l'aménagement des nouveaux accès et le raccordement au réseau routier supérieur 	⇒ Concevoir une banque de données sur les permis d'accès et sur les accès routiers du réseau stratégique régional et des autres routes du réseau supérieur	<ul style="list-style-type: none"> Bilan des permis d'accès, mesures adoptées 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ MRC Municipalités 	X	
➤ Coordonner les interventions sur le réseau routier avec celles du milieu	<ul style="list-style-type: none"> Rencontrer les représentants du monde municipal pour discuter sur les interventions planifiées 	⇒ Consulter la MRC sur la conformité des projets avec le schéma d'aménagement et présenter les études d'opportunité ou d'avant-projet à la municipalité	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de rencontres 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ MRC Municipalités 	X	X

Enjeu 1 – MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES SUR UN RÉSEAU ROUTIER SÉCURITAIRE BASÉE SUR LES BESOINS DE DÉPLACEMENT INTERRÉGIONAL ET INTRARÉGIONAL

Orientation 6 – Maintien et amélioration de l'exploitation du réseau routier

Objectifs	Actions	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
➤ Mettre en place un mode de gestion des infrastructures routières basé sur le concept de l'exploitation	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en œuvre le Cadre territorial de gestion de l'exploitation des infrastructures de transport 	⇒ Mettre à jour le Cadre de gestion de l'exploitation des infrastructures de transport élaboré en 2003 ⇒ Atteindre les neuf objectifs prévus dans la démarche ministérielle d'exploitation	<ul style="list-style-type: none"> Cadre territorial de gestion 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ 	X	
	<ul style="list-style-type: none"> Connaître l'état et l'utilisation du réseau routier en temps réel 	⇒ Inspecter périodiquement les éléments du réseau ⇒ Tenir à jour la banque de données sur les besoins d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> Respect du calendrier d'inspection, banque de besoins mise à jour 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> Effectuer avec promptitude et efficacité toutes les tâches nécessaires à l'exploitation des infrastructures, c'est-à-dire l'entretien courant et périodique, la gestion des corridors et le monitoring 	⇒ Dresser un bilan annuel des activités d'exploitation du réseau routier et expérimenter des projets d'aide à la décision en matière de viabilité hivernale Note : Au total, 80 % du budget d'entretien est affecté à la période hivernale. ⇒ Répondre aux demandes des usagers et délivrer les permis requis en vertu des lois en vigueur et avec le souci de la fonctionnalité et de la sécurité du réseau routier ⇒ Obtenir les résultats prévus dans le cadre de gestion du monitoring	<ul style="list-style-type: none"> Bilan des activités hivernales et estivales d'entretien Communiqués sur l'état des routes et les interventions sur le réseau Nombre de permis et d'autorisations Bilan, plans des mesures d'urgence, mécanisme afin de prêter assistance aux usagers de la route 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ Médias MSP 	X	X

Enjeu 1 – MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES SUR UN RÉSEAU ROUTIER SÉCURITAIRE BASÉE SUR LES BESOINS DE DÉPLACEMENT INTERRÉGIONAL ET INTRARÉGIONAL

Orientation 7 – Développement et entretien de voies cyclables en collaboration avec les partenaires

Objectifs	Actions	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Contribuer au cyclotourisme par un apport financier à la réalisation et à l'entretien de la Route verte 	<ul style="list-style-type: none"> • Contribuer techniquement et financièrement au développement de la Route verte du Bas-Saint-Laurent, en favorisant les aménagements cyclables en site propre et en réalisant les aménagements cyclables sur le réseau routier supérieur et sur le réseau municipal par l'entremise d'un programme d'aide financière 	⇒ Réaliser la Route verte	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nombre de kilomètres sur le réseau routier supérieur, nombre de kilomètres subventionnés, sommes investies 	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ • Comités régional et locaux de la Route verte • Municipalités • MRC • Vélo Québec 	X	
	<ul style="list-style-type: none"> • Contribuer financièrement à l'entretien de la Route verte <p>Coût : En 2003-2004, 133 400 \$ pour 163 kilomètres; 205 000 \$ environ pour 425 kilomètres à terme</p>	⇒ Contribuer à l'entretien de toutes les portions de la Route verte lorsqu'elles auront été balisées par Vélo Québec	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nombre de kilomètres entretenus, sommes investies 	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ • MRC • Municipalités • Vélo Québec 	X	X
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Contribuer à la réalisation des réseaux cyclables locaux et régionaux selon les paramètres de la Politique sur le vélo 	<ul style="list-style-type: none"> • Apporter une aide technique à l'établissement de réseaux cyclables contigus au réseau routier supérieur en tenant compte des besoins des cyclistes et de la sécurité routière 	⇒ Appliquer les orientations de la Politique sur le vélo en privilégiant la sécurité des usagers et dresser un bilan annuel des aménagements cyclables réalisés ou planifiés	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bilan ○ Longueur des aménagements cyclables, sommes investies 	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ • Municipalités • MRC 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer les aménagements cyclables aux travaux routiers 	⇒ Inventorier tous les circuits cyclables réalisés ou planifiés sur le réseau routier supérieur ou le traversant	<ul style="list-style-type: none"> ○ Réalisation de la base de données 	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ • Municipalités • MRC 	X	
	<ul style="list-style-type: none"> • Concevoir une base de données sur les aménagements cyclables 					

Enjeu 1 – MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES SUR UN RÉSEAU ROUTIER SÉCURITAIRE BASÉE SUR LES BESOINS DE DÉPLACEMENT INTERRÉGIONAL ET INTRARÉGIONAL

Orientation 8 – Aménagement sécuritaire des sentiers de véhicules hors route

Objectifs	Actions	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
➤ Apporter un soutien technique à la planification des sentiers de véhicules hors route pour assurer la sécurité aux points de rencontre avec les réseaux routiers	• Examiner les réseaux de véhicules hors route contigus au réseau routier supérieur en fonction des besoins des usagers et de la sécurité routière	⇒ Produire un bilan annuel des aménagements de véhicules hors route réalisés ou planifiés le long des réseaux routiers	○ Bilan annuel, nombre de permissions d'utilisation d'emprises ou de passages	• MTQ • Clubs ou associations de véhicules hors route • Municipalités	X	X
	• Dresser un inventaire des circuits de véhicules hors route sur le réseau routier	⇒ Inventorier les circuits de véhicules hors route sur les réseaux routiers municipaux et supérieur	○ Réalisation de l'inventaire	• MTQ	X	
	• Intégrer les passages de véhicules hors route aux projets de reconstruction pour les routes à accès limité (autoroute 20 et route 185)	⇒ S. O.	○ Nombre de passages, sommes investies	• MTQ • Clubs ou associations de véhicules hors route • Municipalités • MRC	X	X

Orientation 9 – Amélioration de la sécurité routière

Objectifs	Actions	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
➤ Réduire le nombre d'accidents routiers et leur gravité	• Mettre en œuvre le plan d'action ministériel découlant de la Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – Volet routier	⇒ Réduire de 15 % le nombre de victimes d'ici la fin de 2005	○ Bilan des interventions en matière de sécurité routière, bilan des accidents	• MTQ • Municipalités • Corps de police • SAAQ • Agence ³	X	

³. Cela désigne l'Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux du Bas-Saint-Laurent.

Enjeu 1 – MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES SUR UN RÉSEAU ROUTIER SÉCURITAIRE BASÉE SUR LES BESOINS DE DÉPLACEMENT INTERRÉGIONAL ET INTRARÉGIONAL

Orientation 10 – Prévention et correction des problèmes de pollution sonore en bordure des voies de circulation

Objectifs	Actions	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
➤ Travailler, en collaboration avec les MRC et les municipalités, pour prévenir les problèmes de pollution sonore causés par la circulation routière et, lorsque c'est techniquement possible, pour corriger les situations problématiques	• Mettre en oeuvre la Politique sur le bruit routier	⇒ Adopter des mesures de prévention des problèmes de pollution sonore le long du réseau routier supérieur et le long des principales routes d'accès aux agglomérations dans tous les schémas d'aménagement	○ Mesures préventives	• MTQ • MRC • Municipalités	X	
	• Informer les acteurs municipaux quant à la Politique sur le bruit routier	⇒ Informer les acteurs municipaux au sujet de la Politique sur le bruit routier et s'assurer que des mesures de prévention sont intégrées dans les schémas d'aménagement des MRC; renseigner les citoyens sur cette politique lors de la délivrance de permis d'accès et de permis municipaux (lotissement, construction)	○ Rencontres d'information	• MTQ • MRC • Municipalités	X	
	• Collaborer à la mise en oeuvre de la future politique sur l'utilisation du frein moteur	⇒ Appliquer la politique dès son adoption	○ Politique, nombre de règlements	• MTQ • Municipalités	X	

Orientation 11 – Respect et protection de l'environnement

Objectifs	Actions	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
➤ Intégrer et maintenir la notion de protection de l'environnement à chacune des étapes de la planification et de la réalisation des projets	• Effectuer des études environnementales à l'intérieur des projets de développement, d'amélioration ou d'entretien des infrastructures pour respecter les exigences de la Politique sur l'environnement du MTQ et des diverses lois sur la protection de l'environnement	⇒ Faire état des activités réalisées en ce domaine	○ Bilan, nombre d'études effectuées	• MTQ • MENV	X	X
➤ Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ	• Dresser un bilan des activités réalisées en matière d'environnement	⇒ Dresser un bilan régional annuel sur les activités en matière d'environnement et sur la gestion des déchets produits par les activités du MTQ	○ Bilan des interventions ○ Solutions	• MTQ • Partenaires	X	X
	• Entreposer, éliminer et recycler les déchets produits par les activités du MTQ selon la réglementation en vigueur					
	• Participer à la recherche de solutions novatrices qui permettraient de réduire les effets nuisibles des sels de voirie sur l'environnement sans compromettre la sécurité des conducteurs					

Enjeu 1 – MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES SUR UN RÉSEAU ROUTIER SÉCURITAIRE BASÉE SUR LES BESOINS DE DÉPLACEMENT INTERRÉGIONAL ET INTRARÉGIONAL

Orientation 12 – Mise en valeur des paysages le long des infrastructures routières

Objectifs	Actions	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
<p>➤ Harmoniser les interventions en matière de transport avec les caractéristiques du paysage</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer le maintien et la mise en valeur des attraits du paysage pour les usagers et les résidents • Avoir recours aux outils d'architecture du paysage pour améliorer les conditions de conduite hivernale, pour adapter l'environnement routier à la vitesse affichée, pour mettre en valeur les paysages ou pour protéger l'environnement 	<p>⇒ Dresser un bilan régional annuel sur les actions de mise en valeur des paysages lors des interventions du MTQ</p>	<p>o Bilan des interventions</p>	<p>· MTQ</p>	X	X

3 RÉSEAU MULTIMODAL

Le rôle du gouvernement du Québec dans les secteurs ferroviaire, maritime et aérien demeure, à ce jour, limité mais en croissance constante 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.

En matière de transport ferroviaire, le gouvernement du Québec a défini des orientations pour le maintien et la revitalisation d'un réseau d'infrastructures à l'échelle de la province.

En 2001, le gouvernement du Québec a adopté la Politique de transport maritime et fluvial. Cette politique doit permettre de doter le Québec d'un réseau portuaire concurrentiel, adapté aux nouvelles réalités économiques, et de faire du fleuve Saint-Laurent la voie maritime de commerce la plus concurrentielle en Amérique.

À cet effet, le MTQ souhaite maintenir un réseau efficient d'infrastructures répondant aux besoins de la région et optimisé par l'application de principes d'utilisation intermodale.

L'orientation du Plan de transport du Bas-Saint-Laurent concernant cet enjeu est la suivante :

13. le maintien d'un réseau multimodal d'infrastructures efficaces et sécuritaires en l'optimisant par de nouvelles logistiques de transport.

Pour ce qui est du transport aérien, le gouvernement du Québec vient d'adopter la Politique nationale de transport aérien (2002). Les grandes orientations de cette politique sont les suivantes : améliorer les dessertes aériennes, assurer la compétitivité et la viabilité du système de transport aérien ainsi que mettre en valeur le savoir-faire et les atouts du Québec dans ce domaine.

L'orientation, les objectifs, les principales actions et les cibles de cet enjeu sont présentés dans les pages suivantes.

Enjeu 2 – MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES, MARITIMES ET AÉRIENNES DANS UNE PERSPECTIVE DE COMPLÉMENTARITÉ ET DE DESSERTE DES SECTEURS ISOLÉS

Orientation 13 – Maintien d'un réseau multimodal d'infrastructures efficaces et sécuritaires en l'optimisant par de nouvelles logistiques de transport

Objectifs	Actions	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
➤ Participer financièrement au maintien, à la revitalisation et à la sécurité des infrastructures ferroviaires	• Soutenir financièrement la réhabilitation des lignes secondaires exploitées par un CFIL	⇒ Dresser un bilan annuel des interventions du MTQ et des CFIL	o Nombre de projets, nombre de kilomètres de voies ferrées réhabilitées, nombre de wagons ajoutés au trafic existant, sommes investies	• MTQ • Entreprises ferroviaires • Entreprises expéditrices • Municipalités	X	
	• Collaborer à l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau	⇒ Dresser un bilan annuel des interventions aux passages à niveau	o Nombre de projets, sommes investies	• MTQ	X	
➤ Mettre en œuvre la Politique québécoise de transport maritime et fluvial	• Promouvoir le Programme d'aide en transport maritime auprès des organismes économiques du territoire	⇒ Rencontrer et informer les représentants économiques et politiques de chacune des MRC à propos du Programme d'aide en transport maritime	o Nombre de rencontres	• MTQ • MRC • CLD • Entreprises privées	X	X
	• Soutenir financièrement la réalisation de projets de construction ou d'aménagement d'infrastructures maritimes et intermodales permettant une meilleure interface entre les modes de transport terrestre et maritime	⇒ Faciliter la préparation des demandes d'aide par les promoteurs et participer à la mise à jour du programme après 2006	o Nombre de projets, sommes investies	• MTQ • Municipalités • Organismes économiques et politiques • Entreprises privées • Participants au Forum de concertation sur le transport maritime	X	
	• Soutenir financièrement la réalisation d'études relatives au démarrage de nouveaux services de transport maritime et de nouvelles initiatives en matière de tourisme fluvial					
	• Soutenir financièrement les activités de promotion du transport maritime et du tourisme fluvial sur le fleuve Saint-Laurent					

Enjeu 2 – MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES, MARITIMES ET AÉRIENNES DANS UNE PERSPECTIVE DE COMPLÉMENTARITÉ ET DE DESSERTE DES SECTEURS ISOLÉS

Orientation 13 – Maintien d'un réseau multimodal d'infrastructures efficaces et sécuritaires en l'optimisant par de nouvelles logistiques de transport

Objectifs	Actions	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
➤ Soutenir les dessertes aériennes et maritimes des territoires isolés et collaborer à la mise en œuvre de la Politique nationale de transport aérien	<ul style="list-style-type: none"> Gérer les infrastructures aériennes appartenant au MTQ, dont les héliports de Saint-Georges-de-Cacouna et de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, et soutenir la desserte aérienne de l'île Verte pendant les périodes de gel et de dégel de l'estuaire du fleuve Saint-Laurent 	⇒ Négocier avec la Société Inter-Rives inc. la prise en charge du service de dessertes par hélicoptère à l'île Verte au cours de l'année 2004	o Activités réalisées	<ul style="list-style-type: none"> MTQ Société Inter-Rives inc. 	X	
	<ul style="list-style-type: none"> Participer financièrement au maintien de la desserte maritime des territoires isolés, dont celle de l'île Verte 	⇒ Négocier, au cours de l'année 2004, l'intégration d'un service de navette par petit bateau dans la période comprise entre l'arrêt des activités du traversier La Richardière et le début de la formation des glaces ⇒ Négocier une nouvelle entente pour la desserte maritime avec la Société Inter-Rives inc. au cours de l'année 2004	o Activités réalisées, sommes investies	<ul style="list-style-type: none"> MTQ Société Inter-Rives inc. 	X	
	<ul style="list-style-type: none"> Collaborer à la mise en œuvre de la Politique nationale de transport aérien 	⇒ Participer à la mise en œuvre de la nouvelle politique sur le transport aérien	o État d'avancement, activités réalisées en région	<ul style="list-style-type: none"> MTQ MRC Municipalités CRÉ CLD 	X	X

Enjeu 2 – MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES, MARITIMES ET AÉRIENNES DANS UNE PERSPECTIVE DE COMPLÉMENTARITÉ ET DE DESSERTE DES SECTEURS ISOLÉS

Orientation 13 – Maintien d'un réseau multimodal d'infrastructures efficaces et sécuritaires en l'optimisant par de nouvelles logistiques de transport

Objectifs	Actions	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
➤ Optimiser les infrastructures en favorisant la mise en place de nouveaux équipements ou de nouvelles logistiques de transport	<ul style="list-style-type: none"> Participer financièrement à l'aménagement d'embranchements ferroviaires et de centres de transbordement pour desservir les entreprises en ciblant les expéditeurs générateurs de trafic et en collaborant au repositionnement de leur logistique de transport 	⇒ Accentuer les efforts de promotion du réseau ferroviaire comme moyen de transport des marchandises en rencontrant les entreprises expéditrices susceptibles d'utiliser le réseau ferroviaire pour le transport des intrants et des extrants	<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'entreprises ciblées et rencontrées, nombre de projets, nombre de wagons 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ Entreprises expéditrices MRC Municipalités 	X	
	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'harmonisation entre l'aménagement du territoire et la fonction de l'infrastructure 	⇒ Cartographier les secteurs industriels ainsi que les principales entreprises génératrices de trafic lourd	<ul style="list-style-type: none"> Schémas d'aménagement, plans d'urbanisme, projets routiers 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ 	X	
	<ul style="list-style-type: none"> Assurer la cohérence des réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ 	⇒ Rendre accessible la cartographie des routes municipales de camionnage	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de règlements municipaux, cartographie des réseaux de camionnage et des points d'accès aux infrastructures ferroviaires et maritimes 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ Entreprises expéditrices MRC Municipalités 	X	

4 SERVICES INTÉGRÉS DE TRANSPORT DES PERSONNES

L'intention du MTQ concernant le transport des personnes est d'assurer la mobilité et la sécurité des usagers, notamment par l'amélioration de la qualité des infrastructures et des équipements ainsi que par l'accroissement de la sécurité routière. Son but est de rendre plus performants les réseaux, les systèmes et les services de transport des personnes pour ainsi offrir des possibilités de déplacement de meilleure qualité et à un coût abordable, tout en répondant aux besoins spécifiques du milieu.

Dans le transport interurbain, le MTQ souhaite maintenir un réseau efficient d'infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes. Ces modes sont nécessaires pour assurer la desserte des territoires isolés ou la continuité des réseaux terrestres de transport. Le MTQ compte collaborer avec le milieu pour trouver des solutions afin d'assurer des services aériens collectifs en région, la compétitivité des transporteurs et la viabilité des aéroports. Pour ce qui est du transport par autocar, le MTQ prévoit suivre l'évolution de l'offre et de la demande et être attentif aux besoins des communautés rurales.

Les orientations du Plan de transport du Bas-Saint-Laurent concernant cet enjeu sont les suivantes :

14. la consolidation des services de transport interurbain;
15. l'optimisation des systèmes locaux de transport des personnes.

Dans le transport collectif local, le MTQ entend collaborer avec les MRC, les municipalités et les autres acteurs pour mettre en place un réseau public de transport adapté aux besoins et aux caractéristiques de chaque milieu. La mise en commun des différents services généraux ou spécialisés offerts sur le territoire est vue comme une solution pour remédier à l'isolement de certains usagers des collectivités rurales. Ainsi, 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.

Enfin, le transport collectif des personnes contribue à réduire la consommation énergétique et l'impact environnemental négatif qui y est associé.

Les orientations, les objectifs, les principales actions et les cibles de cet enjeu sont présentés dans les pages suivantes.

Enjeu 3 – INTÉGRATION DE SYSTÈMES DE TRANSPORT DES PERSONNES AFIN DE DESSERVIR LES COMMUNAUTÉS RURALES ET D'OFFRIR DES SERVICES INTERURBAINS COMPLÉMENTAIRES

Orientation 14 – Consolidation des services de transport interurbain

Objectifs	Actions	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
➤ Assurer les services nécessaires pour les traverses maritimes et les dessertes	<ul style="list-style-type: none"> Maintenir et améliorer les traverses qui constituent un prolongement nécessaire des réseaux de transport terrestre (routier et ferroviaire), notamment celles de Rivière-du-Loup–Saint-Siméon et de Matane–Baie-Comeau–Godbout 	⇒ Offrir des services de qualité, sécuritaires et fiables	○ Offre et demande, rapport annuel de la STQ	<ul style="list-style-type: none"> MTQ STQ 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> Soutenir les dessertes maritimes des territoires éloignés ou isolés, à savoir celles qui permettent de relier la Moyenne et la Basse-Côte-Nord et l'île d'Anticosti, l'île Verte ainsi que les Îles-de-la-Madeleine 	⇒ Négocier, au cours de l'année 2004, l'intégration d'un service de navette par petit bateau dans la période comprise entre l'arrêt des activités du traversier La Richardière et le début de la formation des glaces ⇒ Négocier une nouvelle entente pour la desserte maritime avec la Société Inter-Rives inc.	○ Desserte, sommes investies	<ul style="list-style-type: none"> MTQ Société Inter-Rives inc. 	X	
	<ul style="list-style-type: none"> Soutenir la desserte aérienne des territoires isolés, soit celle de l'île Verte au printemps et à l'automne 	⇒ Négocier avec la Société Inter-Rives inc. la prise en charge du service de desserte par hélicoptère à l'île Verte au cours de l'année 2004	○ Desserte, sommes investies	<ul style="list-style-type: none"> MTQ Société Inter-Rives inc. 	X	
➤ Collaborer avec les acteurs du milieu pour optimiser les services de transport interurbain	<ul style="list-style-type: none"> Suivre l'évolution des services de transport interurbain par train, par avion et par autocar pour prévoir les changements qui pourraient avoir un effet sur l'offre de service 	⇒ Concevoir une banque régionale de données sur l'offre et la demande pour ces modes de transport	○ Service offert, passagers transportés	<ul style="list-style-type: none"> MTQ MRC Municipalités Acteurs socio-économiques 	X	
	<ul style="list-style-type: none"> Collaborer avec le milieu en vue de trouver des solutions pour que les principaux aéroports soient desservis sur une base régulière 	⇒ Participer à la mise en oeuvre de la nouvelle politique sur le transport aérien et la promouvoir auprès des différents acteurs régionaux	○ Interventions, service offert	<ul style="list-style-type: none"> MTQ MRC Municipalités Acteurs socio-économiques 	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> Dans un contexte de déréglementation, trouver, en collaboration avec le milieu et les acteurs de l'industrie, des solutions pour offrir des services de transport interurbain par autocar 	⇒ Suivre l'évolution du transport interurbain par autocar afin de s'assurer du maintien de l'offre	○ Nombre de liaisons offertes, solutions	<ul style="list-style-type: none"> MTQ Entreprises de transport par autocar 	X	X

Enjeu 3 – INTÉGRATION DE SYSTÈMES DE TRANSPORT DES PERSONNES AFIN DE DESSERVIR LES COMMUNAUTÉS RURALES ET D'OFFRIR DES SERVICES INTERURBAINS COMPLÉMENTAIRES

Orientation 15 – Optimisation des systèmes locaux de transport des personnes

Objectifs	Actions	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
➤ Améliorer l'accessibilité au transport adapté dans les municipalités non desservies	• Offrir une aide financière directe à l'usager dans le cas des municipalités locales de moins de 10 000 habitants	⇒ Faire connaître les modalités du programme aux municipalités et aux organismes visés par le transport adapté et répondre aux demandes	o Nombre de municipalités et d'organismes informés	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ • Titulaires d'un permis de transport • Municipalités • OTA • Agence⁴ 	X	
	• Offrir un contrat de service aux titulaires d'un permis de transport (taxi ou autobus) dans le cas des municipalités locales de moins de 10 000 habitants non desservies					
➤ Améliorer l'offre de service en matière de transport adapté en tenant compte des réalités régionales	• Aider financièrement les OTA grâce au Programme d'aide au transport adapté pour les personnes handicapées	⇒ Appuyer financièrement les huit organismes de transport adapté sur le territoire en s'adaptant aux particularités du milieu	<ul style="list-style-type: none"> o Programme d'aide financière o Mécanismes d'adaptation mis en place o Cadre triennal 	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ • OTA • Titulaires d'un permis de taxi 	X	
	• Recourir à des mécanismes d'adaptation préétablis pour faire face à des variations du nombre d'usagers et au problème des listes d'attente					
	• Mettre en oeuvre un cadre triennal favorisant l'optimisation des services	⇒ Participer à la réalisation d'une étude sur la situation du regroupement des ressources financières et sur les possibilités à cet égard	o État d'avancement de l'étude	<ul style="list-style-type: none"> • MRC • SAAQ • CSST • MEQ • Agence⁵ 	X	
	• Participer à l'analyse de faisabilité et d'opportunité de regrouper les diverses ressources financières consacrées par le gouvernement du Québec au transport des personnes handicapées et à mobilité réduite	⇒ Adapter au moins un véhicule-taxi par MRC	o Nombre de véhicules-taxis ayant bénéficié du Programme, sommes investies		X	
	• 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					

⁴. Cela désigne l'Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux du Bas-Saint-Laurent.

⁵. Cela désigne l'Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux du Bas-Saint-Laurent.

Enjeu 3 – INTÉGRATION DE SYSTÈMES DE TRANSPORT DES PERSONNES AFIN DE DESSERVIR LES COMMUNAUTÉS RURALES ET D'OFFRIR DES SERVICES INTERURBAINS COMPLÉMENTAIRES

Orientation 15 – Optimisation des systèmes locaux de transport des personnes

Objectifs	Actions	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
➤ Contribuer au développement des services de taxi de qualité	• Cerner les marchés potentiels et les faire connaître	⇒ Rejoindre 77 % de la population par un service de taxi	o Municipalités desservies, densité de la population	• MTQ • Titulaires d'un permis de taxi • SAAQ	X	
	• Rajeunir le parc de véhicules-taxis afin d'améliorer la qualité des services de transport par taxi	⇒ Réévaluer de façon périodique l'âge des véhicules-taxis	o Nombre de taxis de moins de cinq ans, âge moyen du parc de véhicules-taxis			
➤ Encourager le développement des services de transport en commun dans les communautés rurales	• Soutenir financièrement les projets de mise en place des services de transport en commun, tels que le taxibus ou d'autres initiatives, en adaptant le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes aux besoins du milieu rural	⇒ Adapter les programmes de subvention au transport en commun aux communautés rurales	o Flexibilité dans les programmes et les politiques, nombre d'interventions	• MTQ • MRC • Municipalités	X	X
➤ Soutenir et encourager les initiatives et les projets locaux de mise en commun des services de transport collectif en milieu rural	• Soutenir les études régionales portant sur la mise en commun des services de transport	⇒ Soutenir la réalisation d'un projet dans chaque MRC	o Nombre d'études	• MTQ • MRC • Municipalités • Transporteurs scolaires • Unité centrale responsable du transport collectif • Responsables régionaux du transport collectif • MEQ	X	
	• Contribuer financièrement à la réalisation de projets de mise en commun axés sur l'utilisation d'un guichet unique (MRC) pour traiter les demandes des usagers		o Nombre de projets, bilan et recommandations			
	• Soutenir et consolider les expériences de transport intégré (mise en commun)	⇒ Soutenir les expériences de transport intégré qui répondent aux besoins du milieu	o Nombre d'expériences de transport intégré, sommes investies		X	
	• Favoriser la participation du transport scolaire aux projets de mise en commun des services de transport collectif	⇒ Intégrer les transporteurs scolaires dans les projets de mise en commun des services de transport collectif selon les besoins de chaque MRC	o Nombre de transporteurs scolaires visés, demande de services		X	
➤ Soutenir et encourager les initiatives et les projets locaux de mise en commun des services de transport collectif en milieu rural (suite)	• Améliorer les systèmes de gestion du transport collectif par l'introduction de nouvelles technologies	⇒ Se tenir informé sur les expériences ou les nouvelles technologies utilisées dans ce domaine et en informer les organismes visés	o Veille technologique sur les initiatives en place ailleurs	• MTQ • MRC • Municipalités • Transporteurs scolaires • Responsables régionaux du transport collectif • MEQ	X	

5 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 et le savoir-faire 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.

L'orientation, les objectifs, les principales actions et les cibles de cet enjeu sont présentés dans les pages suivantes.

L'orientation du Plan de transport du Bas-Saint-Laurent concernant cet enjeu est la suivante :

16. l'accroissement de la performance de l'organisation en vue d'améliorer les services à la population.

Enjeu 4 – AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE DU MTQ AFIN D’OFFRIR DES SERVICES DE QUALITÉ À LA POPULATION

Orientation 16 – Accroissement de la performance de l'organisation en vue d'améliorer les services à la population

Objectifs	Actions	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
➤ Respecter les attentes contenues dans la déclaration de services aux citoyens pour les produits et les services du MTQ	• Donner de l'information en temps réel sur les conditions routières et sur les entraves à la circulation	⇒ Respecter les attentes contenues dans la déclaration de services aux citoyens ⇒ Promouvoir les produits et les services offerts en région et assurer le suivi des plaintes ⇒ Informer les citoyens	○ Service offert ○ Actions ○ Bilan des plaintes ○ Consultations auprès de la population	• MTQ • Médias • Usagers • Partenaires	X	X
	• Privilégier les actions qui améliorent la sécurité des usagers de la route					
	• Fournir un service de renseignements et d'accueil de 8 h 30 à 16 h 30					
	• Assurer un suivi diligent des plaintes					
	• Favoriser la participation de la population à l'élaboration des projets					
	• Améliorer les communications entre le MTQ, les usagers et les partenaires par la consolidation du Centre régional d'information et de communication (CRIC) accessible jour et nuit	⇒ Consolider le CRIC	○ Implantation du CRIC	• MTQ • Partenaires • Usagers	X	
➤ Améliorer les processus, les outils et les systèmes de gestion du MTQ et de la direction territoriale	• Implanter le cadre de gestion axé sur les résultats	⇒ Implanter l'approche axée sur les résultats pour les projets prioritaires dans toutes les unités administratives pour 2005	○ État d'avancement de l'implantation de la démarche, nombre de projets	• MTQ	X	
	• Installer des systèmes d'information et de gestion intégrée : Solution administrative et informatique (SAI), Banque d'information corporative (BIC)	⇒ Installer divers systèmes d'information : SAI et BIC	○ État d'avancement de l'installation des systèmes	• MTQ	X	
	• Instaurer la démarche d'amélioration de l'exploitation du réseau routier	⇒ Mettre en œuvre le cadre de gestion donnant les grandes orientations de l'exploitation du réseau routier (voir l'orientation 6)	○ Cadre territorial de gestion de l'exploitation	• MTQ	X	

Enjeu 4 – AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE DU MTQ AFIN D’OFFRIR DES SERVICES DE QUALITÉ À LA POPULATION

Orientation 16 – Accroissement de la performance de l'organisation en vue d'améliorer les services à la population

Objectifs	Actions	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
➤ Améliorer l'efficacité opérationnelle de l'organisation, notamment en maintenant l'expertise et en améliorant la compétence et l'efficacité du personnel à l'égard des nouvelles technologies de l'information et des communications	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en application les propositions ou les recommandations faites par les cinq groupes de travail en matière de gestion des ressources humaines, notamment celui qui est responsable du maintien, du développement et du renouvellement de l'expertise 	⇒ Déterminer l'expertise stratégique nécessaire dans les secteurs d'activité tels que la planification et la programmation, la conception et la construction, l'exploitation du réseau, la sécurité routière ainsi que les relations avec les partenaires ⇒ Pourvoir à 100 % des postes	<ul style="list-style-type: none"> Expertise stratégique et postes, formation et mécanismes de transfert de l'expertise réalisés 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ 	X	
	<ul style="list-style-type: none"> Assurer la formation du personnel en ce qui a trait à l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et des communications 	⇒ Donner suite, sur une base annuelle, aux demandes de développement du personnel dans les secteurs d'activité tels que le génie, les communications, l'administration et la gestion ⇒ Investir 2 % de la masse salariale en formation	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de cours Sommes investies proportionnellement à la masse salariale Nombre de jours-personnes de formation 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ 	X	X
➤ Améliorer les connaissances sur les infrastructures et les différents modes de transport	<ul style="list-style-type: none"> Concevoir une banque de données sur les infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes ainsi que sur l'offre et la demande relatives à ces modes de transport 	⇒ Concevoir une banque de données sur l'offre et la demande ainsi que sur les infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes ⇒ Participer, au besoin, à des études afin d'obtenir des données sur les caractéristiques de l'infrastructure ainsi que sur l'offre et la demande dans le transport ferroviaire, maritime et aérien	<ul style="list-style-type: none"> Banque de données 	<ul style="list-style-type: none"> MTQ 	X	

CONCLUSION

Le plan d'action reprend les seize orientations définies dans le Plan de transport du Bas-Saint-Laurent et précise les différentes actions à accomplir ainsi que les résultats attendus pour la période 2004-2009.

Pour atteindre les résultats visés dans le Plan de transport, le MTQ doit compter sur l'appui, la collaboration et l'engagement de partenaires des secteurs public et privé. Pour sa part, il s'engage à promouvoir la concertation, à soutenir techniquement et financièrement un certain nombre de projets et à exécuter des travaux.

Le MTQ compte produire un bilan régional annuel de ses activités afin d'évaluer l'atteinte des objectifs du plan de transport régional.

ANNEXES

La programmation des travaux routiers est basée sur quatre axes :

- le développement du réseau routier;
- l'amélioration du réseau routier;
- la conservation des chaussées;
- la conservation des structures.

Les projets liés à l'axe « Développement du réseau routier » peuvent être soumis au processus d'intégration des préoccupations du milieu et d'évaluation environnementale. Par ailleurs, leur financement se fait à partir d'une enveloppe budgétaire provinciale, donc en concurrence avec les projets de développement des autres régions du Québec. Les critères à considérer dans l'évaluation des projets sont la sécurité routière (réduction potentielle du nombre de victimes), la fonctionnalité du réseau (capacité de circulation, temps de parcours, usagers de transit ou population touristique à servir) et le soutien au développement économique (desserte d'un pôle régional, d'un site industriel, d'un port, d'un site touristique, etc.). Les projets de développement sont présentés à l'annexe 1.

Par ailleurs, la ventilation annuelle du budget alloué aux projets de l'axe « Amélioration du réseau routier » dépend notamment des gains espérés en matière de sécurité (réduction potentielle du nombre de victimes), de niveau de services⁶, d'état des chaussées (IRI, orniérage, fissuration), d'état des structures (cote des éléments principaux de l'état de la structure et indice de fonctionnalité), d'achèvement de la Route verte et, enfin, de coordination avec les interventions du milieu (état d'avancement des projets d'infrastructures municipales). Le MTQ a également le souci de répartir les projets sur l'ensemble du territoire pour assurer le maintien de l'expertise et le développement régional. Les principaux projets d'amélioration sont présentés aux annexes 2 (réseau routier stratégique) et 3 (réseau routier supérieur autre que stratégique).

⁶. Le niveau de service est la mesure qualitative du service rendu à l'utilisateur de la route en relation avec ses éléments géométriques, conditionnée par les facteurs de trafic, de climat, de sécurité, de confort et de commodité de conduite et de coût d'entretien.

Pour ce qui est de l'axe « Conservation des chaussées », un plan d'intervention doit être élaboré afin de maintenir en bon état au moins 66 p. 100 des chaussées⁷ du réseau routier supérieur et 76 p. 100 du réseau routier stratégique régional. Les valeurs de l'IRI et de l'orniérage constituent des indicateurs importants lors de l'établissement des priorités des projets de conservation des chaussées (voir l'annexe 4).

Les projets inscrits dans l'axe « Conservation des structures » sont présentés à l'annexe 5 (conservation des structures sur le réseau routier supérieur). L'objectif du MTQ est de maintenir la qualité des structures au niveau actuel, soit 82 p. 100 en bon état sur le réseau stratégique et 77 p. 100, sur le réseau routier supérieur⁸.

Enfin, comme le MTQ se préoccupe de la sécurité routière et de la qualité des services aux citoyens, il entend procéder à une analyse détaillée des sites problématiques afin d'appliquer les mesures correctives nécessaires dans les meilleurs délais et de mettre en œuvre le Cadre territorial de gestion de l'exploitation des infrastructures de transport.

⁷. Les proportions des chaussées en bon état (en 2000) dans le Bas-Saint-Laurent sont les suivantes : 62 p. 100 pour l'autoroute (72 p. 100 au Québec), 70 p. 100 pour les routes nationales (67 p. 100 au Québec), 49 p. 100 pour les routes régionales (62 p. 100 au Québec), 62 p. 100 pour les routes collectrices (65 p. 100 au Québec) et 62 p. 100 pour l'ensemble du réseau (66 p. 100 au Québec).

⁸. Les proportions des structures en bon état à la suite des travaux exécutés en 2001 dans le Bas-Saint-Laurent s'établissent à 77,3 p. 100 sur le réseau supérieur et à 82 p. 100 sur le réseau routier stratégique en soutien au commerce extérieur. Le plan stratégique ministériel (2001-2004) prévoit des proportions de 64 p. 100 sur le réseau routier stratégique en soutien au commerce extérieur d'ici 2005 et de 60 p. 100 sur le réseau routier supérieur.

Annexe 1 Développement du réseau routier supérieur

Pour améliorer la sécurité sur le réseau routier stratégique et faciliter les déplacements entre les régions du Québec et avec les provinces maritimes, le MTQ propose des projets de développement du réseau routier du type autoroute dans l'axe de la route 185 ainsi que le long du littoral sud de l'estuaire du fleuve Saint-Laurent. En ce qui concerne la route 185, tous les projets de développement inscrits dans la planification sont évalués en fonction du réaménagement de la route 185 en autoroute à quatre voies avec deux chaussées séparées.

A Route 185

- A1 Construction d'une route à deux chaussées séparées (5,8 kilomètres), de deux carrefours étagés au boulevard de La Plaine et au 2^e Rang Est, d'un pont d'étagement au 1^{er} Rang et de voies de desserte à Rivière-du-Loup et à Saint-Antonin, travaux préparatoires exécutés à l'automne 2003 en vue de débiter la construction à l'été 2004
- A2 Détermination du tracé et étude d'impact du tronçon (40 kilomètres) entre Saint-Louis-du-Ha! Ha! et Saint-Antonin
- A3 Construction d'une route à deux chaussées séparées (12,2 kilomètres), de carrefours étagés et de voies de desserte à Saint-Louis-du-Ha! Ha! et à Cabano, étude d'impact rendue publique par le MENV en mars 2004
- A4 Détermination du tracé et étude d'impact de trois tronçons (totalisant 33 kilomètres) entre la frontière du Nouveau-Brunswick et Cabano
- A5 Construction d'une route à deux chaussées séparées (1,2 kilomètre), d'un carrefour étagé à la route 295 et de voies de desserte à Dégelis, travaux en cours, fin prévue en 2004-2005

B Voie de contournement à l'est de Rivière-du-Loup

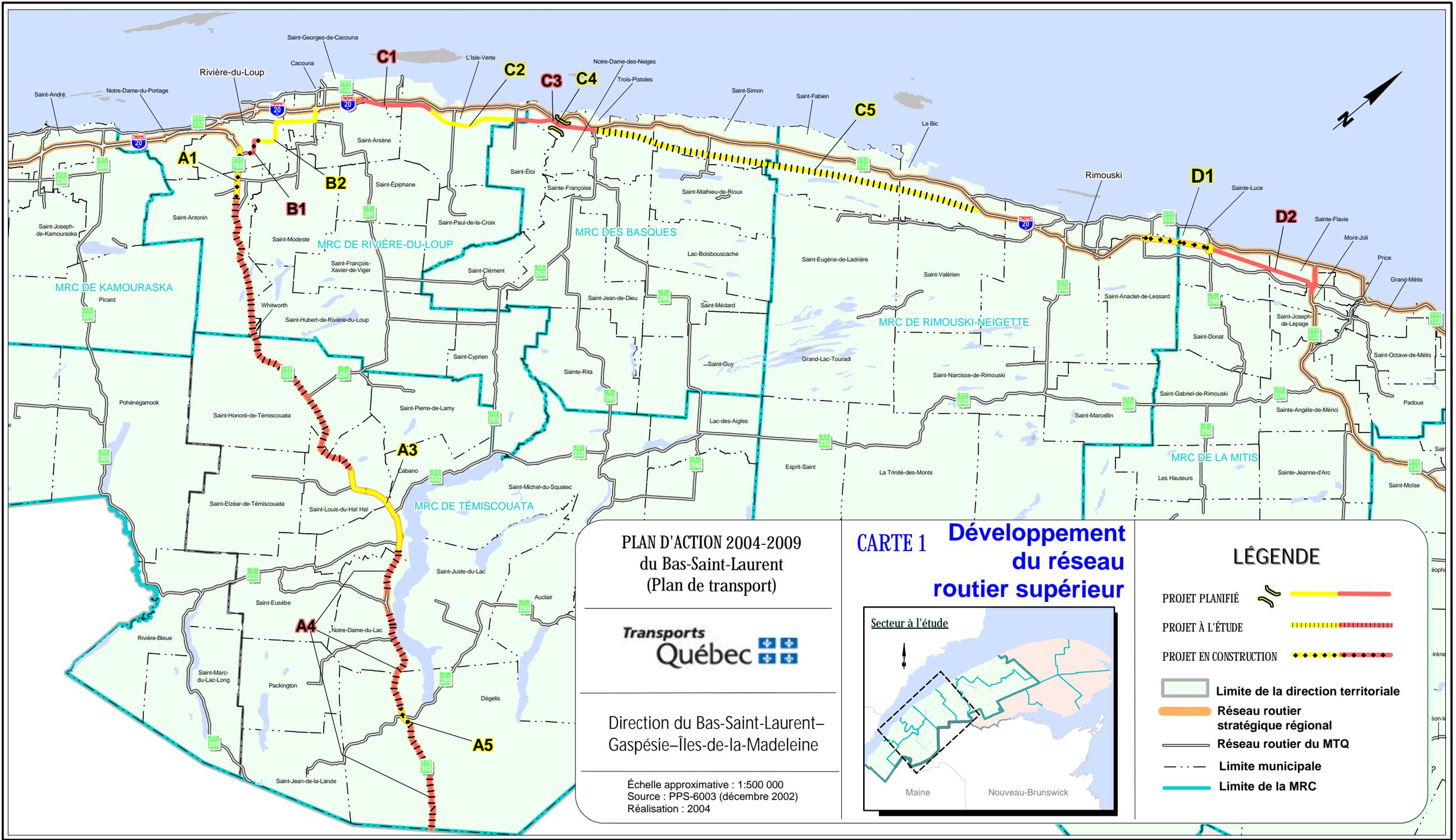
- B1 Construction d'une voie de contournement (2,8 kilomètres) à l'est de Rivière-du-Loup entre la rue Témiscouata (intersection du boulevard de La Plaine) et le chemin de la tourbière Saint-Laurent (phase 1), travaux en cours, ouverture de la route prévue l'automne 2004
- B2 Construction d'une voie de contournement (3,7 kilomètres) à l'est de Rivière-du-Loup entre le chemin de la tourbière Saint-Laurent et la route 291 (intersection de la route à Michon), réfection de la route 291 et de la route du Reste jusqu'à l'autoroute 20 (6 kilomètres) (phase 2), en préparation

C Autoroute 20, Saint-Georges-de-Cacouna–Le Bic

- C1 Construction d'une première chaussée d'autoroute entre Saint-Georges-de-Cacouna et L'Isle-Verte (9 kilomètres), certificat d'autorisation à obtenir
- C2 Construction d'une première chaussée d'autoroute entre L'Isle-Verte et Saint-Éloi (11 kilomètres), certificat d'autorisation à obtenir
- C3 Construction d'une première chaussée d'autoroute entre Saint-Éloi et Trois-Pistoles (10 kilomètres), certificat d'autorisation à obtenir
- C4 Construction d'un pont sur la rivière des Trois Pistoles, certificat d'autorisation à obtenir
- C5 Détermination du tracé et étude d'impact du tronçon Trois-Pistoles–Le Bic (47 kilomètres)

D Autoroute 20, Saint-Anaclet-de-Lessard–Mont-Joli

- D1 Construction d'une première chaussée d'autoroute entre la rue de la Gare à Saint-Anaclet-de-Lessard et la route 298 à Sainte-Luce (8 kilomètres), travaux débutés en novembre 2000 et s'échelonnant jusqu'en 2004, ouverture de la route en décembre 2003
- D2 Construction d'une première chaussée d'autoroute entre la route 298 à Sainte-Luce et la route 132 à Mont-Joli, incluant le réaménagement de la route 132 à Mont-Joli (13,6 kilomètres), plans et devis en préparation



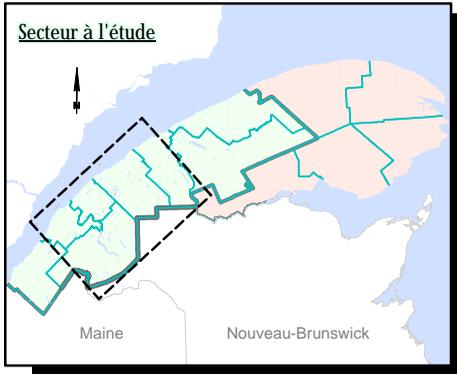
PLAN D'ACTION 2004-2009
du Bas-Saint-Laurent
(Plan de transport)



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

Échelle approximative : 1:500 000
Source : PPS-6003 (décembre 2002)
Réalisation : 2004

CARTE 1 Développement
du réseau
routier supérieur



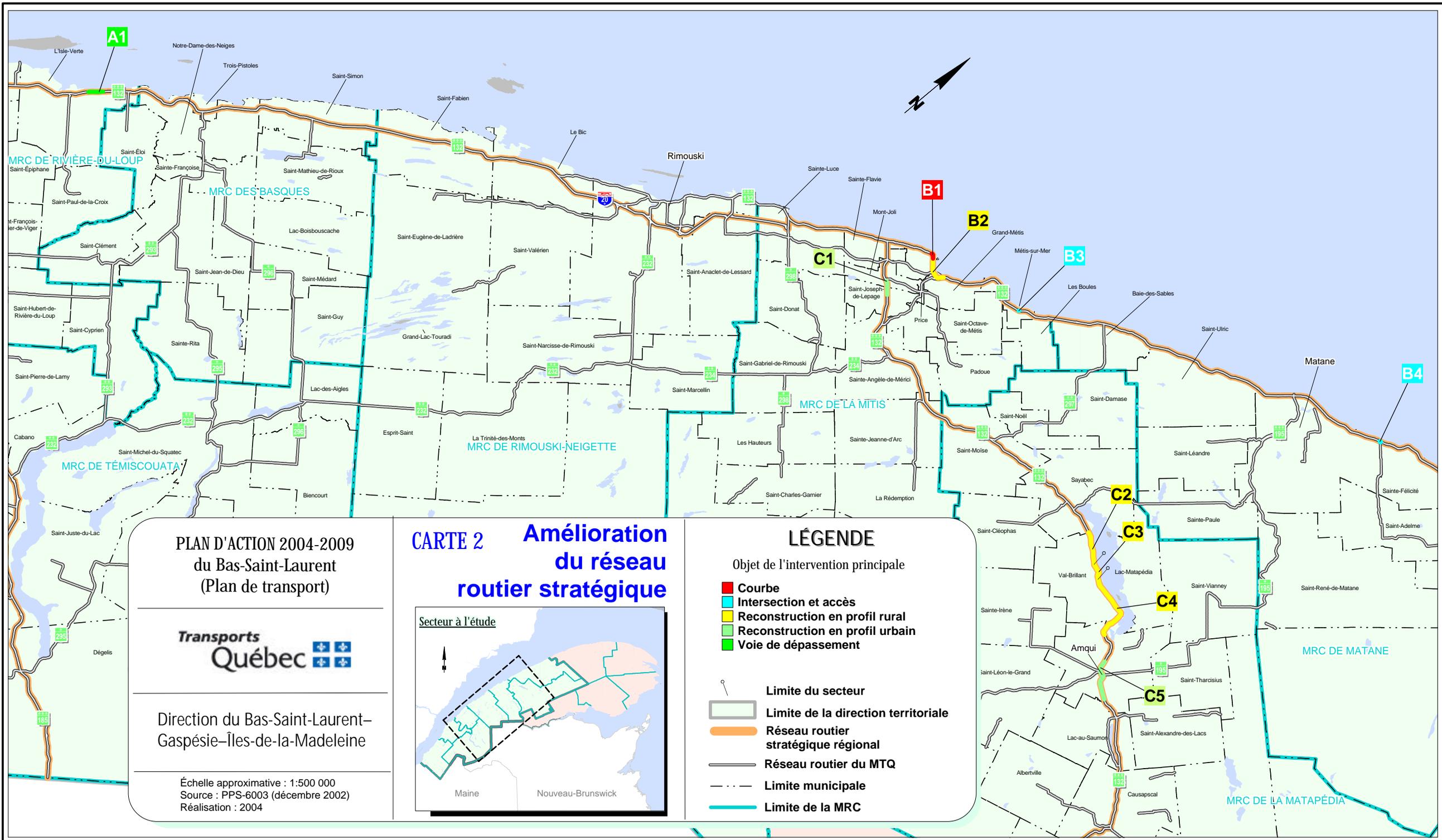
LÉGENDE

- PROJET PLANIFIÉ
- PROJET À L'ÉTUDE
- PROJET EN CONSTRUCTION
- Limite de la direction territoriale
- Réseau routier stratégique régional
- Réseau routier du MTQ
- Limite municipale
- Limite de la MRC

Annexe 2 Amélioration du réseau routier stratégique

En ce qui a trait à l'amélioration du réseau routier stratégique, les travaux ont pour objet d'améliorer les conditions de déplacement interrégional, de corriger les déficiences du réseau routier et d'accroître la sécurité des usagers. Compte tenu de l'alignement sinueux de la route nationale 132 faisant partie du réseau stratégique et du taux élevé de camions dans la circulation influant sur son niveau de service, des travaux d'aménagement de voies de dépassement seront favorisés en milieu rural et de traversée des agglomérations en milieu urbain. Enfin, le MTQ juge opportun d'améliorer le réseau routier supérieur en coordonnant ses travaux avec les projets d'infrastructures municipales et en contribuant à l'aménagement de la Route verte.

A	Route 132, axe Saint-Georges-de-Cacouna–Le Bic
A1	Aménagement d'une voie de dépassement à L'Isle-Verte
B	Route 132, axe Mont-Joli–Les Méchins
B1	Correction de la courbe de la pointe aux Cenelles et à l'entrée de l'Institut Maurice-Lamontagne en vue d'améliorer la sécurité de ce secteur en période hivernale
B2	Reconstruction en profil rural de la route 132 à Grand-Métis et à Sainte-Flavie et du pont Arthur-Bergeron sur la rivière Mitis (courbes et profil de la route déficients)
B3	Réaménagement de l'intersection de la route 132 et du chemin de la Station à Métis-sur-Mer
B4	Réaménagement géométrique de l'intersection de la route 132 et de la route de Saint-Adelme à Matane
C	Route 132, axe Mont-Joli–Sainte-Florence
C1	Reconstruction de la route 132 en profil urbain à Mont-Joli et à Saint-Joseph-de-Lepage
C2	Réaménagement de la route 132 en profil rural à Val-Brillant (géométrie déficiente)
C3	Réaménagement de la route 132 en profil rural à Val-Brillant (géométrie déficiente)
C4	Réaménagement de la route 132 en profil rural à Amqui et à Val-Brillant (géométrie déficiente)
C5	Réaménagement de la route 132 en profil urbain à Amqui (quatre phases : trois phases réalisées et une à venir)



Annexe 3 Amélioration du réseau routier supérieur (réseau routier stratégique exclu)

Concernant l'amélioration du réseau routier supérieur, excluant le réseau stratégique, les travaux ont pour objet d'améliorer les conditions de déplacement intrarégional, de corriger les déficiences majeures du réseau routier et d'accroître la sécurité des usagers. Les travaux de reconstruction en profil urbain s'inspireront des principes d'aménagement routier dans la traversée des agglomérations. Des corrections seront apportées à plusieurs intersections jugées déficientes. Des corrections du profil de la route et l'aménagement de haies brise-vent permettront également d'améliorer la sécurité des usagers. Enfin, le MTQ juge opportun d'améliorer le réseau routier supérieur en coordonnant ses travaux avec les projets d'infrastructures municipales et en contribuant à l'aménagement de la Route verte.

A Reconstruction en profil urbain (traversée des agglomérations)

- A1 Reconstruction en profil urbain d'une partie de la route 132 à Saint-Georges-de-Cacouna
- A2 Aménagement d'îlots aux entrées du village d'Esprit-Saint sur la route 232 en vue de circonscrire le milieu urbain
- A3 Reconstruction en profil urbain d'une partie de la route 195 pour corriger les déficiences de drainage et contrôler les accès à Amqui
- A4 Reconstruction en profil urbain d'une partie de la route 195 à Amqui
- A5 Reconstruction en profil urbain et correction d'une courbe sous-standard sur la route 195 dans le village de Saint-Vianney

B Intersections et accès

- B1 Correction de l'intersection de la rue Guimond et de la route 132 à La Pocatière
- B2 Correction du tracé en plan de la route 230 (à la hauteur de l'intersection) et de la route de la Station à Saint-André
- B3 Reconstruction en profil urbain afin de corriger des problèmes de visibilité au carrefour (avenue du Foyer) et à l'arrêt sur la route 289 à Saint-Alexandre-de-Kamouraska
- B4 Reconstruction en profil urbain, correction du profil de la route et contrôle des accès sur le chemin de Rivière-Verte, près de l'intersection du 1^{er} Rang Est, à Saint-Antoine
- B5 Réaménagement géométrique de l'intersection de la rue Hayward (route d'accès à la traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon) et de la route 132
- B6 Réaménagement géométrique de l'intersection du chemin Denonville et du 3^e Rang à Saint-Paul-de-la-Croix
- B7 Réaménagement géométrique de l'intersection des routes 295 et 293 à Saint-Jean-de-Dieu
- B8 Réaménagement géométrique de l'intersection dans le centre du village de Lejeune
- B9 Réaménagement géométrique de l'intersection du 4^e Rang et de la route 296 à Saint-Guy

- B10 Réaménagement géométrique de l'intersection des routes 234 et 298 dans le village de Saint-Gabriel-de-Rimouski
- B11 Construction d'une voie de virage à gauche sur la route 132 à l'intersection de la rue Saint-Edmond à Lac-au-Saumon

C Reconstruction en profil rural

- C1 Reconstruction en profil rural d'une partie de la route Principale et réaménagement géométrique de l'intersection de la route de la Seigneurie à Saint-Eusèbe
- C2 Reconstruction en profil rural d'une partie de la route 195 à Saint-René-de-Matane pour corriger des courbes sous-standards

D Correction de courbes et de pentes

- D1 Correction de courbes et de l'intersection des routes 295 et 232 à Saint-Michel-du-Squatec et construction d'une voie lente pour les camions
- D2 Correction du profil de la route 293 (reconstruction en profil rural) à Sainte-Françoise
- D3 Correction du profil de la route collectrice de Saint-Mathieu
- D4 Correction de pentes et de courbes sur la route 298 aux Hauteurs et à Saint-Charles-Garnier
- D5 Reconstruction du chemin Lacroix pour contourner le chemin Kempt (pente raide) à Causapscal

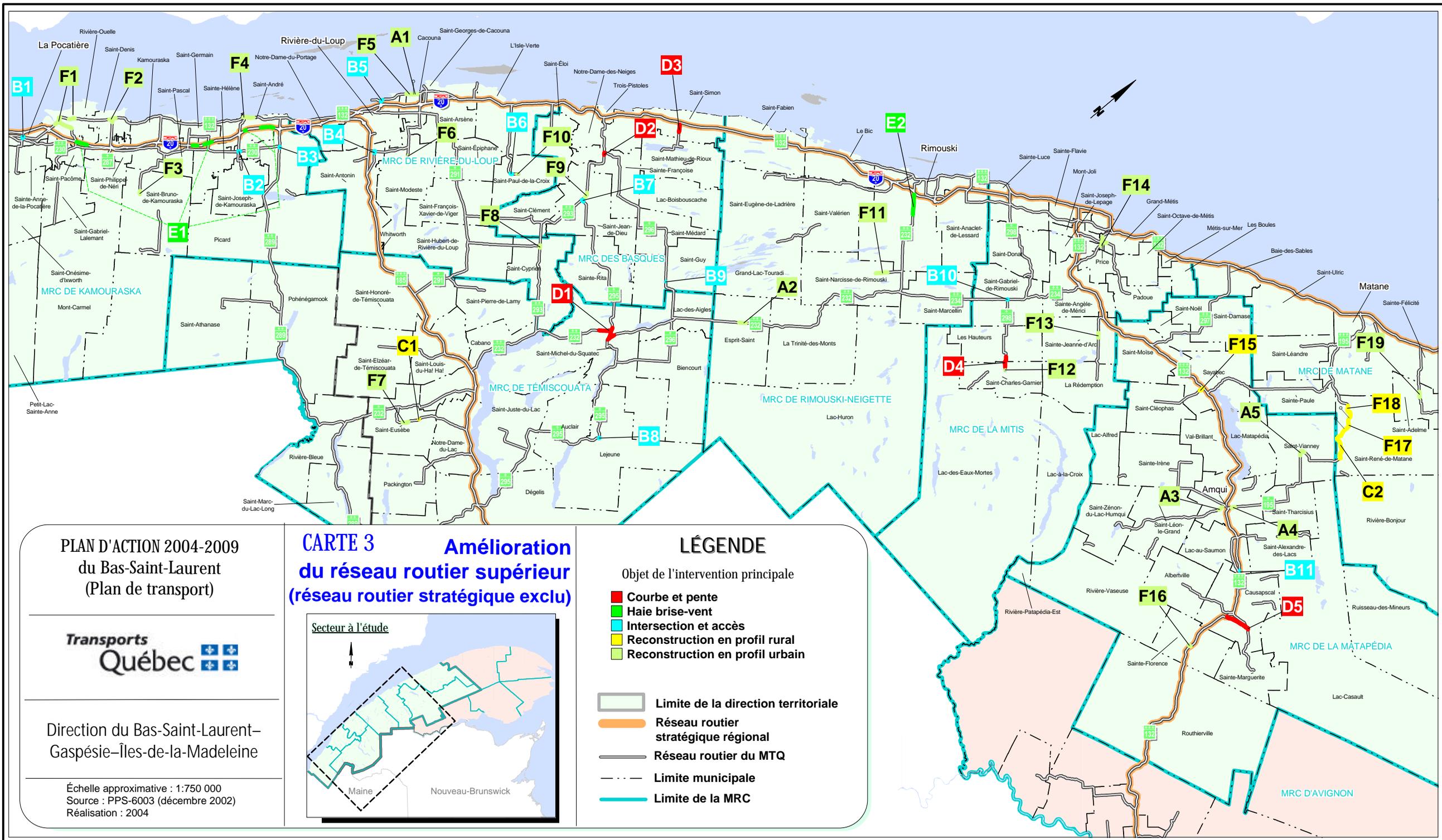
E Haies brise-vent

- E1 Aménagement de haies brise-vent le long de l'autoroute 20 pour améliorer la sécurité routière en période hivernale
- E2 Aménagement de haies brise-vent ou autres solutions le long de la route 232 à Rimouski pour améliorer la visibilité en période hivernale

F Interventions coordonnées avec d'autres organismes (municipalités)

- F1 Projet d'assainissement des eaux et d'aqueduc sur la route 132 à Rivière-Ouelle
- F2 Projet d'égout sanitaire sur les routes 132 et 287 à Saint-Denis (profil urbain sur la route 132)
- F3 Projet d'assainissement des eaux usées sur la route du Petit-Moulin à Saint-Bruno-de-Kamouraska (profil urbain)
- F4 Projet d'assainissement des eaux sur la route 132 à Saint-André (profil urbain)
- F5 Reconstruction en profil urbain d'une partie de la route 132 à Saint-Georges-de-Cacouna
- F6 Reconstruction en profil urbain de la route de l'église Nord (entre les rues des Cèdres et Principale) à Saint-Modeste
- F7 Projet d'assainissement des eaux sur la rue Principale à Saint-Eusèbe (profil urbain)
- F8 Projet d'aqueduc et d'égout sur la route 293 à Saint-Cyprien (profil urbain)
- F9 Projet d'assainissement des eaux sur la route 293 à Saint-Jean-de-Dieu (profil urbain)

- F10 Projet d'égouts pluvial et sanitaire sur la rue Principale à Saint-Paul-de-la-Croix (profil urbain)
- F11 Projet d'aqueduc et d'égout sur le chemin Duchénier à Saint-Narcisse-de-Rimouski (profil urbain, drainage)
- F12 Reconstruction en profil urbain d'une partie de la route 298 (de l'intersection du 7^e Rang vers le nord) à Saint-Charles-Garnier
- F13 Projet d'aqueduc et d'égout sanitaire sur la route Massé à Sainte-Jeanne-d'Arc (profil urbain)
- F14 Projet d'assainissement des eaux sur la route 234 et la rue Saint-Rémi à Price (profil urbain et correction de courbe)
- F15 Projet d'aqueduc et d'égout sur la rue Lacroix à Sayabec (profil rural)
- F16 Projet d'égout sanitaire sur la rue du Pont à Sainte-Florence (profil urbain)
- F17 Reconstruction en profil rural d'une partie de la route 195 à Saint-René-de-Matane
- F18 Reconstruction en profil rural d'une partie de la route 195 à Saint-René-de-Matane
- F19 Reconstruction en profil urbain d'une partie de la route de Saint-Adelme pour corriger les déficiences de drainage dans les limites du village de Saint-Adelme



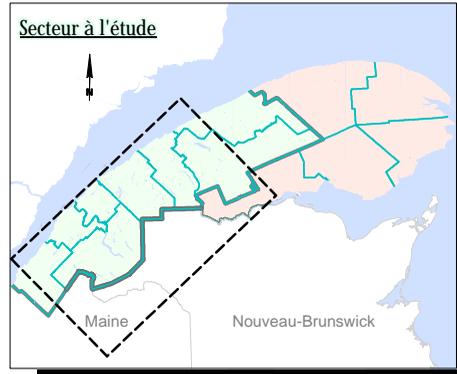
PLAN D'ACTION 2004-2009
du Bas-Saint-Laurent
(Plan de transport)



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

Échelle approximative : 1:750 000
Source : PPS-6003 (décembre 2002)
Réalisation : 2004

CARTE 3 Amélioration du réseau routier supérieur (réseau routier stratégique exclu)



LÉGENDE

- Objet de l'intervention principale
 - Courbe et pente
 - Haie brise-vent
 - Intersection et accès
 - Reconstruction en profil rural
 - Reconstruction en profil urbain

- Limite de la direction territoriale
 - Réseau routier stratégique régional
 - Réseau routier du MTQ
 - Limite municipale
 - Limite de la MRC

Annexe 4 Conservation des chaussées du réseau routier supérieur

En ce qui a trait à la conservation des chaussées du réseau routier supérieur, les travaux de conservation des chaussées permettront de maintenir en bon état l'ensemble du réseau routier supérieur du Bas-Saint-Laurent.

Le réseau routier supérieur est composé de la façon suivante :

	Type de route				Total
	Autoroute	Route nationale	Route régionale	Route collectrice	
Longueur réelle en kilomètres*	197	631	381	755	1 964

* C'est-à-dire, pour le réseau routier principal, les longueurs des routes à chaussée contiguë et celles des chaussées gauche et droite des routes ayant des chaussées séparées. Les longueurs des voies de service et des bretelles doivent être ajoutées.

L'autoroute 20 et les routes nationales 132 et 185 représentent les principales routes pour les déplacements à l'échelle régionale et interrégionale. À ce titre, ces axes routiers correspondent au réseau routier stratégique régional. Un autre axe routier s'est aussi développé graduellement le long de la rivière Matane où serpente la route nationale 195 qui assure la liaison entre Matane et Amqui et la vallée de la Matapédia.

Bien que le MTQ investisse des sommes importantes chaque année pour améliorer le réseau routier, les besoins demeurent présents. L'analyse de l'état des chaussées selon l'indice de rugosité international (IRI) laisse voir que les routes régionales ont le pourcentage le plus élevé de déficiences au-dessus du seuil d'intervention, suivies de l'autoroute 20, des routes collectrices et nationales.

Ensemble du réseau routier supérieur

	Type de route				Total
	Autoroute	Route nationale	Route régionale	Route collectrice	
État (en 2000) (% en bon état)	62	70	49	62	62
Cible régionale (%)	76	70	66	66	66
Cible provinciale (%)*	76	66 ou 76	66	66	66

* Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004 : 76 p. 100 pour le réseau stratégique (p. 36), et 66 p. 100 pour le réseau supérieur (p. 39).

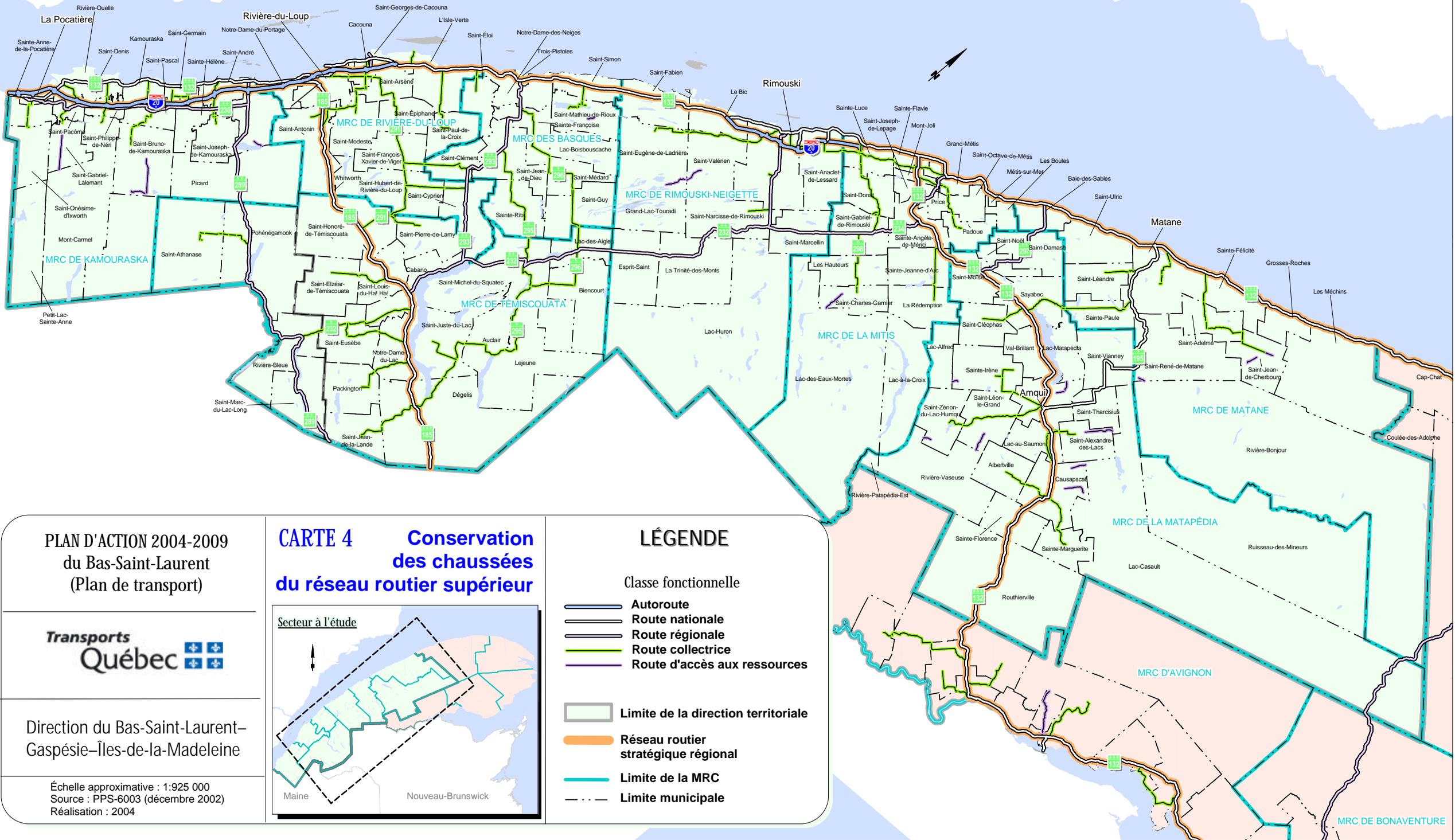
Réseau routier stratégique

	Type de route				Total
	Autoroute	Route nationale	Route régionale	Route collectrice	
État (en 2000) (% en bon état)	62	82	54	S. O.	73
Cible régionale (%)	76	82	76	S. O.	76
Cible provinciale (%)*	76	76	76	S. O.	76

* Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004 : 76 p. 100 pour le réseau stratégique (p. 36), et 66 p. 100 pour le réseau supérieur (p. 39).

Pour atteindre les cibles, la priorité des travaux sera définie, entre autres, à l'aide des paramètres suivants :

- les sections comportant un problème particulier : l'orniérage ou la déformation majeure au gel et au dégel nuisant à la sécurité routière;
- une qualité de roulement intolérable;
- le rapport coût-avantage du projet.



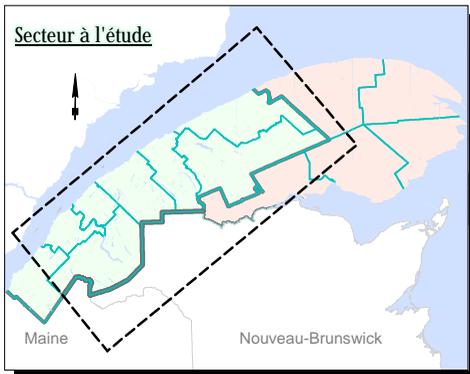
PLAN D'ACTION 2004-2009
du Bas-Saint-Laurent
(Plan de transport)



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

Échelle approximative : 1:925 000
Source : PPS-6003 (décembre 2002)
Réalisation : 2004

CARTE 4 Conservation
des chaussées
du réseau routier supérieur



LÉGENDE

- Classe fonctionnelle
- Autoroute
 - Route nationale
 - Route régionale
 - Route collectrice
 - Route d'accès aux ressources
- Limite de la direction territoriale
- Réseau routier stratégique régional
 - Limite de la MRC
 - Limite municipale

MRC DE BONAVENTURE

Annexe 5 Conservation des structures du réseau routier supérieur

Dans le cas de la conservation des structures du réseau routier supérieur, les travaux visent à maintenir la qualité des structures en donnant priorité aux interventions préventives.

A Réparation de pont

- A1 Réparation des joints de dilatation du pont 14038NS (route 287, autoroute 20) à Saint-Philippe-de-Néri
- A2 Réparation des systèmes de structure du pont 03383 (chemin de la Rivière-Noire, rivière Boucanée) à Saint-Athanase
- A3 Réparation des éléments du tablier du pont 03365 (route 289) à Saint-Alexandre-de-Kamouraska
- A4 Réparation des éléments du tablier du pont 07524 (route 232, rivière Cabano) à Saint-Eusèbe
- A5 Réparation des éléments du tablier du pont 07523 (route 232, ruisseau de la Pointe au Sable) à Cabano
- A6 Réparation des éléments de fondation du pont 07577 (route 295, rivière Touladi) à Saint-Michel-du-Squatec
- A7 Réparation des joints de dilatation du pont 13612 (route 132, voie ferrée) à Sayabec
- A8 Réparation des joints de dilatation des ponts 04445 et 04448 (route 132, rivière Petite Matane) à Matane
- A9 Réparation des joints de dilatation du pont 04420 (route 132, ruisseau de la Vapeur) aux Méchins

B Réfection de pont

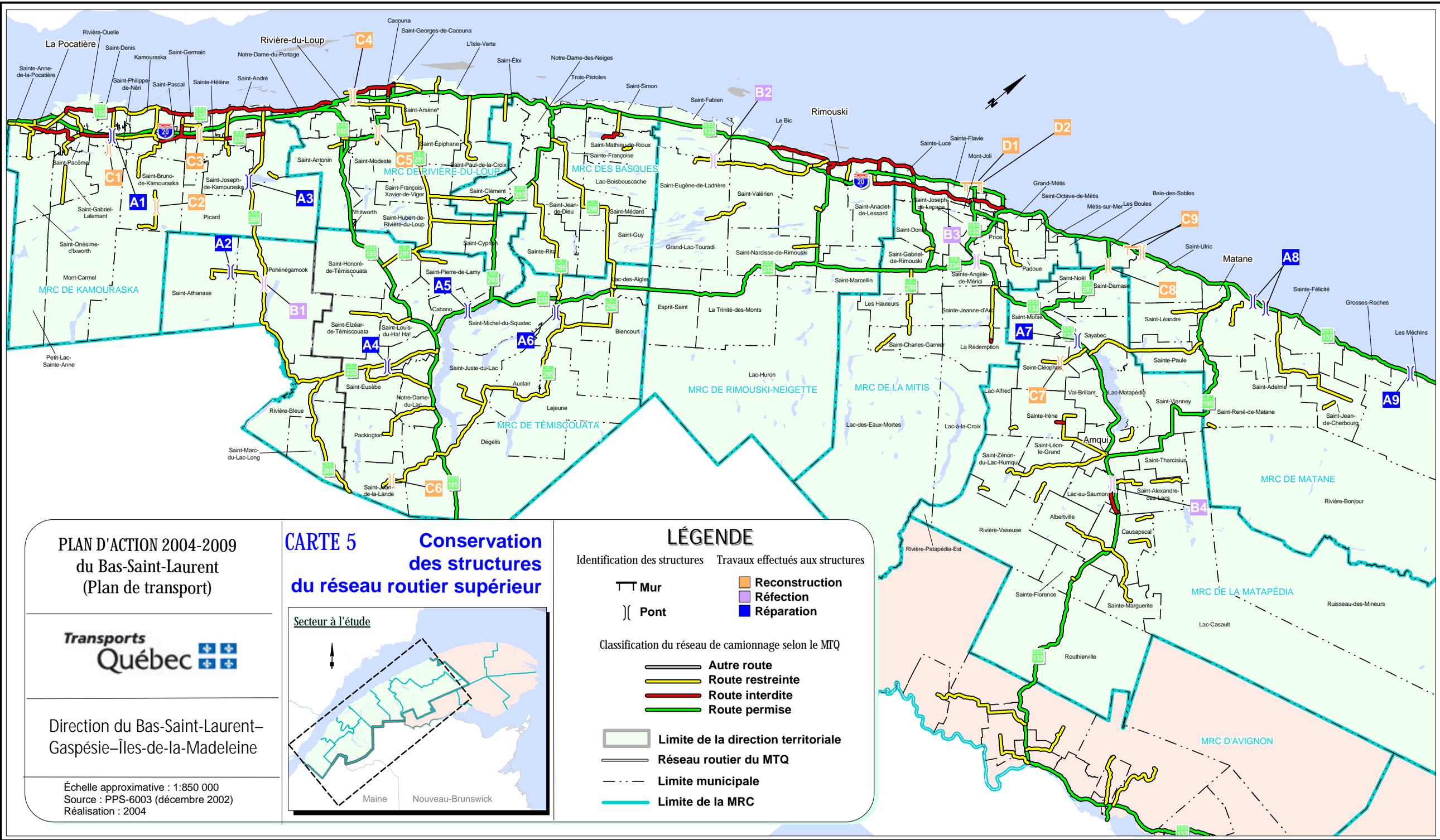
- B1 Réfection des éléments du tablier du pont 03396 (route 289, rivière Boucanée) à Pohénégamook
- B2 Renforcement du pont 06419 (4^e Rang Est, rivière du Bic) à Saint-Eugène-de-Ladrière
- B3 Réfection des systèmes de structure du pont 04369 (avenue de la Vallée, rivière Paquet) à Saint-Angèle-de-Méridi
- B4 Réfection des systèmes de structure du pont 13175 (route Saint-Edmond, voie ferrée) à Lac-au-Saumon

C Reconstruction de pont

- C1 Remplacement du pont non fonctionnel 09621 (route 287, ruisseau Creux) à Mont-Carmel
- C2 Reconstruction du pont à capacité réduite 03459 (route de la Rivière-Manie) à Saint-Bruno-de-Kamouraska
- C3 Reconstruction du pont non fonctionnel 03409 (route de l'Église, rivière Goudron) à Sainte-Hélène
- C4 Reconstruction du pont non fonctionnel 06568 (route 132, 1^{er} Rang, Petite rivière du Loup) à Rivière-du-Loup
- C5 Reconstruction du pont non fonctionnel 06554 (route de l'Église Nord, rivière Verte) à Saint-Modeste
- C6 Reconstruction du pont à capacité réduite 07550 (route de Saint-Jean, Petit ruisseau Baker) à Saint-Jean-de-la-Lande
- C7 Reconstruction du pont à capacité réduite 04491 (rue Principale, rivière Saint-Pierre) à Saint-Cléophas
- C8 Reconstruction du pont non fonctionnel 04380 (route 297, rivière Tartigou) à Baie-des-Sables
- C9 Reconstruction du pont non fonctionnel 04381 et du mur 11145 (route 132, rivière Tartigou) à Baie-des-Sables

D Réparation, réfection ou reconstruction de mur

- D1 Reconstruction du mur 11147 (route 132) à Sainte-Flavie
- D2 Reconstruction du mur 11423 (route 132) à Sainte-Flavie



PLAN D'ACTION 2004-2009
du Bas-Saint-Laurent
 (Plan de transport)

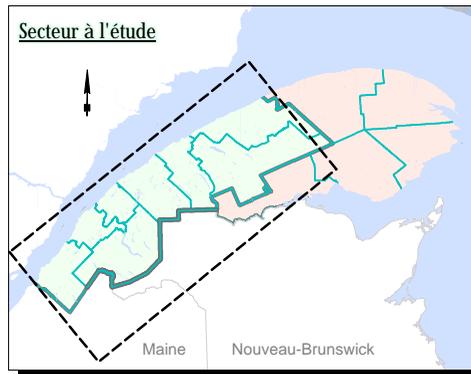


Direction du Bas-Saint-Laurent-
 Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

Échelle approximative : 1:850 000
 Source : PPS-6003 (décembre 2002)
 Réalisation : 2004

CARTE 5 **Conservation**
des structures
du réseau routier supérieur

Secteur à l'étude



LÉGENDE

Identification des structures Travaux effectués aux structures

—|— Mur
)) (Pont

■ Reconstruction
 ■ Réfection
 ■ Réparation

Classification du réseau de camionnage selon le MTQ

— Autre route
 — Route restreinte
 — Route interdite
 — Route permise

— Limite de la direction territoriale
 — Réseau routier du MTQ
 - - - Limite municipale
 — Limite de la MRC

