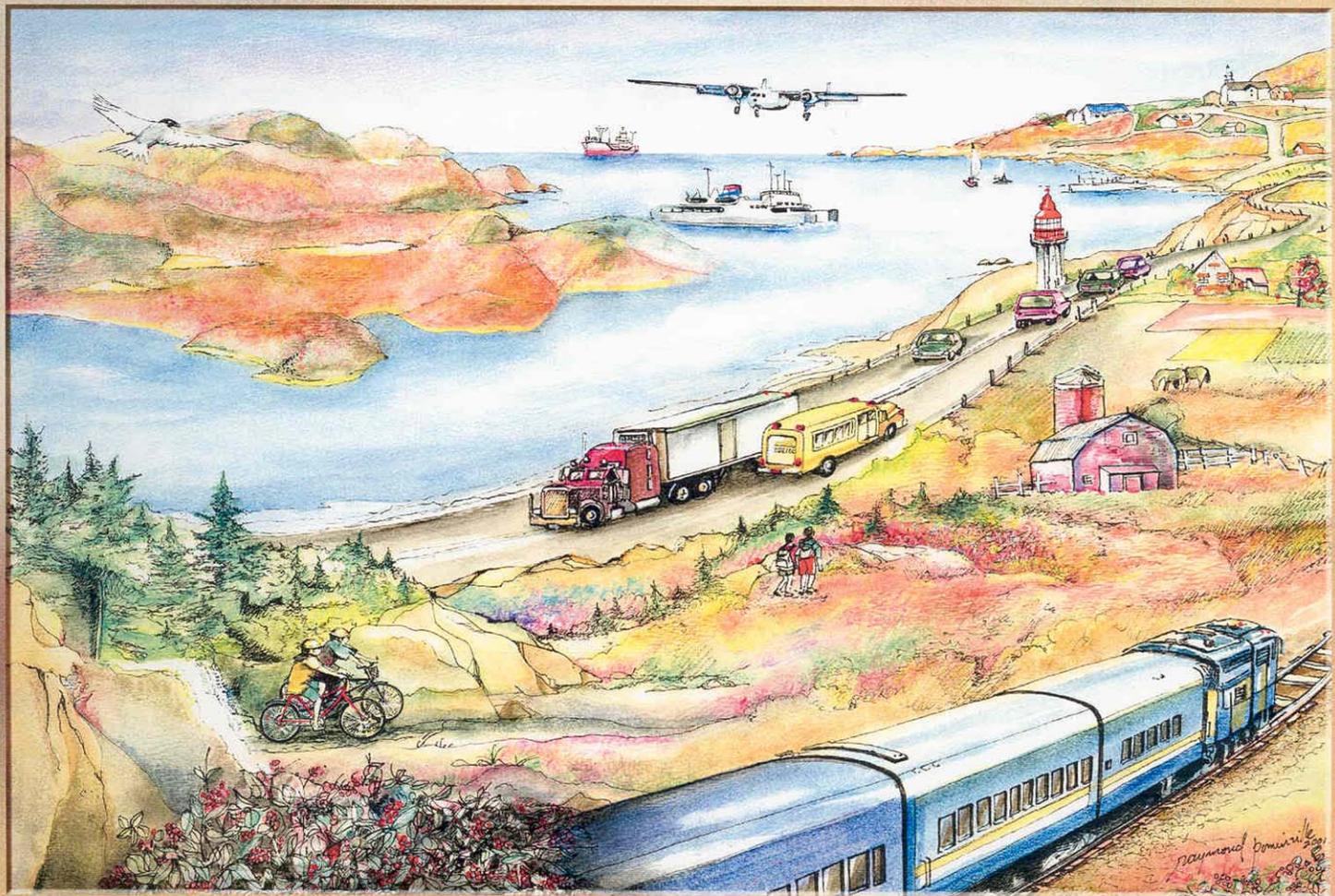


# PLAN DE TRANSPORT DU BAS-SAINT-LAURENT



---

# **PLAN DE TRANSPORT DU BAS-SAINT-LAURENT**

---

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

Ministère des Transports du Québec

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

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

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

Téléphone : (418) 727-3674

Télécopieur : (418) 727-3673

Illustration : Raymond Pominville

Infographie : Les Éditions Mer et Monde inc.

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2004  
ISBN 2-550-40776-8

## MOT DU DIRECTEUR



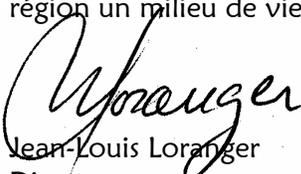
J'ai le plaisir de vous présenter le *Plan de transport du Bas-Saint-Laurent*, résultat d'un processus au cours duquel ont été associées bon nombre de personnes. En raison des échanges constants que nous entretenons au fil des jours sur divers dossiers, ce plan de transport et le *Plan d'action 2004-2009*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

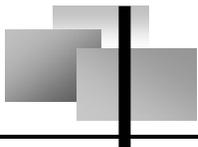
L'élaboration du plan de transport a suscité de grandes attentes à l'intérieur du Ministère, puisque nous avons vu dans cet outil de planification la possibilité d'améliorer notre connaissance globale en matière de transport sur le territoire bas-laurentien. Nous voulions aussi que la démarche d'élaboration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

Ainsi, à la suite de la production du diagnostic sur les transports dans la région du Bas-Saint-Laurent, la tenue d'un colloque régional de consultation, où plus de 250 personnes étaient présentes, a permis de définir les enjeux et les défis à relever pour assurer un développement continu de la région. Le présent plan de transport représente donc la mise en commun des préoccupations des acteurs locaux et régionaux et de celles du Ministère. Il constitue, en fait, la conversion des enjeux définis lors des consultations en orientations et objectifs, avec le but ultime que les différents modes de transport permettent d'assurer le développement économique et social de la région, tout en préservant la qualité de vie et la sécurité des citoyens et citoyennes.

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

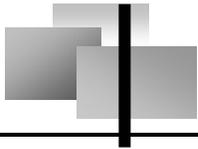
Enfin, après avoir uni nos efforts au cours du processus d'élaboration, je vous invite maintenant à poursuivre cette formidable collaboration dans la mise en œuvre et le suivi du plan de transport afin de travailler tous ensemble dans le même sens pour faire de notre région un milieu de vie de qualité.

  
Jean-Louis Loranger  
Directeur

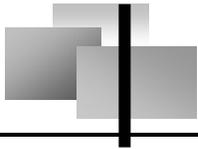


## TABLE DES MATIÈRES

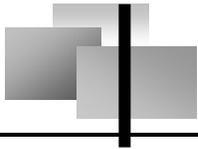
Liste des tableaux .....	vii
Liste des figures .....	vii
Liste des cartes .....	vii
Liste des sigles .....	ix
Introduction.....	1
1 Contexte de réalisation.....	9
1.1 Orientations ministérielles et gouvernementales .....	10
1.1.1 Mission et planification stratégique du MTQ .....	10
1.1.2 Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire.....	10
1.1.3 Grands principes du développement durable.....	11
1.1.4 Amélioration de la qualité de vie et de l'environnement le long des infrastructures de transport .....	12
1.1.5 Services de base pour l'ensemble de la population.....	12
1.2 Orientations régionales .....	12
1.2.1 Développement régional .....	12
1.2.2 Aménagement du territoire .....	14
1.3 Portrait de l'organisation du territoire.....	16
1.4 Enjeux régionaux et transport.....	17
2 Enjeu 1 – Mobilité des personnes et des marchandises sur un réseau routier sécuritaire basée sur les besoins de déplacement interrégional et intrarégional .....	23
2.1 Mobilité et sécurité sur le réseau routier – Diagnostic.....	23
2.1.1 Réseau routier .....	23
2.1.1.1 Fonctionnalité et état du réseau routier .....	23
2.1.1.2 Exploitation du réseau routier .....	26
2.1.2 Réseaux récréotouristiques.....	27
2.1.2.1 Voies cyclables .....	27
2.1.2.2 Véhicules hors route .....	29
2.1.3 Sécurité routière .....	29
2.1.4 Environnement et qualité de vie.....	32
2.1.4.1 Bruit.....	34
2.1.4.2 Transport des matières dangereuses.....	35
2.2 Mobilité et sécurité sur le réseau routier – Orientations et objectifs.....	35
2.2.1 Orientation 1 – Développement d'un réseau routier stratégique régional efficace et amélioration des conditions de déplacement entre les régions .....	36



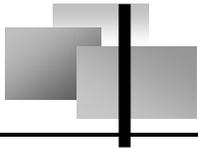
2.2.1.1	Objectif – Réaménager la route 185 en autoroute à deux chaussées séparées et améliorer la liaison en direction est avec l'autoroute 20 .....	37
2.2.1.2	Objectif – Améliorer les conditions de circulation dans les axes Rivière-du-Loup–Matane et Mont-Joli–Matapédia .....	38
2.2.1.3	Objectif – Améliorer la qualité du réseau routier stratégique régional .....	39
2.2.2	Orientation 2 – Amélioration des conditions de déplacement régional et local sur les autres routes du réseau routier supérieur ainsi que de la qualité des chaussées .....	39
2.2.2.1	Objectif – Poursuivre les travaux d'amélioration routière 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.....	39
2.2.2.2	Objectif – Maintenir et améliorer la qualité des chaussées du réseau supérieur pour atteindre et respecter les objectifs ministériels selon la classification des routes .....	40
2.2.3	Orientation 3 – Protection des routes le long des berges.....	40
2.2.3.1	Objectif – Déterminer les zones vulnérables à l'érosion et planifier les interventions en vue de protéger le réseau routier et l'environnement.....	40
2.2.4	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.....	41
2.2.4.1	Objectif – Maintenir la qualité des structures des routes du réseau supérieur en donnant priorité à l'entretien préventif ...	41
2.2.4.2	Objectif – Reconstruire ou renforcer les ponts présentant des déficiences.....	41
2.2.5	Orientation 5 – Gestion de l'urbanisation et des aménagements routiers dans le but de concilier circulation, sécurité et qualité de vie de la population.....	42
2.2.5.1	Objectif – 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.....	42
2.2.5.2	Objectif – Apporter l'appui nécessaire aux MRC et aux municipalités dans le contexte de la révision des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme .....	43



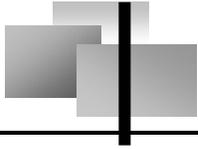
2.2.5.3	Objectif – Encourager et soutenir les MRC et les municipalités pour qu'elles intègrent, dans les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme, des mesures d'aménagement du territoire favorables à la fluidité de la circulation et à la sécurité des usagers sur le réseau stratégique régional, sur les principaux chemins d'accès à ce réseau et sur toutes les routes de transit ciblées par la MRC ..	43
2.2.5.4	Objectif – Apporter des mesures de correction aux accès non conformes et des mesures de gestion des nouveaux accès .....	43
2.2.5.5	Objectif – Coordonner les interventions sur le réseau routier avec celles du milieu .....	44
2.2.6	Orientation 6 – Maintien et amélioration de l'exploitation du réseau routier.....	44
2.2.6.1	Objectif – Mettre en place un mode de gestion des infrastructures routières basé sur le concept de l'exploitation.....	44
2.2.7	Orientation 7 – Développement et entretien de voies cyclables en collaboration avec les partenaires.....	45
2.2.7.1	Objectif – Contribuer au cyclotourisme par un apport financier à la réalisation et à l'entretien de la Route verte .....	46
2.2.7.2	Objectif – Contribuer à la réalisation des réseaux cyclables locaux et régionaux selon les paramètres de la Politique sur le vélo .....	46
2.2.8	Orientation 8 – Aménagement sécuritaire des sentiers de véhicules hors route .....	46
2.2.8.1	Objectif – 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.....	47
2.2.9	Orientation 9 – Amélioration de la sécurité routière .....	47
2.2.9.1	Objectif – Réduire le nombre d'accidents routiers et leur gravité.....	48
2.2.10	Orientation 10 – Prévention et correction des problèmes de pollution sonore en bordure des voies de circulation.....	49
2.2.10.1	Objectif – 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 .....	49



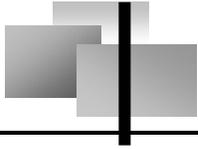
2.2.11	Orientation 11 – Respect et protection de l’environnement.....	49
2.2.11.1	Objectif – Intégrer et maintenir la notion de protection de l’environnement à chacune des étapes de la planification et de la réalisation des projets .....	50
2.2.11.2	Objectif – Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ.....	50
2.2.12	Orientation 12 – Mise en valeur des paysages le long des infrastructures routières .....	50
2.2.12.1	Objectif – Harmoniser les interventions en matière de transport avec les traits de caractère du paysage .....	51
3	Enjeu 2 – Maintien et amélioration des infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes dans une perspective de complémentarité et de desserte des secteurs isolés ..	55
3.1	Réseau multimodal – Diagnostic du transport des marchandises.....	55
3.1.1	Transport ferroviaire .....	55
3.1.2	Transport maritime .....	57
3.1.3	Transport aérien.....	59
3.1.4	Transport par camion.....	60
3.2	Réseau multimodal – Orientation et objectifs .....	61
3.2.1	Orientation 13 – Maintien d’un réseau multimodal d’infrastructures efficaces et sécuritaires en l’optimisant par de nouvelles logistiques de transport .....	61
3.2.1.1	Objectif – Participer financièrement au maintien, à la revitalisation et à la sécurité des infrastructures ferroviaires ...	62
3.2.1.2	Objectif – Mettre en œuvre la Politique québécoise de transport maritime et fluvial .....	62
3.2.1.3	Objectif – Soutenir les dessertes aériennes et maritimes des territoires isolés et collaborer à la mise en œuvre de la Politique nationale de transport aérien .....	63
3.2.1.4	Objectif – Optimiser les infrastructures en favorisant la mise en place de nouveaux équipements ou de nouvelles logistiques de transport .....	64
4	Enjeu 3 – Intégration de systèmes de transport des personnes afin de desservir les communautés rurales et d’offrir des services interurbains complémentaires.....	67
4.1	Services intégrés de transport des personnes – Diagnostic.....	67
4.1.1	Transport collectif interurbain .....	67
4.1.1.1	Transport par autocar.....	68
4.1.1.2	Transport par train .....	69
4.1.1.3	Transport par avion .....	69
4.1.1.4	Liaisons, dessertes et croisières maritimes .....	70



4.1.2	Transport collectif local .....	71
4.1.2.1	Transport en commun .....	71
4.1.2.2	Transport adapté.....	71
4.1.2.3	Transport par taxi .....	72
4.1.2.4	Transport scolaire.....	73
4.1.2.5	Intégration des services de transport collectif .....	74
4.2	Services intégrés de transport des personnes – Orientations et objectifs.....	75
4.2.1	Orientation 14 – Consolidation des services de transport interurbain ....	76
4.2.1.1	Objectif – Assurer les services nécessaires pour les traverses maritimes et les dessertes .....	76
4.2.1.2	Objectif – Collaborer avec les acteurs du milieu pour optimiser les services de transport interurbain.....	76
4.2.2	Orientation 15 – Optimisation des systèmes locaux de transport des personnes.....	77
4.2.2.1	Objectif – Améliorer l’accessibilité au transport adapté dans les municipalités non desservies .....	77
4.2.2.2	Objectif – Améliorer l’offre de service en matière de transport adapté en tenant compte des réalités régionales ....	77
4.2.2.3	Objectif – Contribuer au développement de services de taxi de qualité .....	78
4.2.2.4	Objectif – Encourager le développement des services de transport en commun dans les communautés rurales .....	78
4.2.2.5	Objectif – Soutenir et encourager les initiatives et les projets locaux de mise en commun des services de transport collectif en milieu rural .....	79
5	Enjeu 4 – Amélioration de la performance du MTQ afin d’offrir des services de qualité à la population .....	83
5.1	Services à la population – Diagnostic .....	83
5.2	Services à la population – Orientation et objectifs .....	83
5.2.1	Orientation 16 – Accroissement de la performance de l'organisation en vue d'améliorer les services à la population.....	83
5.2.1.1	Objectif – Respecter les attentes contenues dans la déclaration de services aux citoyens pour les produits et les services du MTQ .....	84
5.2.1.2	Objectif – Améliorer les processus, les outils et les systèmes de gestion du MTQ et de la direction territoriale.....	84



5.2.1.3	Objectif – Améliorer l'efficacité opérationnelle de l'organisation, notamment en maintenant l'expertise, en améliorant la compétence et l'efficacité du personnel à l'égard des nouvelles technologies de l'information et des communications de même qu'en adhérant à la certification ISO pour l'inspection des structures.....	84
5.2.1.4	Objectif – Améliorer les connaissances sur les infrastructures et les différents modes de transport.....	84
	Conclusion .....	85
	Annexe – Synthèse des enjeux, des orientations, des objectifs et des moyens d'action .....	87
	Glossaire .....	99
	Bibliographie.....	101



## LISTE DES TABLEAUX

Tableau I	Grandes orientations en matière de transport inscrites dans les projets ou les schémas d'aménagement révisés des MRC .....	15
Tableau II	Restriction des charges sur les ponts .....	26
Tableau III	Estimation de l'état d'avancement de la Route verte dans le Bas-Saint-Laurent (2002).....	28
Tableau IV	Répartition des enjeux en matière de sécurité selon le facteur principal d'intervention .....	48

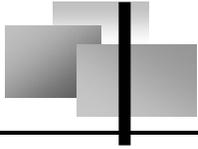
## LISTE DES FIGURES

Figure 1	Étapes de réalisation du Plan de transport du Bas-Saint-Laurent.....	5
Figure 2	Évolution du nombre d'accidents sur les réseaux routiers supérieur et municipal (1996-2000) .....	30
Figure 3	Répartition des accidents selon la gravité sur les réseaux routiers supérieur et municipal (1996-2000) .....	31
Figure 4	Parts de l'utilisation des modes de transport des marchandises.....	61

## LISTE DES CARTES

Carte 1	Territoire à l'étude .....	3
Carte 2	Hierarchie urbaine, grandes affectations du sol et classification fonctionnelle du réseau routier supérieur .....	21
Carte 3	Analyse des accidents (1996-2000).....	53
Carte 4	Infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes.....	65
Carte 5	Municipalités faisant partie d'un territoire de taxi (2000) ou desservies par un organisme de transport adapté (1999) .....	81



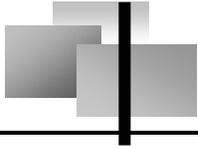


## LISTE DES SIGLES

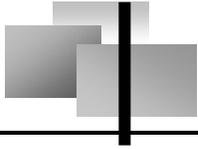
BIC	Banque d'information corporative
CCDG	Cahier des charges et devis généraux
CFIL	Chemin de fer d'intérêt local ou régional
CFMG	Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe
CLD	Centre local de développement
CN	Canadien National
CRCD	Conseil régional de concertation et de développement
CRÉ	Conférence régionale des élus
CRIC	Centre régional d'information et de communication
CSST	Commission de la santé et de la sécurité du travail
CTQ	Commission des transports du Québec
DJMA	Débit journalier moyen annuel (indique le nombre moyen de véhicules qui circulent sur une section donnée de route, dans les deux directions, durant une journée; est obtenu à partir d'une évaluation du nombre de véhicules qui circulent sur une route durant une année, divisée par le nombre de jours correspondant, soit 365 jours; permet d'indiquer de façon générale le degré d'utilisation relative des grands axes routiers <sup>1</sup> )
DOR	Document sur les objets de la révision
IRI	Indice de rugosité international (chaussée)
ISO	Organisation internationale de normalisation
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
MEQ	Ministère de l'Éducation du Québec
MRC	Municipalité régionale de comté
MSSS	Ministère de la Santé et des Services sociaux
MTQ	Ministère des Transports du Québec

---

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



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



## INTRODUCTION

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

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

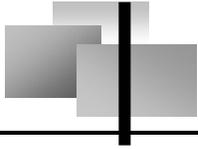
Le plan de transport régional est l'un des instruments que privilégie le MTQ pour faire des choix judicieux dans l'amélioration du transport des personnes et des marchandises ainsi que dans la sécurité des déplacements. Cette démarche se fait en collaboration avec le milieu lors d'activités d'information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

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

---

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

---



Le plan de transport de la région administrative du Bas-Saint-Laurent a été amorcé en 2000. Le territoire couvert comprend huit MRC : Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata, Les Basques, Rimouski-Neigette, La Mitis, La Matapédia et Matane (carte 1). La région est desservie par la Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, dont les bureaux sont situés à Rimouski, et par cinq centres de services répartis sur le territoire : Saint-Pascal, Cabano, Saint-Georges-de-Cacouna, Mont-Joli et Sainte-Anne-des-Monts.

Plan de transport du Bas-Saint-Laurent

Carte 1

Territoire à l'étude

Légende

Limite de la région à l'étude

-  Direction territoriale (MTQ)
-  Centre de services (MTQ)
-  Sous-centre de services (MTQ)

 Réseau routier supérieur

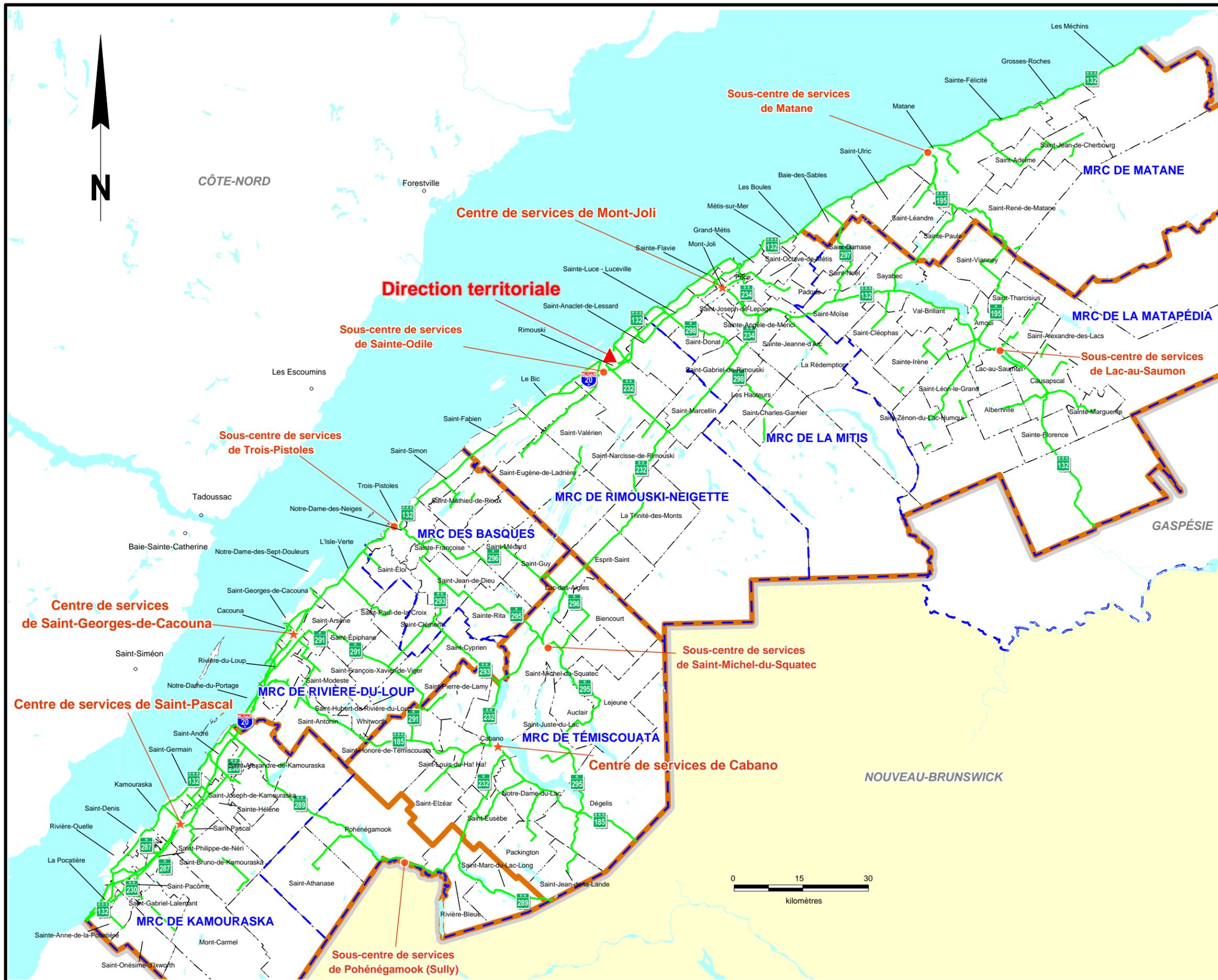
 Limites des centres de services (MTQ)

 Limite municipale

 Limite de la MRC

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

Réalisation : 2004

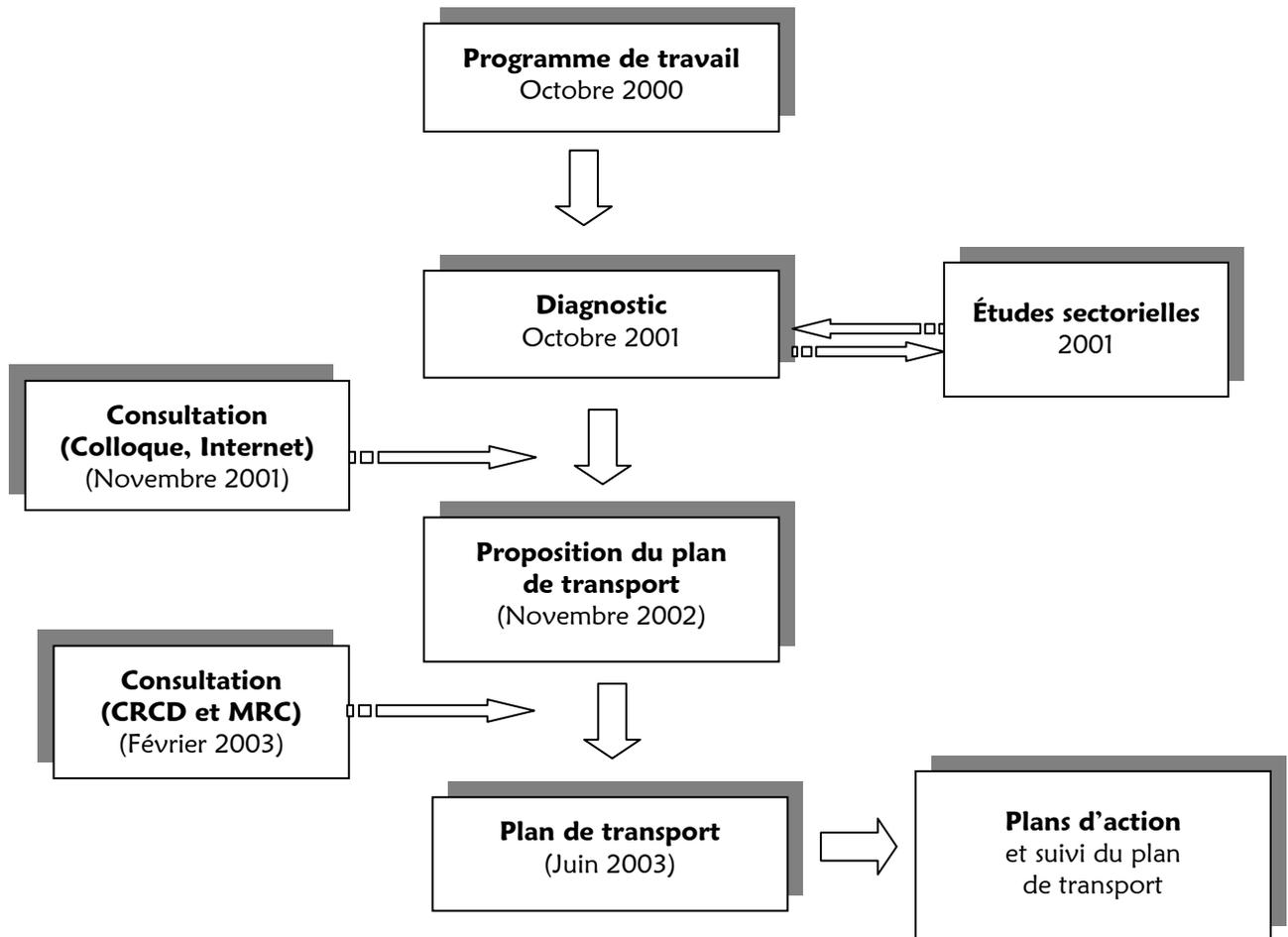


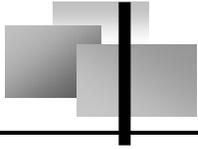
**Processus de réalisation du plan de transport en cinq étapes**

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

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

**Figure 1 Étapes de réalisation du Plan de transport du Bas-Saint-Laurent**





### ***Cheminement du plan de transport régional***

Dans le cas du Plan de transport du Bas-Saint-Laurent, le programme de travail a été déposé en octobre 2000 et devait mener, au terme de la démarche, à la production du plan de transport ainsi que des plans d'action quinquennaux (figure 1).

Après le dépôt du programme de travail, les études techniques nécessaires à la rédaction du diagnostic ont été effectuées, soit en 2001. Le diagnostic a été déposé en octobre 2001. Il comprend un document d'information sur la démarche ainsi que six études thématiques portant sur les sujets suivants : « Transport des personnes », « Vélo et véhicules hors route », « Aménagement du territoire et environnement », « Réseau routier », « Sécurité routière » et « Utilisation optimale des modes de transport ou l'intermodalité ». Ces documents, rendus publics, sont disponibles dans les bureaux du MTQ et dans son site Internet.

Le 17 novembre 2001, le MTQ invitait les principaux acteurs dans le domaine du transport à participer à la consultation en vue de l'élaboration du Plan de transport du Bas-Saint-Laurent. Plus de 600 invitations ont été expédiées à divers partenaires travaillant dans le domaine du transport des personnes et des marchandises (routier, aérien, ferroviaire ou maritime) : entreprises expéditrices, transporteurs, municipalités, MRC, commissions scolaires, transporteurs scolaires, organismes de transport adapté (OTA), organismes de développement, soit CRCD et centres locaux de développement (CLD), chambres de commerce, entrepreneurs, firmes de consultants, ministères et organismes gouvernementaux, députés, clubs de véhicules tout-terrains et de motoneige, associations de marchands, associations étudiantes, Sûreté du Québec, Fédération de l'âge d'or, etc.

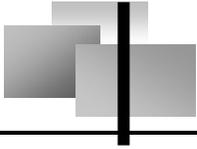
La consultation, tenue sous forme de colloque, comportait trois objectifs : informer les principaux acteurs régionaux sur les enjeux et les défis dans le domaine du transport, valider le diagnostic posé par le MTQ sur la situation régionale du transport des personnes et des marchandises ainsi qu'obtenir la participation du milieu à la détermination des orientations et des objectifs en vue de l'élaboration du plan de transport régional.

L'ensemble des préoccupations et des commentaires exprimés à cette occasion est reproduit dans le *Rapport de consultation sur le diagnostic : colloque, novembre 2001*<sup>3</sup>. Le contenu de ce document a été intégré à la réflexion devant conduire à la proposition du plan de transport.

La proposition du plan de transport a fait l'objet d'une consultation interne auprès des directeurs et des chefs de la Direction générale de Québec et de l'Est, de la Direction générale des politiques et de la sécurité en transport et ses six directions, ainsi que des centres de services. Elle a également été présentée au CRCD du Bas-Saint-Laurent (février 2003).

---

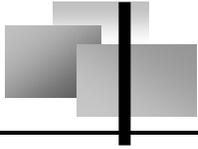
<sup>3</sup> QUÉBEC, DIRECTION DU BAS-SAINT-LAURENT–GASPÉSIE–ÎLES-DE-LA-MADELEINE, *Rapport de consultation sur le diagnostic : colloque, novembre 2001*, Rimouski, ministère des Transports, Service des inventaires et du Plan, décembre 2001, 22 p.



### ***Structure du document***

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

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



## 1 CONTEXTE DE RÉALISATION

La libéralisation des échanges commerciaux, la révolution technologique, le repositionnement de l'État<sup>4</sup> ainsi que les problématiques environnementales et d'aménagement du territoire exercent des pressions susceptibles de modifier les besoins de transport ou la façon d'y répondre. Par ailleurs, l'évolution démographique, la structure économique et la répartition des activités sur le territoire viennent aussi conditionner la demande en transport et, en conséquence, l'offre.

Adoptée en 1997, la Politique de soutien au développement local et régional, basée sur l'accompagnement et la responsabilisation des régions, encourage un partenariat encore plus étroit entre les organismes publics et privés, et ce, autant à l'échelle provinciale et régionale qu'à l'échelle locale<sup>5</sup>.

Aussi, en mettant en œuvre la Politique nationale de la ruralité, le gouvernement du Québec s'engage-t-il de façon solidaire à travailler au renouveau, à la prospérité et à la pérennité des communautés locales. Entre autres, l'État québécois entend adapter et moduler ses programmes et ses mesures pour tenir compte des spécificités des milieux ruraux, agir en partenariat avec les meneurs des communautés locales et régionales de même que proposer, lorsque cela est souhaitable, des outils et des moyens décentralisés, rendant plus autonomes les collectivités rurales dans leur développement. Dans le domaine du transport, cela signifie davantage de ressources financières pour soutenir et consolider les expériences de transport intégré, mais aussi pour accélérer les investissements destinés à accroître sensiblement le rythme des interventions sur les infrastructures<sup>6</sup>.

Enfin, au moment où les cadres institutionnels et gouvernementaux se redéfinissent, le MTQ doit revoir sa gestion en adoptant une approche qui met l'accent sur les résultats et la transparence<sup>7</sup>.

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

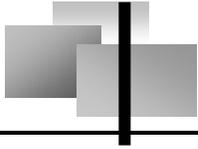
---

<sup>4</sup> Cela fait référence à l'assainissement des finances publiques, à la déréglementation et au rôle moins interventionniste de l'État.

<sup>5</sup> QUÉBEC, SECRÉTARIAT AU DÉVELOPPEMENT DES RÉGIONS, *Politique de soutien au développement local et régional*, Sainte-Foy, Les Publications du Québec, 1997, 50 p.

<sup>6</sup> QUÉBEC, *Politique nationale de la ruralité*, Québec, ministère des Régions. Bibliothèque nationale du Québec, 2001, 73 p.

<sup>7</sup> QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS, *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004*, Québec, ministère des Transports, avril 2001, p. 31.



## 1.1 ORIENTATIONS MINISTÉRIELLES ET GOUVERNEMENTALES

### 1.1.1 Mission et planification stratégique du MTQ

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

Les orientations et les axes d'intervention décrits dans le *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004* influent sur le contenu du présent document<sup>8</sup>.

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

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

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

- Accroître la sécurité dans les transports

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

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

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

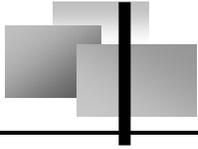
Le MTQ a participé à la formulation des orientations gouvernementales<sup>9</sup> en matière d'aménagement du territoire au début du processus de révision des schémas d'aménagement. Voici les orientations qui concernent particulièrement les transports :

- privilégier la consolidation des zones urbaines existantes et donner priorité à la revitalisation des centres-villes et des secteurs anciens;
- orienter l'extension urbaine dans les parties du territoire pouvant accueillir le développement de façon économique, et ce, dans le respect de l'environnement;
- favoriser une approche intégrée du développement pour l'ensemble d'une agglomération urbaine;

---

<sup>8</sup> QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS, *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004*, Québec, ministère des Transports, avril 2001, 50 p.

<sup>9</sup> QUÉBEC, DIRECTION GÉNÉRALE DE L'URBANISME ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : pour un aménagement concerté du territoire*, Québec, ministère des Affaires municipales, 1994, p. 18, 78.



- préserver les infrastructures de transport, maintenir des services de qualité pour l'utilisateur et soutenir le développement socioéconomique des différentes régions du Québec en optimisant les acquis des divers modes de transport.

### 1.1.3 Grands principes du développement durable

Le MTQ souscrit également aux principes du développement durable qui, dans le rapport Brundtland<sup>10</sup>, est défini comme « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. »

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

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

1. permet de rencontrer les objectifs reconnus pour l'atteinte d'une santé publique et d'un environnement de qualité;
2. est compatible avec la conservation et l'amélioration de l'intégrité des écosystèmes naturels et humains, et;
3. ne contribue pas à aggraver les répercussions environnementales globales associées aux activités des transports, telles que les changements climatiques et la diminution de la couche d'ozone stratosphérique<sup>11</sup>. »

Ces principes s'intègrent dans la pratique du MTQ qui applique la Politique sur l'environnement<sup>12</sup> à toutes les étapes de réalisation des projets sous sa responsabilité et qui participe à la stratégie québécoise de protection de la diversité biologique, à l'atteinte des objectifs contenus dans la politique énergétique du Québec<sup>13</sup> et aux objectifs gouvernementaux concernant la gestion de l'urbanisation. De plus, le MTQ est directement engagé dans le Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques<sup>14</sup>.

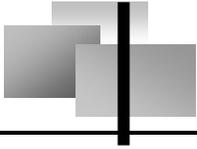
<sup>10</sup>. COMMISSION MONDIALE SUR L'ENVIRONNEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT, *Notre avenir à tous*, Montréal, Éditions du Fleuve, Les Publications du Québec, 1988, 434 p.

<sup>11</sup>. OCDE, *EST! Environmentally Sustainable Transport : Futures, Strategies and Best Practices, Synthesis Report*, octobre 2000, p. 35.

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

<sup>13</sup>. QUÉBEC, DIRECTION DES RELATIONS PUBLIQUES, *L'énergie au service du Québec : une perspective de développement durable*, Charlesbourg, ministère des Ressources naturelles, 1996, 108 p.

<sup>14</sup>. QUÉBEC, *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*, Québec, ministère de l'Environnement et ministère des Ressources naturelles, 2000, 43 p.



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

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

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

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

### **1.2 ORIENTATIONS RÉGIONALES**

#### **1.2.1 Développement régional**

Le CRCD a adopté, le 7 avril 2000, sa planification stratégique<sup>15</sup>. Cet exercice a permis de déterminer les grands axes de développement que privilégie la région et a conduit, le 20 février 2001, à la signature d'une entente-cadre de développement avec le gouvernement du Québec<sup>16</sup>.

Cette planification propose une approche globale plutôt que sectorielle et repose sur la concertation des partenaires et la convergence des actions. Elle présente une vision positive de l'avenir de la région qui devrait être partagée et soutenue par l'ensemble des meneurs du Bas-Saint-Laurent. La vision du plan stratégique du CRCD est la suivante :

Le Conseil régional de concertation et de développement s'engage dans une démarche de 15 ans qui vise à faire du Bas-Saint-Laurent une référence mondiale dans la protection et l'utilisation des ressources naturelles. Il entend également faire en sorte que la région soit reconnue pour son patrimoine naturel, sa vitalité culturelle et l'excellence de ses ressources humaines.

---

<sup>15</sup>. CONSEIL RÉGIONAL DE CONCERTATION ET DE DÉVELOPPEMENT DU BAS-SAINT-LAURENT, *Vision 2000-2015 : plan stratégique régional 2000-2005*, Rimouski, CRCD du Bas-Saint-Laurent, juin 2000, 39 p.

<sup>16</sup>. L'entente-cadre de développement de la région du Bas-Saint-Laurent pour la période 2000-2005 entre le gouvernement du Québec, représenté par le ministre des Régions et ministre responsable de la région du Bas-Saint-Laurent, M. Jean-Pierre Jolivet, et le CRCD du Bas-Saint-Laurent, représenté par M<sup>me</sup> Ginette Saint-Amand, a été signée le 20 février 2001.

Fort du capital social bas-laurentien, le CRCD vise, de plus, à renforcer la cohésion sociale du milieu, l'équité entre les personnes, l'influence régionale sur les leviers économiques et la convergence des actions de développement des territoires qui composent la région.

En réalisant ce grand projet, le CRCD et ses partenaires mettront à profit la capacité reconnue du Bas-Saint-Laurent de faire des choix collectifs. Ils s'appuieront impérieusement sur un réseau de formation dynamique et diversifié qui produit, diffuse et partage des savoirs de pointe générateurs d'activités de développement. Ils porteront une attention particulière à la maîtrise et à la circulation de l'information de même qu'aux nouvelles technologies de production. Ils compteront continuellement sur l'innovation et l'esprit entrepreneurial des personnes et des organisations. La mise à contribution des jeunes sera l'une des pierres d'assise de ce projet régional concerté.

Le plan stratégique 2000-2005 cible six grands défis qui se rattachent à cette vision :

- le défi de l'excellence en matière de protection et d'utilisation des ressources naturelles;
- le défi de la formation;
- le défi de l'innovation et de la diversification économique;
- le défi de la cohésion sociale;
- le défi de la qualité de vie;
- le défi de la valorisation du Bas-Saint-Laurent.

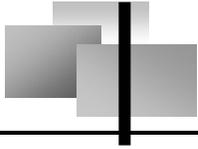
Par ailleurs, le CRCD et ses partenaires entendent demeurer attentifs aux dimensions de base du développement régional et aux changements susceptibles d'influer sur l'environnement socioéconomique. Le transport des personnes et des marchandises fait partie des éléments à considérer. Le CRCD s'associe donc au MTQ dans l'élaboration du plan de transport régional.

Dans ce domaine, les enjeux définis par le CRCD sont les suivants<sup>17</sup> :

- le développement de l'ensemble des infrastructures de transport, qu'elles soient portuaires, ferroviaires, aériennes ou terrestres;
- le renforcement de l'intermodalité par l'utilisation des différents réseaux de façon optimale;
- le développement des services de transport des personnes, dont le transport aérien et le transport collectif pour les communautés rurales.

---

<sup>17</sup>. QUÉBEC, *Entente-cadre de développement de la région du Bas-Saint-Laurent 2000-2005*, Québec, ministère des Régions, 2001, p. 20.



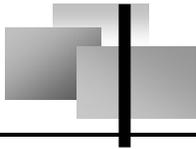
## **1.2.2 Aménagement du territoire**

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

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

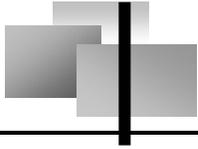
Les orientations définies par les MRC qui ont entrepris la révision de leur schéma d'aménagement portent sur l'efficacité et la sécurité des réseaux de transport terrestre (tableau I). L'établissement d'un lien autoroutier entre Saint-Georges-de-Cacouna et Le Bic, la mise en valeur des paysages, la mise en place de services de transport des personnes, l'amélioration de la sécurité sur la route 185, le maintien des infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes ainsi que le développement de l'intermodalité font partie des préoccupations locales.

À ce jour, toutes les MRC ont produit leur document sur les objets de la révision (DOR). Les projets de schéma d'aménagement révisé (PSAR) des MRC de Kamouraska, de Témiscouata, des Basques, de Rimouski-Neigette et de La Mitis ont déjà été présentés. Pour leur part, les MRC de La Matapédia et de Matane ont terminé la révision de leur schéma d'aménagement.



**Tableau I Grandes orientations en matière de transport inscrites dans les projets ou les schémas d'aménagement révisés des MRC**

MRC	Orientations en matière de transport
Kamouraska (PSAR, avril 2000)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintenir les réseaux de transport fonctionnels et sécuritaires</li> <li>- Mettre au point un mode de gestion efficace de l'entretien du réseau routier</li> <li>- Appuyer les initiatives en vue d'offrir des modes autres de transport des personnes</li> </ul>
Témiscouata (PSAR, juin 2001)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmenter la sécurité sur la route 185</li> <li>- Maintenir la fonctionnalité des principaux axes routiers de la MRC (routes 185, 289 et 232)</li> <li>- Protéger les axes de circulation « de loisir »</li> <li>- Préserver la fonctionnalité de l'emprise ferroviaire du Transcontinental pour le transport des marchandises</li> <li>- Assurer le maintien du service de traversier sur le lac Témiscouata, entre Notre-Dame-du-Lac et Saint-Juste-du-Lac</li> <li>- Préserver l'intégrité du sentier du Petit-Témis et du tronçon Monk à des fins récréotouristiques</li> </ul>
Les Basques (PSAR, octobre 2001)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Garantir à la population de la région d'appartenance des Basques des réseaux publics de transport, d'énergie et de télécommunication sécuritaires, efficaces et modernes</li> <li>- Contribuer à la sécurité dans les transports en adoptant des mesures pour protéger le corridor routier (route 132) et réduire les conflits d'usages (accès, intersections)</li> <li>- Améliorer certaines sections de la route nationale 132 et de la route régionale 293 qui présentent des problèmes de fluidité de circulation</li> <li>- Éviter la pollution visuelle et favoriser la protection des paysages le long des routes</li> </ul>
Rimouski-Neigette (PSAR, septembre 2000)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Établir un lien autoroutier avec les grands marchés (parachèvement de l'autoroute 20 entre Saint-Georges-de-Cacouna et Le Bic)</li> <li>- Assurer la sécurité et l'efficacité sur l'ensemble du réseau routier, notamment le long des routes 132, 232 et 234</li> <li>- Assurer la viabilité des installations portuaires et aéroportuaires de Rimouski</li> <li>- Promouvoir l'intermodalité entre les modes de transport</li> <li>- Trouver une solution au problème de desserte pour le transport en commun de Rimouski-Est et de Pointe-au-Père</li> </ul>
La Mitis (PSAR, février 1999)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer les réseaux de transport, maintenir des modes autres de transport et préserver la fonctionnalité du réseau routier</li> <li>- Prévenir et réduire les inconvénients environnementaux associés à la circulation de transit et assurer un paysage de qualité en bordure du réseau routier supérieur</li> </ul>
La Matapédia (SAR, février 2001)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre la priorité sur le parachèvement de la réfection des routes 132 et 195 ainsi que poursuivre les travaux d'entretien des chaussées sur tout le réseau supérieur</li> <li>- Améliorer les niveaux de fluidité et de sécurité des principaux axes routiers dans les milieux urbains et périurbains</li> <li>- Maintenir des modes et des services autres de transport qui répondent de façon appropriée aux exigences de la population matapédienne</li> </ul>
Matane (SAR, 9 mai 2001)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poursuivre le développement des infrastructures portuaires et des services de transport maritime</li> <li>- Améliorer le réseau routier (repérer et corriger les tronçons dangereux, poursuivre l'exécution des travaux de correction du tracé de la route 195)</li> <li>- Développer l'intermodalité des transports</li> </ul>



### 1.3 PORTRAIT DE L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

L'organisation du territoire repose sur plusieurs pôles urbains relativement importants et sur un grand nombre de villages répartis dans toute la région. Un exercice de typologie urbaine, fondée sur le rôle de services à assurer à une population<sup>18</sup>, révèle que le territoire du Bas-Saint-Laurent s'organise à partir de trois niveaux urbains : les villes moyennes (Rivière-du-Loup et Rimouski), les petites villes (La Pocatière, Trois-Pistoles, Mont-Joli, Matane et Amqui) et les centres qui offrent des services (Saint-Pascal, Cabano, Notre-Dame-du-Lac, Dégelis, Sayabec et Causapsal). Ces derniers matérialisent une forme urbaine diffuse à mi-chemin entre le monde rural et le monde urbain (carte 2)<sup>19</sup>.

C'est à partir de ces centres urbains hiérarchisés qu'est assurée la desserte de la région dont le taux d'urbanisation<sup>20</sup> dépasse légèrement 60 p. 100<sup>21</sup>. En 1996, ces centres urbains regroupaient près de 131 522 personnes, soit 64 p. 100 de la population du Bas-Saint-Laurent (34 p. 100 dans les villes moyennes, 22 p. 100 dans les petites villes et 8 p. 100 dans les centres offrant des services), comparativement à 74 511 personnes (36 p. 100) dans le monde rural. En 2001, ces centres urbains comptaient 128 526 personnes en regard de 72 069 sur le reste du territoire.

Les grandes affectations du sol décrites dans les schémas d'aménagement indiquent une prédominance des vocations agricole, urbaine et industrialo-commerciale dans la bande littorale adjacente à l'estuaire du fleuve Saint-Laurent, alors que la partie méridionale de la région se caractérise davantage par les vocations associées à l'exploitation des ressources naturelles (agroforestière, forestière, conservation, récréative, etc.). Les vocations agricole et urbaine sont également présentes dans les deux longues vallées transversales par rapport aux grands axes de plissement appalachiens avec leurs grands lacs, tels que les lacs Témiscouata et Matapédia.

Selon les schémas d'aménagement des MRC, les zones forestières, agricoles et agroforestières couvrent 85,9 p. 100 du territoire, soit respectivement 51,4 p. 100, 17,9 p. 100 et 16,6 p. 100 de l'ensemble du territoire. Les affectations de conservation et de récréation représentent respectivement 11,5 p. 100 et 1,5 p. 100 de l'ensemble du territoire, comparativement à 0,2 p. 100 et à 1 p. 100 pour l'affectation industrialo-commerciale et le périmètre urbain.

<sup>18</sup> Pierre BRUNEAU, *Système d'information en aménagement du territoire et développement régional : les armatures urbaines*, Montréal et Rimouski, Hydro-Québec et Université du Québec à Rimouski, décembre 1992, 194 p.

<sup>19</sup> La carte 2 se trouve à la fin du chapitre 2.

<sup>20</sup> Ce taux correspond à la proportion de la population vivant dans un milieu comptant au moins 1 000 habitants et au moins 400 habitants au kilomètre carré.

<sup>21</sup> Source : <http://atlasbsl.uqar.qc.ca>.

La région est desservie par trois axes routiers principaux : un axe qui traverse le territoire du Bas-Saint-Laurent d'est en ouest pour rejoindre la Gaspésie (autoroute 20 et route 132) et deux axes qui traversent les territoires du Témiscouata et de la Matapédia, du nord vers le sud, pour rejoindre le Nouveau-Brunswick (routes 185 et 132) ou la Gaspésie (route 132). Des tronçons ferroviaires, des traverses maritimes, des ports ainsi que des liaisons aériennes sont également présents le long de ces principaux axes de communication. Enfin, un réseau de routes nationales, régionales, collectrices, locales et d'accès aux ressources assure l'accès à l'ensemble du territoire.

#### **1.4 ENJEUX RÉGIONAUX ET TRANSPORT**

Le contexte régional, les orientations gouvernementales et ministérielles, le portrait de l'organisation du territoire ainsi que la consultation publique<sup>22</sup> réalisée en novembre 2001 ont permis au MTQ de définir des enjeux. À ces derniers sont rattachés des orientations, des objectifs et des moyens d'action.

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. 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 orientées nord-sud offrant un accès facile à l'intérieur des terres, aux provinces maritimes et à la partie méridionale de la Gaspésie (Baie-des-Chaleurs);
- le potentiel de complémentarité entre les réseaux routier, ferroviaire et portuaire;
- les liaisons terrestres et maritimes nationales avec les autres régions du Québec (Gaspésie, Côte-Nord) et les provinces maritimes;
- un réseau routier bien hiérarchisé et étendu donnant accès à l'ensemble du territoire ainsi qu'aux ressources;
- la prédominance du territoire rural et l'expansion des zones urbaines;
- le territoire urbanisé et la population répartis majoritairement dans la zone littorale du fleuve Saint-Laurent;
- les effets des infrastructures de transport sur les milieux de vie, les paysages et l'environnement;
- un secteur manufacturier fortement tributaire des activités forestières et agricoles;
- une activité touristique en expansion, particulièrement en raison de la Route verte, des véhicules hors route et des activités nautiques;

---

<sup>22</sup> QUÉBEC, DIRECTION DU BAS-SAINT-LAURENT-GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE, *Rapport de consultation sur le diagnostic : Colloque, novembre 2001*, Québec, ministère des Transports, Service des inventaires et du Plan, décembre 2001, 22 p.

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

Quatre enjeux ont été retenus pour le Plan de transport 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
- Enjeu 2 –** Maintien et amélioration des infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes 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

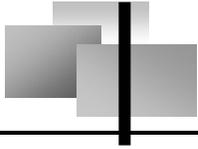
Ces enjeux de même que les orientations gouvernementales et régionales ont servi à élaborer les seize orientations qui constituent les lignes directrices du Plan de transport du Bas-Saint-Laurent. Des objectifs et des moyens d'action sont rattachés à ces orientations : ils sont présentés dans les chapitres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

Les seize orientations retenues sont les suivantes :

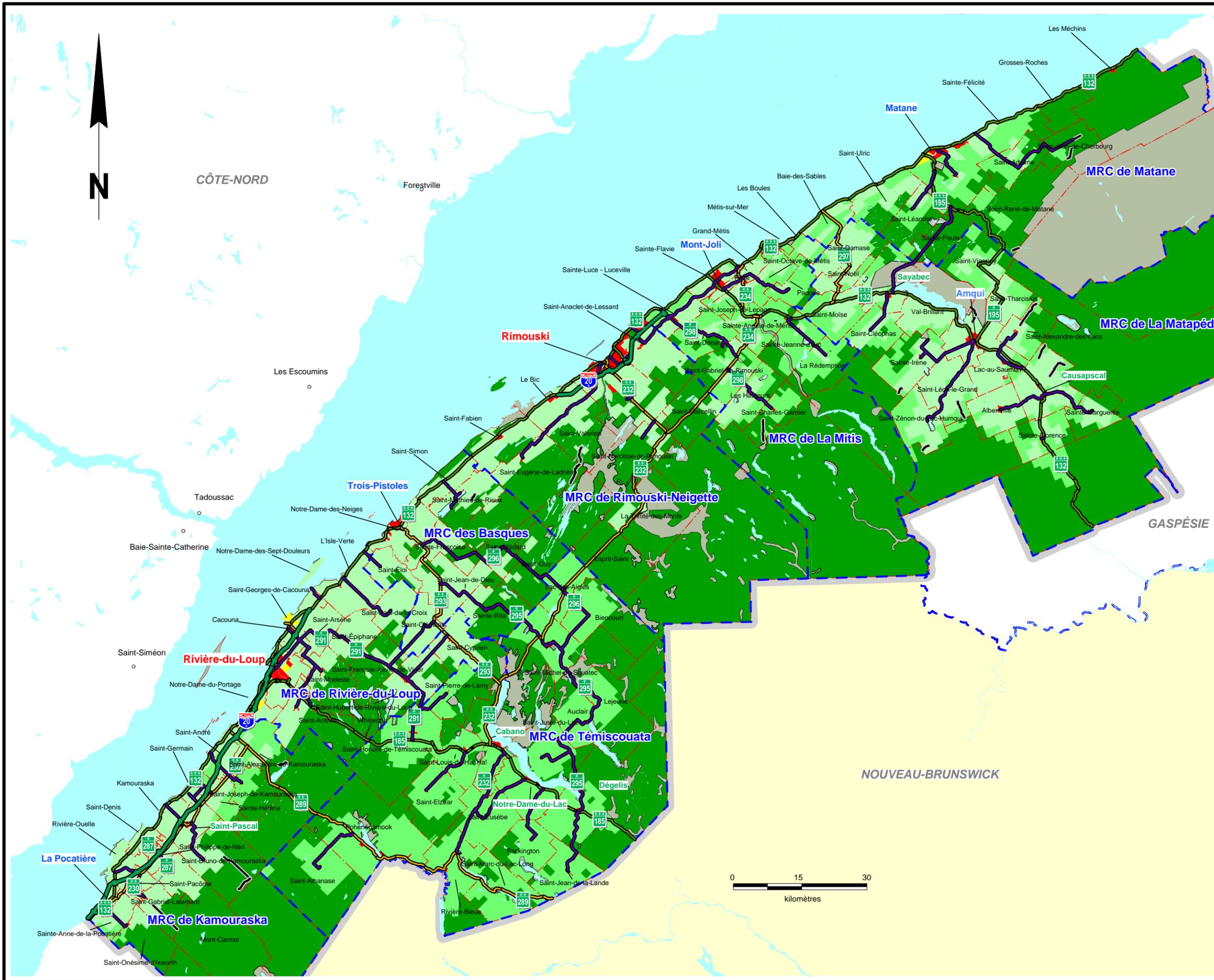
1. le développement d'un réseau routier stratégique régional efficace et l'amélioration des conditions de déplacement entre les régions;
2. l'amélioration des conditions de déplacement régional et local sur les autres routes du réseau routier supérieur ainsi que la qualité des chaussées;
3. la protection 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'exploitation<sup>23</sup> 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;

---

<sup>23</sup>. L'exploitation fait référence à l'entretien, au monitoring (surveillance, communications, urgences) et à la gestion des corridors.



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;
13. le maintien d'un réseau multimodal d'infrastructures efficaces et sécuritaires en l'optimisant par de nouvelles logistiques de transport;
14. la consolidation des services de transport interurbain;
15. l'optimisation des systèmes locaux de transport des personnes;
16. l'accroissement de la performance de l'organisation en vue d'améliorer les services à la population.



Plan de transport du Bas-Saint-Laurent

Carte 2

Hierarchie urbaine, grandes affectations du sol et classification fonctionnelle du réseau routier supérieur

Légende

Limite de la région à l'étude

Limite de la MRC  
Limite municipale

Hierarchie urbaine

Ville moyenne  
Petite ville  
Centre offrant des services

Grandes affectations

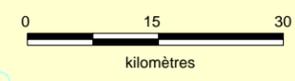
Agricole  
Agroforestière  
Forestière  
Industriale-commerciale  
Récréative et de conservation  
Urbaine

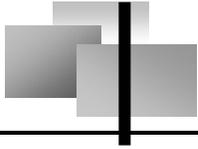
Classification des routes

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

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

Source : Schémas d'aménagement des MRC, P. Bruneau (1992)  
Réalisation : 2004





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

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

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

La description des réseaux de transport routier, de leur état et de leur utilisation qui suit permet de définir la problématique générale associée aux déplacements. Quant aux orientations et aux objectifs, ils précisent les moyens à retenir en vue d'assurer la circulation fonctionnelle et sécuritaire des personnes et des biens.

### **2.1 MOBILITÉ ET SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU ROUTIER – DIAGNOSTIC**

Dans cette section, les systèmes de transport routier seront abordés sous l'angle de la fonctionnalité<sup>24</sup> et de la sécurité, mais également de leurs effets sur le milieu de vie, les paysages et l'environnement. Quant aux réseaux récréotouristiques, ils seront traités du point de vue de la sécurité puisqu'ils interfèrent régulièrement avec le réseau routier.

#### **2.1.1 Réseau routier**

Le réseau de transport routier et le concept d'exploitation sont décrits dans cette section.

##### **2.1.1.1 Fonctionnalité et état du réseau routier**

La région du Bas-Saint-Laurent compte 1 942 kilomètres de routes<sup>25</sup>, dont la responsabilité incombe au MTQ : cela comprend 111 kilomètres d'autoroute, 615 kilomètres de routes nationales, 385 kilomètres de routes régionales, 763 kilomètres de routes collectrices et 68 kilomètres de routes d'accès aux ressources. Les routes sous la responsabilité des municipalités ou d'autres organisations publiques<sup>26</sup> sont estimées à 9 692 kilomètres. La région

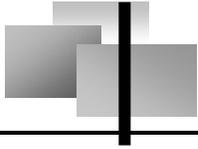
---

<sup>24</sup>. La fonctionnalité de la route désigne le service routier offert sur les plans de la capacité de circulation, des usagers (trafic local, de transit, touristique, camionnage, etc.), du temps de parcours et du soutien au développement économique (desserte d'un site industriel, d'un pôle régional, d'un port, d'un site touristique, etc.).

<sup>25</sup>. Cela désigne la longueur itinéraire du réseau routier.

<sup>26</sup>. Cela comprend également les chemins forestiers.

---



totalise également 643 structures ou ouvrages d'art : 299 sont sous la responsabilité du MTQ et 344 relèvent des municipalités ou d'autres organisations publiques<sup>27</sup>.

Les caractéristiques géométriques retenues dans l'analyse du réseau routier<sup>28</sup> sont la visibilité au dépassement, le profil en travers (largeurs des voies et des accotements), les pentes critiques et les courbes sous-standards. Elles montrent que les écarts de visibilité par rapport aux normes ainsi que le nombre de courbes sous-standards et de pentes critiques sont plus importants sur les sections de routes qui longent un cours d'eau (routes 195 et 234) ou qui traversent un secteur présentant un relief montagneux (routes 293 et 297). Les largeurs des voies de circulation sont généralement adéquates, tandis que celles des accotements pourraient être améliorées.

La majorité de la circulation des véhicules à l'échelle régionale se fait sur trois axes routiers importants. Le premier longe le littoral sud de l'estuaire du fleuve Saint-Laurent, alors que les deux autres traversent les monts Notre-Dame en empruntant le Témiscouata et la vallée de la Matapédia. Il s'agit de l'autoroute 20 et des routes nationales 132 et 185. Un autre axe routier s'est 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. Globalement, le débit journalier moyen annuel (DJMA)<sup>29</sup> pondéré de l'autoroute 20 est de 8 412 véhicules. Il se situe à 6 859 véhicules sur la route nationale 185, comparativement à 3 816 et à 1 731 respectivement sur les routes nationales 132 et 195. Les véhicules lourds représentent plus de 20 p. 100 du débit de circulation sur l'autoroute 20, sur les routes 185 et 298 ainsi que sur certaines sections des routes 132 et 195 (vallée de la Matapédia).

La région présente un faible pourcentage de routes ayant des problèmes de congestion (5 p. 100). La croissance de la circulation moyenne annuelle est de 2,5 p. 100 sur la route 185 et de 2,3 p. 100 sur la route 132 entre Rivière-du-Loup et Rimouski. À l'est de Rimouski, cette croissance se situe à 1,3 p. 100 dans la partie est de la MRC de Matane, alors qu'elle s'élève à 3,1 p. 100 dans la zone d'influence d'Amqui.

### ***État des chaussées***

L'analyse de l'état des chaussées<sup>30</sup> selon l'indice de rugosité international (IRI)<sup>31</sup> laisse voir que plus de 36 p. 100<sup>32</sup> du réseau a besoin d'interventions à court terme sur les surfaces de roulement. Ce sont les routes régionales qui ont le pourcentage le plus élevé de déficiences au-dessus du seuil d'intervention (45 p. 100), suivies de l'autoroute 20 (38 p. 100), des routes collectrices (36 p. 100) et des routes nationales (31 p. 100).

<sup>27</sup> MTQ, IRR-0012 (mai 2002), SGS-5016 (mai 2002) et Géocom (novembre 2002).

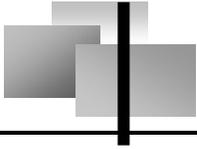
<sup>28</sup> L'analyse se limite au réseau routier sous la responsabilité du MTQ, puisque les données ne sont pas disponibles pour le réseau routier local.

<sup>29</sup> DJMA en milieu rural en 2000 (MTQ, CIR-6002).

<sup>30</sup> MTQ, système GCH-6011, données 2000 (analyse avec des segments de 100 mètres).

<sup>31</sup> L'IRI mesure le résultat des déformations, des gonflements et des tassements de la route.

<sup>32</sup> Des corrections ont été apportées aux données présentées dans l'étude technique sur le réseau routier soumise lors du Colloque de novembre 2001.



Une analyse plus fine montre que le pourcentage de déficiences varie peu sur l'autoroute 20 (37,9 p. 100) et les routes nationales (29,9 p. 100), alors que les différences sont plus prononcées sur les routes collectrices (38,2 p. 100) et les routes régionales (50,7 p. 100). La moyenne globale est de 37,9 p. 100 en 2000.

Dans le cas du réseau routier stratégique, le pourcentage de déficiences atteint 37,9 p. 100 sur l'autoroute 20, 18,1 p. 100 sur les routes nationales et 46,2 p. 100 sur les routes régionales, pour une moyenne globale de 26,6 p. 100.

Pour ce qui est de l'orniérage, les routes collectrices sont les plus touchées avec 21 kilomètres de routes dépassant le seuil de 15 millimètres. Les routes nationales englobent 12 kilomètres de chaussées avec des déficiences majeures, comparativement à 3 kilomètres pour les routes régionales et à 1 kilomètre pour l'autoroute.

### ***État des structures***

De façon générale, l'état des structures sous la responsabilité du MTQ est jugé déficient<sup>33</sup> dans une proportion de 1 p. 100 (2), acceptable dans une proportion de 48 p. 100 (142) et en très bon état dans une proportion de 52 p. 100 (153)<sup>34</sup>. L'indice fonctionnel permet de constater que 2 p. 100 des structures (6) sont déficientes, en regard de 2 p. 100 (7) qui sont acceptables et de 96 p. 100 (284) qui se trouvent en bon état.

Si l'on considère la cote des éléments principaux de l'indice d'état (< 3) et l'indice de fonctionnalité (< 40), le nombre de structures déficientes s'établit à 68 (22,7 p. 100). Sur le réseau routier stratégique, on en compte 24 (27,1 p. 100)<sup>35</sup>.

Des sites d'érosion et des projets de stabilisation des berges ont été répertoriés le long de certaines routes contiguës à l'estuaire du fleuve Saint-Laurent ou à certaines rivières. C'est le cas, entre autres, de la route 132 entre Matane et Sainte-Flavie et de la route 195 dans le secteur de Saint-Jérôme-de-Matane.

Pour ce qui est des structures sous la responsabilité des municipalités, l'indice d'état révèle que 2 p. 100 (7) d'entre elles nécessitent une réfection majeure, alors que 56 p. 100 (189) demandent des corrections et 42 p. 100 (144), un entretien préventif seulement. Selon l'indice fonctionnel, 28 p. 100 (94) de celles-ci ont besoin d'une réfection majeure, alors que respectivement 14 p. 100 (49) et 58 p. 100 (197) exigent des travaux de correction et un entretien préventif.

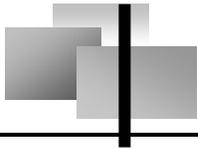
Dans la région, les ponts qui ont une capacité portante limitée sont au nombre de 6 sur le réseau du MTQ et de 75 sur le réseau municipal.

---

<sup>33</sup> La structure est jugée déficiente lorsque l'indice est inférieur au seuil critique fixé à 40 et en bon état lorsque l'indice est supérieur à 75.

<sup>34</sup> L'évaluation des structures résulte de la compilation des données recueillies lors des inspections détaillées de janvier 1998 à décembre 2000.

<sup>35</sup> SGS-5016 (mai 2002).



**Tableau II Restriction des charges sur les ponts**

<b>Responsabilité</b>	<b>Affichage recommandé</b>	<b>Nombre de ponts</b>
MTQ	Charges légales	5
	Tonnage réduit	1
Municipalité	Charges légales	42
	Tonnage réduit	33

Source : MTQ, système 5016, septembre 2000.

### **2.1.1.2 Exploitation du réseau routier**

L'exploitation du réseau routier nécessite différentes actions pour assurer la circulation fonctionnelle et sécuritaire des personnes et des biens. Parmi celles-ci, se trouvent l'entretien courant et périodique, la gestion du corridor et le monitoring.

Présents sur l'ensemble du territoire, les cinq centres de services situés respectivement à Saint-Pascal, Cabano, Saint-Georges-de-Cacouna, Mont-Joli et Sainte-Anne-des-Monts ont pour rôle d'assurer la planification, la programmation et la réalisation des activités d'exploitation des infrastructures de transport.

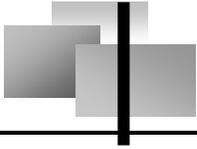
#### ***Entretien courant et périodique***

L'entretien courant et périodique a pour objet de maintenir un niveau de service qui se rapproche le plus possible de l'état initial de l'infrastructure de transport terrestre tout en tenant compte de sa classification fonctionnelle.

Dans les faits, l'entretien comprend plusieurs activités menant à la réalisation de produits et de services, à savoir la maintenance de diverses infrastructures ou d'équipements tels que les systèmes de sécurité, les chaussées et les accotements, les systèmes de drainage, les abords des routes, les structures, les quais et les débarcadères.

Les activités de viabilité hivernale<sup>36</sup> permettent de maintenir des liens routiers fonctionnels malgré les changements météorologiques modifiant les conditions de conduite. Bien sûr, des activités de déneigement et d'épandage de matériaux (fondants et abrasifs) sont accomplies régulièrement, mais le MTQ considère également, comme solutions viables, l'aménagement de haies brise-vent ou le maintien de bandes boisées le long du réseau routier, comme il est souvent préconisé dans des règlements municipaux relatifs au déboisement. De plus, chaque hiver, le MTQ informe les usagers des conditions routières par la voie des médias et par le service de renseignements sur l'état des routes. Il met aussi sur pied une campagne de sensibilisation auprès des usagers quant aux dangers de l'hiver.

<sup>36</sup> Ce champ de compétence englobe l'ensemble des actions retenues et des dispositions prises par tous les acteurs pour s'adapter, directement ou indirectement, à la dégradation des conditions de circulation en situation hivernale ou les combattre.



### ***Gestion des corridors***

La gestion des corridors sert à maintenir et à améliorer l'intégrité structurale, la fonctionnalité et la sécurité des infrastructures lorsqu'il y a intervention d'un tiers. Par exemple, de nombreux permis sont accordés chaque année pour autoriser des accès, des panneaux publicitaires, des lieux de circulation pour les véhicules hors route, des événements spéciaux.

La gestion des réclamations et les infractions à diverses lois font également partie de la gestion des corridors de même que la rétrocession et l'entretien des immeubles extraroutiers.

### ***Monitoring***

Le monitoring consiste à mettre en place des moyens en vue d'assurer une meilleure connaissance de l'état et de l'utilisation du réseau. Il inclut la gestion des urgences (incidents, sinistres, catastrophes, usagers en difficulté, plan des mesures d'urgence, etc.) ainsi que la gestion de la circulation, notamment lors de l'exécution des travaux routiers.

De plus, divers moyens sont mis en œuvre pour informer les citoyens : la carte routière, les services d'information sur l'état des routes ou les entraves à la circulation, etc. Un système de gestion des plaintes a également été instauré, et le MTQ répond régulièrement aux demandes provenant du milieu.

## **2.1.2 Réseaux récréotouristiques**

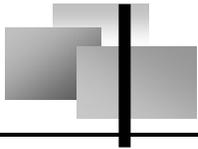
Les voies cyclables et les sentiers de véhicules hors route côtoient régulièrement les réseaux routiers supérieur ou municipal. En outre, le vélo et les véhicules hors route représentent un excellent potentiel de développement récréotouristique pour la région. Aussi, leur popularité grandissante a incité le MTQ à collaborer avec les divers acteurs du milieu afin de permettre la pratique sécuritaire de ces activités tout en respectant l'environnement.

### **2.1.2.1 Voies cyclables**

Depuis l'adoption de la Politique sur le vélo<sup>37</sup> en 1995, de nombreux aménagements cyclables ont été conçus ou sont en voie de l'être dans la région. Le réseau le plus important est certes la Route verte, un itinéraire cyclable de plus de 4 000 kilomètres reliant les différentes régions du Québec, du nord au sud et de l'est à l'ouest.

---

<sup>37</sup>. QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS, *Politique sur le vélo*, Québec, ministère des Transports du Québec et Société de l'assurance automobile, 1995, 22 p.



D'une longueur évaluée à 603 kilomètres, la Route verte du Bas-Saint-Laurent comprend trois axes principaux :

- **le sentier du Petit-Témis** (axe 8 de la Route verte), une piste cyclable qui emprunte une ancienne emprise ferroviaire désaffectée de Rivière-du-Loup à Edmunston au Nouveau-Brunswick, d'une longueur approximative de 116 kilomètres, dont 112 kilomètres aménagés;
- **le sentier du Littoral** (axe 1 de la Route verte), de Sainte-Anne-de-la-Pocatière à Matane, d'une longueur de 318 kilomètres, dont 199 kilomètres aménagés;
- **la route du Saumon** (axe 1 de la Route verte), de Sainte-Flavie à la limite ouest de Saint-André-de-Restigouche dans la vallée de la Matapédia, d'une longueur de 169 kilomètres, dont 108 kilomètres aménagés.

À l'heure actuelle, les aménagements cyclables de la Route verte sont réalisés sur près de 419 kilomètres (70 p. 100). Plus de 160 kilomètres de voies cyclables ont été balisés par Vélo Québec : 112 kilomètres dans le cas du sentier du Petit-Témis, 29 kilomètres dans la MRC des Basques, 17 kilomètres dans la MRC de Rimouski-Neigette et 4 kilomètres dans la ville de Matane.

**Tableau III Estimation de l'état d'avancement de la Route verte dans le Bas-Saint-Laurent (2002)**

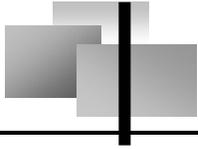
Axe		MTQ	Municipalités et privé	Total
Sentier du Petit-Témis	Longueur (km)	0,0	115,5	115,5
	Tronçons aménagés (km)	0,0	112,0	112,0
Sentier du Littoral	Longueur (km)	113,4	204,8	318,2
	Tronçons aménagés (km)	54,0	145,2	199,3
Route du Saumon	Longueur (km)	64,8	104,0	168,8
	Tronçons aménagés (km)	13,9	93,8	107,7
Total	Longueur (km)	178,3	424,3	602,6
	Tronçons aménagés (km)	67,9	351,1	419,0

Source : MTQ, DTBGI, SIP (données mises à jour le 1<sup>er</sup> juillet 2002).

Les principales contraintes d'implantation de la Route verte sont liées à la présence de cours d'eau (rivières Verte, Trois-Pistoles, Rimouski, Mitis, Matapédia), de secteurs urbains (Rivière-du-Loup, Saint-Georges-de-Cacouna, Amqui, Causapscal) ou de droits de passage (rivière Mitis).

À l'est de la ville de Matane, l'axe 1 de la Route verte (sentier du Littoral) se poursuit en circuit cyclable régional jusqu'à Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine dans la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.

Certaines municipalités et MRC ont aménagé ou déterminé d'autres circuits cyclables régionaux ou locaux. Toutefois, aucun inventaire n'a été dressé à cet effet.



### **2.1.2.2 Véhicules hors route**

La région compte plus de 47 motoneiges par tranche de 1 000 habitants, comparativement à 20 pour le Québec, et 50 véhicules tout-terrains par tranche de 1 000 habitants en comparaison de 25 pour le Québec. Considérant le nombre de motoneiges et de véhicules tout-terrains ainsi que le potentiel d'attraction touristique de la région, l'apport économique des véhicules hors route est très important dans le Bas-Saint-Laurent.

Les activités liées à la motoneige sont mieux encadrées et organisées que celles qui se rapportent aux véhicules tout-terrains. En 2000-2001, 18 clubs de motoneige rassemblant 4 964 membres entretenaient 2 875 kilomètres de sentiers. Pour ce qui est des véhicules tout-terrains, la région comptait 7 clubs et 1 455 membres. La longueur des sentiers reconnus par la Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ) s'établissait à 182 kilomètres en hiver et à 840 kilomètres en été.

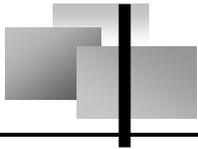
La problématique du bruit, des sentiers et de la circulation des véhicules hors route demeure actuelle. De plus, la circulation dans les emprises routières, sur les routes publiques, dans les zones fragiles et sur les terrains privés constitue un problème réel davantage important du côté du véhicule tout-terrain, alors que la pérennité des sentiers représente toujours une problématique notable pour les différents clubs.

Pour ce qui est de la sécurité, la vitesse et la conduite imprudente sont les principales causes d'accident des véhicules hors route, alors que les collisions avec tout autre véhicule représentent le principal genre d'accident. Les capotages en véhicule tout-terrain font aussi leur part de victimes.

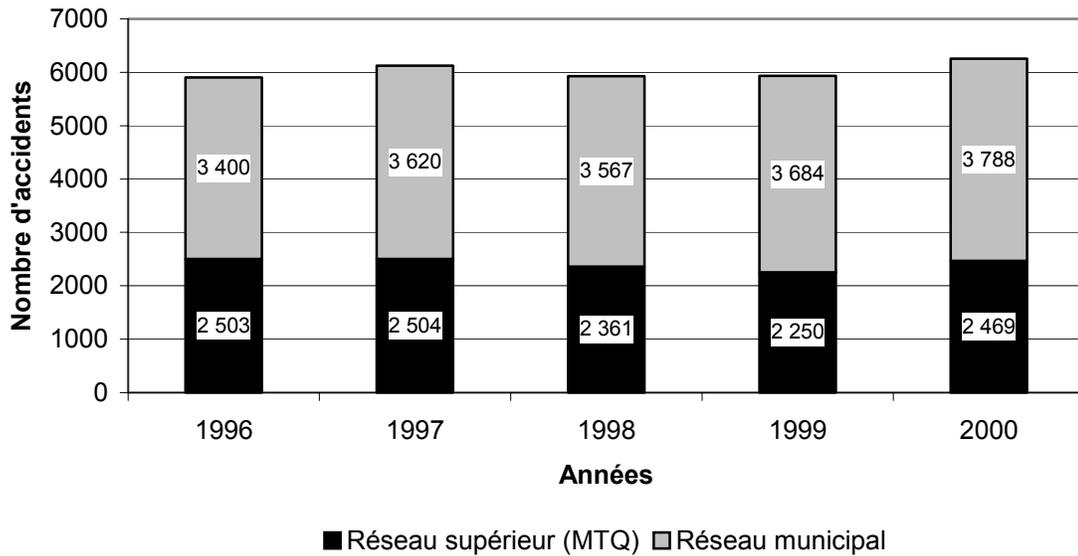
### **2.1.3 Sécurité routière**

De 1996 à 2000, l'analyse des accidents indique qu'il s'est produit, en moyenne, 6 029 accidents annuellement qui ont fait l'objet d'un rapport d'accident rédigé par un corps policier municipal ou provincial (figure 2). De ce nombre, environ 42 accidents ont été mortels dans la région chaque année.

Bien que le réseau routier sous la responsabilité du MTQ ne représente que 21 p. 100 de la longueur totale, les statistiques révèlent que 60 p. 100 des accidents surviennent sur le réseau routier municipal, comparativement à 40 p. 100 sur le réseau routier supérieur. Toutefois, 56 p. 100 de tous les accidents avec décès ou avec blessures graves ou légères se produisent sur les routes du MTQ.



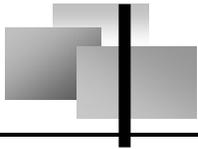
**Figure 2** Évolution du nombre d'accidents sur les réseaux routiers supérieur et municipal (1996-2000)



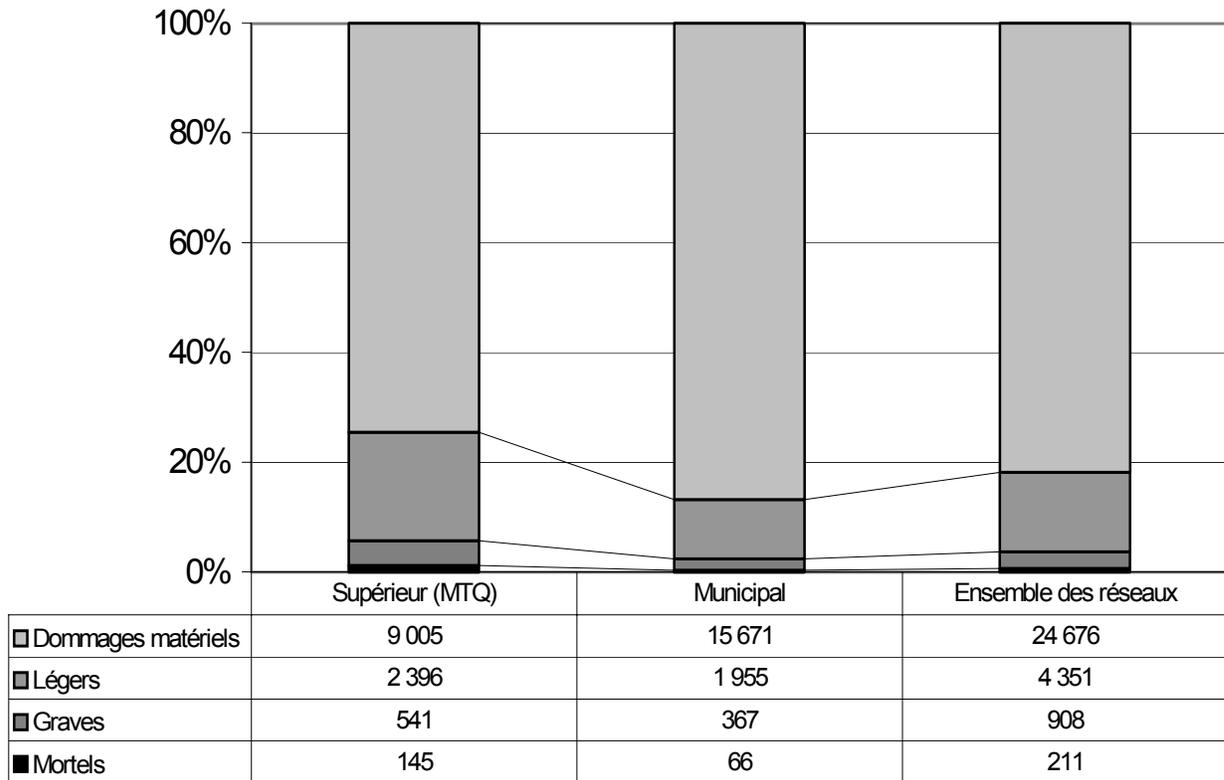
Source : MTQ, Diagnostic de sécurité routière (DSR).

L'analyse selon la gravité des accidents montre qu'il y a eu en moyenne, sur le réseau supérieur, 616 accidents avec blessures corporelles ou décès (25 p. 100 des accidents du réseau supérieur) par année, en comparaison de 477 accidents avec blessures corporelles ou décès (13 p. 100 des accidents du réseau municipal) par année sur le réseau municipal (figure 3). C'est généralement sur les routes du MTQ que les vitesses et les débits sont les plus élevés. En effet, sur 89 p. 100 des routes du réseau à l'entretien du MTQ, la vitesse affichée est de 80 kilomètres à l'heure ou de 90 kilomètres à l'heure avec un DJMA pondéré de 3 475 véhicules.





**Figure 3 Répartition des accidents selon la gravité sur les réseaux routiers supérieur et municipal (1996-2000)**



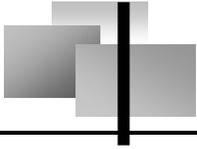
Source : MTQ, Diagnostic de sécurité routière (DSR).

Globalement, le risque d'accident dans le Bas-Saint-Laurent est comparable à l'ensemble du réseau québécois. L'analyse du réseau permet toutefois de mettre en lumière certaines particularités de ce territoire (carte 3) :

- les routes à quatre voies contiguës (non divisées) dans une zone de 70 kilomètres à l'heure présentent un taux d'accident<sup>38</sup> élevé;
- l'indice de gravité<sup>39</sup> des accidents est élevé sur la route 185;
- le taux d'accident sur les sections où la vitesse affichée est de 90 kilomètres à l'heure et de 80 kilomètres à l'heure, sur les routes 195 et 232, est élevé;
- le taux d'accident sur les sections où la vitesse affichée se situe à 50 kilomètres à l'heure, sur les routes 195, 230 et 232, est élevé;
- le taux d'accident sur l'autoroute 20, dans la MRC de Kamouraska, est légèrement supérieur à la moyenne provinciale;

<sup>38</sup>. Le taux d'accident est le rapport entre la fréquence des accidents et une mesure d'exposition au risque.

<sup>39</sup>. L'indice de gravité, aussi appelé « dommages matériels équivalents moyens par accident ( $I_G$ ) », correspond à la valeur pondérée selon la gravité des accidents ainsi que leur nombre total.



- sur le réseau routier du MTQ, 74 p. 100 des accidents se produisent sur 47 p. 100 de la longueur du réseau. Il s'agit des routes présentant les plus forts débits de circulation, soit les routes 132, 185, 195, 230 et 232 de même que l'autoroute 20. Le DJMA pondéré calculé pour ces routes s'établit à 3 594 véhicules.

C'est généralement dans les parties de routes les plus urbanisées que la fréquence des accidents est la plus élevée. D'ailleurs, il a été démontré que la densité du lotissement, notamment la multiplication d'accès directs au réseau routier supérieur, contribue de façon significative aux accidents routiers. Les résultats d'une recherche sur le sujet pour la route 132 qui ceinture la péninsule gaspésienne et une partie du Bas-Saint-Laurent montrent que le taux d'accident croît avec la fréquence des accès commerciaux-publics, des intersections et des accès résidentiels<sup>40</sup>. Les accès résidentiels et les intersections influent significativement sur le taux d'accident en milieu rural, alors que les accès commerciaux-publics et les intersections font de même en milieux périurbain et urbain.

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

D'autres problématiques ont aussi été soulevées lors de la consultation sur le diagnostic (Colloque de novembre 2001), soit la présence de routes sinueuses (routes 232 et 195) et la poudrière (autoroute 20 dans la MRC de Kamouraska, route 132 à Amqui et à Sayabec).

#### **2.1.4 Environnement et qualité de vie**

Depuis une trentaine d'années, le MTQ se préoccupe des questions environnementales qui sont en relation avec son mandat. Ainsi, de nombreuses études, recherches et évaluations environnementales ont été menées à l'intérieur des projets de développement, d'amélioration ou d'entretien d'infrastructures, qu'elles soient ou non exigées par la législation environnementale.

Selon leur envergure, les travaux exécutés sur le réseau routier sont assujettis à des lois et à des règlements émanant tant des gouvernements fédéral et provincial que des MRC (schémas d'aménagement) et des municipalités (plans d'urbanisme).

---

<sup>40</sup> Louis BELZILE, *Modélisation de l'impact des accès au réseau routier sur la sécurité routière et la vitesse prescrite : le cas particulier de la route de ceinture de la Gaspésie (route 132)*, Rimouski, Université du Québec à Rimouski, 2000, 110 p.

Pour mieux répondre aux attentes et aux préoccupations de la collectivité québécoise en matière de protection des ressources et d'amélioration de l'environnement, le MTQ a adopté, en 1992<sup>41</sup>, la Politique sur l'environnement<sup>42</sup>. Celle-ci a été élaborée à partir des principes de développement durable basés sur la protection des ressources et sur l'amélioration de la qualité de vie<sup>43</sup>. On y énonce sept principes environnementaux qui doivent être pris en considération et les moyens qui doivent y être associés au moment de l'expression des besoins et de l'élaboration des projets d'infrastructures de transport. Ces principes sont les suivants : 1) les responsabilités environnementales; 2) la sécurité et la santé publique; 3) l'aménagement du territoire; 4) l'énergie; 5) les relations avec le public; 6) la recherche et le développement; et 7) la législation.

Depuis la mise en œuvre de cette politique, diverses actions ont été mises en place pour protéger et améliorer l'environnement et la qualité de vie. Il s'agit, entre autres, de l'adoption de la Politique sur le bruit routier (1998), de la publication du guide *Ponts et ponceaux : lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique* (1992)<sup>44</sup>, d'une préoccupation accrue quant à l'aspect visuel des infrastructures de transport et de l'intégration des concepts d'aménagement paysager aux étapes de conception et de réalisation des projets routiers. Le MTQ a également mis en œuvre un programme de gestion des déchets générés par ses activités en 1992<sup>45</sup>. Ce programme a pour objet de mettre en place des modes de gestion qui respectent la réglementation en vigueur. Un guide est venu préciser la nature des déchets produits par le MTQ ainsi que les façons de les entreposer et de les éliminer<sup>46</sup>. Le *Cahier des charges et devis généraux* (CCDG)<sup>47</sup> contient des clauses de qualité du produit et de respect de l'environnement dans les cas où les travaux sont exécutés par un entrepreneur.

Afin d'intégrer à l'ensemble de ses activités les outils existants et les préoccupations environnementales énoncées dans la Politique sur l'environnement, le MTQ envisage la possibilité de mettre sur pied un système de gestion environnementale (ISO 14001). La première étude portant sur le profil environnemental des activités du MTQ a été menée en 1997<sup>48</sup>. De plus, le MTQ a formé un groupe de travail sur l'opportunité d'établir un système de gestion environnementale. Celui-ci doit permettre d'intégrer la notion de protection de

---

<sup>41</sup> QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS, *La politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, Québec, ministère des Transports, 1994, 12 p.

<sup>42</sup> La Politique sur l'environnement du MTQ a été éditée en 1994. Toutefois, son adoption date de septembre 1992.

<sup>43</sup> QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS, *Éléments de problématique et fondements de la Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, Québec, ministère des Transports, 1994, 39 p.

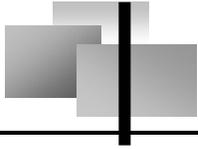
<sup>44</sup> QUÉBEC, *Ponts et ponceaux : lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique*, ministère des Transports, Service de l'environnement, janvier 1992.

<sup>45</sup> QUÉBEC, DIRECTION DE LA PLANIFICATION, *Programme de gestion des déchets générés par les activités du MTQ*, Québec, ministère des Transports, Service de l'environnement, 1992.

<sup>46</sup> QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS, *Guide de gestion des déchets générés par les activités du MTQ*, Québec, ministère des Transports, 1996, 22 p.

<sup>47</sup> QUÉBEC, DIRECTION DU SOUTIEN AUX INFRASTRUCTURES, *Cahier des charges et devis généraux (C.C.D.G.) : infrastructures routières, construction et réparation, édition 1997*, Sainte-Foy, ministère des Transports, Les Publications du Québec, pag. mult.

<sup>48</sup> SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT INC., *Profil environnemental des activités du ministère des Transports du Québec en vue de l'implantation d'un système de gestion environnementale*, ministère des Transports du Québec, Service de l'environnement, mars 1997, pag. mult.



l'environnement à chacune des étapes de la planification, de l'expression des besoins, du cheminement des projets et, par le fait même, de l'élaboration du plan de transport.

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

Enfin, dans le contexte de l'élaboration du plan de transport, un sondage effectué en janvier 2001, auprès de 127 municipalités de la région administrative, montre que près de 49 p. 100 des municipalités répondantes signalent des problèmes environnementaux liés à la présence des infrastructures routières (54 municipalités sur les 110 ayant répondu au sondage). Les municipalités y soulèvent des problèmes de bruit (35 municipalités), de vibration (16 municipalités), de poussière (17 municipalités), d'insécurité pressentie par les résidents qui vivent en bordure de la route (30 municipalités) et d'accumulation de neiges usées (1 municipalité). Les problèmes d'insécurité pressentie sont surtout associés à la vitesse excessive dans les milieux bâtis.

#### **2.1.4.1 Bruit**

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

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

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

---

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

En vertu de la Politique sur le bruit routier, l'approche préventive incite le MTQ à assurer un climat sonore acceptable lors des nouveaux projets routiers. C'est aussi le cas des municipalités locales lors de nouveaux projets de construction résidentielle, institutionnelle ou à caractère récréatif. Des mesures d'atténuation doivent être déterminées le long des principales routes de transit, notamment l'autoroute 20 et les routes 132 et 185. Par ailleurs, une approche corrective peut être nécessaire pour régler un problème de bruit déjà existant si une étude demandée par une municipalité démontre effectivement la présence d'un problème associé au bruit des véhicules.

Les résultats du sondage mentionné précédemment montrent que les problèmes de bruit soulevés par les municipalités sont principalement associés à la circulation des véhicules lourds qui font usage du frein moteur (Jacob). Le bruit des activités ferroviaires est également signalé par dix municipalités (23 p. 100 des municipalités répondantes et traversées par une voie ferrée). Pour ce qui est des motoneiges et des véhicules tout-terrains, respectivement six (5 p. 100) et onze municipalités répondantes (10 p. 100) rapportent des problèmes de bruit.

#### **2.1.4.2 Transport des matières dangereuses**

La présence et l'utilisation des réseaux de transport s'accompagnent de risques d'accident et de déversement de produits chimiques dans l'environnement. Toutefois, la réglementation sur le transport des matières dangereuses<sup>50</sup> et les normes de sécurité du transport lourd contribuent à diminuer les risques. De plus, l'industrie des fabricants de produits chimiques a mis en œuvre le programme Gestion responsable dans lequel sont établies des politiques et des pratiques s'appliquant à tous les stades du cycle de vie du produit, c'est-à-dire de sa fabrication jusqu'à sa destruction, incluant sa manutention et son transport<sup>51</sup>.

Selon les données sur les débits de circulation des véhicules lourds ou les études effectuées sur le sujet, les agglomérations situées le long de l'autoroute 20 et des routes nationales 185 et 132 seraient théoriquement plus exposées aux risques environnementaux à la suite d'accidents lors du transport par camion de marchandises dangereuses en vrac.

## **2.2 MOBILITÉ ET SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU ROUTIER – ORIENTATIONS ET OBJECTIFS**

Pour mener à bien sa mission et veiller à une organisation efficace et sécuritaire du réseau de transport routier, le MTQ doit compter sur l'appui, la collaboration et l'engagement de partenaires des secteurs public et privé. Des systèmes de transport efficaces et sécuritaires supposent une planification rigoureuse et des interventions en matière de transport intégrées au développement de la région et des grands centres urbains du Québec et harmonisées avec celui-ci.

---

<sup>50</sup>- QUÉBEC, *Code de la sécurité routière : LRQ, chapitre C-24, art. 622 (2) à (6)* et QUÉBEC, *Loi sur les produits pétroliers et équipements pétroliers : LRQ, chapitre P-29.1*.

<sup>51</sup>- ASSOCIATION CANADIENNE DES FABRICANTS DE PRODUITS CHIMIQUES, *Une industrie en pleine évolution : protéger les Canadiens et leur environnement*, Transportation Emergency Assistance Plan (TEAP), publication 2935, mai 2000, p. 2.

En raison de la situation géographique du Bas-Saint-Laurent, de son développement socioéconomique et de l'importance de l'accès rapide qu'il offre vers les grands centres et les marchés, certaines actions ont pour objet de développer un réseau stratégique efficace et d'améliorer les conditions de déplacement interrégional. Considérant l'importance des communautés locales, du tourisme et de l'industrie, des actions doivent permettre d'améliorer les conditions de déplacement sur l'ensemble du réseau routier supérieur régional. L'amélioration de l'état du réseau routier, la qualité des chaussées, la conservation des structures et l'introduction de principes d'exploitation du réseau basés sur les résultats sont préconisées.

Le renforcement du partenariat entre les municipalités, les MRC et le MTQ contribuera au développement harmonieux de l'urbanisation et à la complémentarité des réseaux routiers supérieur et municipaux tout en assurant la qualité de vie des résidents ainsi que la sécurité des usagers. D'autre part, des actions permettent de terminer la réalisation de la Route verte et de favoriser l'aménagement de sentiers sécuritaires de véhicules hors route.

Le MTQ considère la sécurité des systèmes de transport comme hautement prioritaire. Enfin, des actions rappellent que les interventions en matière de transport doivent être effectuées avec la préoccupation constante de minimiser les effets négatifs sur le milieu de vie, les paysages et l'environnement. Le concept de développement durable fait ainsi partie des valeurs et des préoccupations fondamentales du MTQ.

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

Le MTQ entend favoriser la compétitivité du Québec par des systèmes de transport efficaces pour accéder aux marchés extérieurs et appuyer le développement socioéconomique des régions en mettant en place un réseau stratégique de qualité. Le réseau stratégique régional comprend l'autoroute 20 et les routes nationales 185 et 132<sup>52</sup>.

À cet effet, le MTQ a l'intention d'étendre le réseau autoroutier de Rivière-du-Loup jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick vers le sud et de Saint-Georges-de-Cacouna jusqu'à Mont-Joli vers l'est. Il désire également corriger les tronçons de la route 132 présentant des déficiences. Enfin, il compte améliorer la qualité des chaussées du réseau stratégique régional pour le rendre comparable aux réseaux stratégiques du Québec et des États du Nord-Est américain en plus du maintien d'un niveau de service approprié.

---

<sup>52</sup>. Ces deux routes sont retenues en l'absence d'autoroute en parallèle.

### **2.2.1.1 Objectif – Réaménager la route 185 en autoroute à deux chaussées séparées et améliorer la liaison en direction est avec l'autoroute 20**

#### Moyens d'action

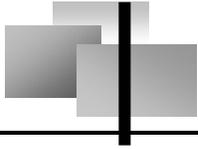
- Préparer et réaliser les projets prévus dans le plan stratégique d'intervention sur la route 185
  - ❖ En 1998, le MTQ a adopté un plan stratégique d'intervention sur la route transcanadienne 185 afin d'en améliorer la sécurité et la circulation. Ce plan avait essentiellement pour objet de corriger les carrefours les plus problématiques, lesquels se situent près des agglomérations urbaines de Dégelis, Notre-Dame-du-Lac, Cabano, Saint-Louis-du-Ha! Ha!, Saint-Antonin et Rivière-du-Loup. Les travaux nécessitaient un investissement de 225 millions de dollars pour une longueur de 21 kilomètres. En 2001, le MTQ retient le concept de transformer l'ensemble de la route 185 en autoroute à deux chaussées séparées en conservant, dans la mesure du possible, le corridor actuel. Cette transformation est évaluée à un milliard de dollars.
- Réaliser l'étude de tracé et l'étude d'impact sur l'environnement de la future autoroute à deux chaussées séparées
  - ❖ Le MTQ a entrepris les travaux en vue de déterminer le tracé et d'effectuer l'étude d'impact des tronçons suivants : du 2<sup>e</sup> Rang à Saint-Antonin à la rue Commerciale Nord à Saint-Louis-du-Ha! Ha! (40 kilomètres), du carrefour de la rue Commerciale Sud à Cabano au carrefour de la rue Commerciale Nord à Notre-Dame-du-Lac (6 kilomètres), du carrefour de la rue Principale Nord à Dégelis jusqu'à un kilomètre avant le carrefour de la rue de l'Église à Notre-Dame-du-Lac (14 kilomètres) et de la rue Principale Sud à Dégelis à la frontière du Nouveau-Brunswick (13 kilomètres).
- 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
  - ❖ Une autoroute est une voie de communication rapide et à accès contrôlés. Aussi, il faut favoriser une hiérarchisation du réseau routier local pour faciliter l'accès au territoire à partir des carrefours étagés et mettre en œuvre des mesures d'aménagement du territoire qui contribuent à prévenir et à réduire l'impact environnemental de la circulation routière sur les résidents demeurant à proximité de l'autoroute (bruit, effet de coupure, etc.).
- Poursuivre les négociations avec le gouvernement fédéral en vue de coordonner les interventions et d'en partager le coût
  - ❖ Des discussions sont en cours avec le gouvernement fédéral et celui du Nouveau-Brunswick pour coordonner les interventions et en partager le coût. Le réaménagement global de la route 185 en autoroute est évalué sommairement à un milliard de dollars.
- Construire une voie de contournement de la ville de Rivière-du-Loup en direction est
  - ❖ La Ville de Rivière-du-Loup et le MTQ ont étudié la faisabilité de construire une voie de contournement permettant de relier la route 185 à l'autoroute 20 à la hauteur de Saint-Georges-de-Cacouna via la route 291. Ce projet permettra de retirer du centre-ville la circulation de véhicules lourds et de faciliter l'accès au parc industriel situé au

sud de la ville de Rivière-du-Loup. En vue de désenclaver le parc industriel, la première phase, d'une longueur de 2,8 kilomètres et évaluée à 4 millions de dollars, a été annoncée par le ministre délégué aux Transports le 26 septembre 2001, et des travaux préparatoires ont été exécutés en décembre 2003.

### **2.2.1.2 Objectif – Améliorer les conditions de circulation dans les axes Rivière-du-Loup–Matane et Mont-Joli–Matapédia**

#### Moyens d'action

- Construire une autoroute à chaussée unique entre Saint-Anaclet-de-Lessard et Mont-Joli ainsi que les aménagements connexes nécessaires à la sortie de Mont-Joli
  - ❖ Le MTQ a entrepris le processus pour la construction d'une chaussée d'autoroute entre Le Bic et Mont-Joli. À ce jour, 31 kilomètres de l'autoroute 20 sont construits (du Bic à Sainte-Luce). Outre les travaux d'asphaltage à terminer entre Saint-Anaclet-de-Lessard et Sainte-Luce, il reste 13,6 kilomètres d'autoroute à construire, évalués à 50 millions de dollars.
- Obtenir le certificat d'autorisation de réalisation du ministère de l'Environnement pour le tronçon Saint-Georges-de-Cacouna–Trois-Pistoles et entreprendre l'étude d'impact du tronçon Trois-Pistoles–Le Bic
  - ❖ L'obtention des autorisations de construction du tronçon entre Saint-Georges-de-Cacouna et Trois-Pistoles est un préalable au début des études se rapportant au tronçon compris entre Trois-Pistoles et Le Bic. Le projet d'autoroute entre Saint-Georges-de-Cacouna et Le Bic est estimé à 400 millions de dollars pour une route à double chaussée (80 kilomètres).
- Préparer les plans et les devis et établir un échéancier de réalisation pour l'autoroute à chaussée unique entre Saint-Georges-de-Cacouna et Le Bic
  - ❖ Pour ce qui est du tronçon entre Saint-Georges-de-Cacouna et Trois-Pistoles, le MTQ a soumis son projet au processus d'évaluation environnementale.
- Donner priorité aux interventions ponctuelles pour la construction de voies de dépassement en vue d'améliorer la sécurité routière sur la route 132
  - ❖ Le MTQ entend poursuivre ses efforts pour améliorer la sécurité routière et la fonctionnalité de la route 132 faisant partie du réseau stratégique régional.
- 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
  - ❖ Compte tenu de la fonction de la route 132, il semble important de mettre en œuvre des mesures qui contribuent à prévenir et à réduire le nombre de conflits et d'obstacles potentiels pouvant être occasionnés par des mouvements de circulation entre le réseau routier supérieur et les territoires desservis. Il est également nécessaire de réaliser des aménagements routiers particuliers pour la traversée des agglomérations.
- Asphalté les accotements des routes du réseau stratégique lors des interventions sur ce réseau
  - ❖ Il reste à asphalté 300 kilomètres d'accotements environ.



### **2.2.1.3 Objectif – Améliorer la qualité du réseau routier stratégique régional**

#### Moyen d'action

- 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
  - ❖ L'analyse des données de l'IRI de 2000 montre que 73 p. 100 du réseau routier stratégique régional est considéré comme étant en bon état.

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

Le MTQ entend corriger les tronçons routiers présentant des déficiences. Il compte respecter les objectifs ministériels en ce qui concerne la qualité des chaussées et des structures des routes, et ce, selon les normes établies d'après la classification fonctionnelle.

#### **2.2.2.1 Objectif – Poursuivre les travaux d'amélioration routière 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**

#### Moyens d'action

- Effectuer des travaux de reconstruction en tenant compte du milieu traversé et avec une préoccupation constante pour la sécurité routière et l'environnement
  - ❖ Les projets routiers qui seront privilégiés sont ceux qui auront un impact sur la sécurité routière. De plus, pour concilier circulation, sécurité et qualité de vie de la population, le MTQ propose une approche d'aménagements routiers différenciés pour la traversée des agglomérations.
- Coordonner les interventions sur le réseau routier avec celles du milieu
  - ❖ En vertu de la LAU, les interventions gouvernementales doivent être conformes aux objectifs du schéma ou aux dispositions du règlement. Aussi, il faut s'assurer que les projets sont conçus en tenant compte des objectifs des schémas d'aménagement des MRC.
- Asphalté 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
  - ❖ La politique sur l'asphaltage des accotements permet d'améliorer la sécurité routière et l'entretien du réseau routier.

### **2.2.2.2 Objectif – Maintenir et améliorer la qualité des chaussées du réseau supérieur pour atteindre et respecter les objectifs ministériels selon la classification des routes**

#### Moyens d'action

- Réhabiliter ou reconstruire les chaussées présentant des déficiences d'IRI ou d'orniérage
  - ❖ L'analyse des données de l'IRI de 2000 montre que 62 p. 100 du réseau routier supérieur est considéré comme étant en bon état.
- 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
  - ❖ Le suivi des interventions est nécessaire pour maximiser les investissements.

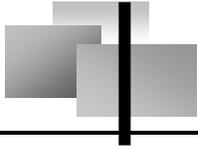
### **2.2.3 Orientation 3 – Protection des routes le long des berges**

Le MTQ entend favoriser la préservation des infrastructures de transport et planifier les interventions avec la préoccupation de minimiser les effets négatifs sur l'environnement.

#### **2.2.3.1 Objectif – Déterminer les zones vulnérables à l'érosion et planifier les interventions en vue de protéger le réseau routier et l'environnement**

#### Moyens d'action

- 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
  - ❖ Le MTQ prévoit mener une étude présentant la problématique globale de l'érosion des berges pour les routes qui longent l'estuaire du fleuve Saint-Laurent et certaines rivières dans le Bas-Saint-Laurent.
- 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
  - ❖ En fonction des priorités qui auront été établies, le MTQ entreprendra les étapes de préparation et d'approbation (environnement, schéma d'aménagement, milieu) des projets. Il effectuera les travaux avec la préoccupation constante de minimiser les effets négatifs sur le milieu de vie, les paysages et l'environnement.
- 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
  - ❖ Les changements climatiques obligent le MTQ à revoir ses normes de conception des ouvrages routiers.



#### **2.2.4 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**

Le MTQ veut implanter la norme ISO 9001 (2000) concernant l'inspection des structures dans chacune des directions territoriales. Celle du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine a obtenu son accréditation en septembre 2003. Le MTQ souhaite également maintenir une bonne qualité des structures sur le réseau stratégique régional et les routes de camionnage. Pour l'ensemble des structures, il privilégie l'entretien préventif.

##### **2.2.4.1 Objectif – Maintenir la qualité des structures des routes du réseau supérieur en donnant priorité à l'entretien préventif**

###### Moyen d'action

- Corriger en priorité toutes les structures qui présentent des besoins d'intervention préventive
  - ❖ Dans le Bas-Saint-Laurent, 82 p. 100 des structures sont en bon état sur le réseau stratégique et 77 p. 100 sur le réseau supérieur. Sur le réseau routier stratégique québécois, 63 p. 100 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 p. 100). Ainsi, la cible provinciale est de maintenir 64 p. 100 des structures en bon état. Sur le réseau routier supérieur québécois, 60 p. 100 des structures sont en bon état. L'objectif national est de maintenir la qualité des structures des routes du réseau supérieur.

##### **2.2.4.2 Objectif – Reconstruire ou renforcer les ponts présentant des déficiences**

###### Moyen d'action

- 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
  - ❖ Les structures présentant des déficiences sont étroitement surveillées. Elles se trouvent souvent à des endroits où le profil de la route doit être revu et, de ce fait, les travaux s'inscrivent dans le processus d'intégration des préoccupations du milieu et d'approbation environnementale.

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

La sollicitation du réseau routier principal ainsi que les pressions de lotissement résidentiel et commercial le long de celui-ci incitent le MTQ, en collaboration avec les MRC et les municipalités, à trouver des solutions qui tiennent compte de la hiérarchisation du réseau routier et qui permettront de maintenir et d’améliorer la fonctionnalité et la sécurité du réseau routier.

Puisque l'aménagement du territoire a, à des degrés divers, des effets sur l'efficacité et la sécurité des réseaux de transport de même que sur la qualité de vie des riverains, les outils mis à la disposition des MRC dans la LAU, à savoir les dispositions en matière de zonage et de lotissement, doivent correspondre aux objectifs retenus pour chacune des catégories de routes.

La délimitation des milieux bâtis et l'adoption de mesures d'aménagement du territoire permettant de les circonscrire semblent essentielles dans une saine gestion de l’urbanisation en vue de la préservation de l’infrastructure de transport. De plus, l'aménagement différencié en milieu bâti et en milieu rural permet d'améliorer la mobilité des personnes et des marchandises, la sécurité routière, la qualité de vie des riverains, sans oublier les paysages<sup>53</sup>. Il est alors possible d’adapter les interventions du MTQ en fonction des besoins des usagers de la route et des résidents riverains.

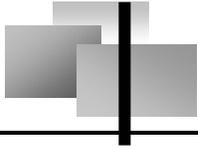
#### **2.2.5.1 Objectif – Appliquer les principes de la gestion des corridors routiers et de la traversée des agglomérations lors de la planification et de la réalisation des projets routiers**

##### Moyen d'action

- Dans les milieux bâtis, aménager la route en profil urbain selon les principes des aménagements routiers dans la traversée des agglomérations
  - ❖ La gestion des corridors routiers a comme finalité de répondre aux besoins des usagers de la route et des résidents riverains. Elle intègre des principes liés à la fonction de la route, à la sécurité routière et à la qualité de vie en bordure de celle-ci. Différents aspects comme la circulation, la sécurité, les aménagements géométriques, l’aménagement urbain, l’environnement, le lotissement commercial de même que les divers usagers, notamment les conducteurs, les cyclistes, les piétons, les commerçants et les résidents, doivent être considérés. Ainsi, l'approche des aménagements routiers dans la traversée des agglomérations reconnaît l’interrelation de la route et de son environnement.

---

<sup>53</sup>. Ces éléments font l'objet d'orientations spécifiques de l'enjeu 1.



### **2.2.5.2 Objectif – Apporter l'appui nécessaire aux MRC et aux municipalités dans le contexte de la révision des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme**

#### Moyen d'action

- Partager l'information sur la planification des infrastructures de transport et sur la planification de l'aménagement du territoire

### **2.2.5.3 Objectif – 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**

#### Moyens d'action

- Consolider et circonscrire les périmètres d'urbanisation afin de limiter l'étalement urbain linéaire le long du réseau routier de transit
- Établir des règles en matière de zonage, de lotissement et de construction qui tiennent compte de la classification fonctionnelle de la route
- Délimiter les zones prioritaires d'aménagement à la périphérie immédiate des secteurs déjà urbanisés en vue de planifier les lotissements futurs
- Situer les nouvelles rues dans les plans d'urbanisme en collaboration avec le MTQ
  - ❖ Pour assurer la fonctionnalité du réseau stratégique régional, il est nécessaire de travailler avec les MRC et les municipalités en vue 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 ainsi que de limiter les nouveaux accès près des carrefours. Il faut également 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.

### **2.2.5.4 Objectif – Apporter des mesures de correction aux accès non conformes et des mesures de gestion des nouveaux accès**

#### Moyens d'action

- 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
- Contrôler l'aménagement des nouveaux accès et le raccordement au réseau routier supérieur

### **2.2.5.5 Objectif – Coordonner les interventions sur le réseau routier avec celles du milieu**

#### Moyen d'action

- Rencontrer les représentants du monde municipal pour discuter sur les interventions planifiées
  - ❖ Le MTQ consulte les municipalités sur tous les projets de reconstruction ou de réaménagement des infrastructures de transport. De plus, en vertu de la LAU, les interventions gouvernementales doivent être conformes aux objectifs du schéma d'aménagement ou aux dispositions du règlement. Aussi, le MTQ s'assure que les projets sont conçus en tenant compte des objectifs du schéma d'aménagement de la MRC.

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

Le MTQ entend implanter une approche de gestion des infrastructures de transport sous sa responsabilité axée sur l'usager. À cet effet, il désire établir un concept d'exploitation du réseau routier en vue de promouvoir une planification préventive et périodique de ses interventions d'entretien. Une meilleure connaissance en temps réel de l'état et de l'utilisation du réseau et des interventions prévoyant le rétablissement de l'ensemble des éléments de l'infrastructure font également partie de l'approche.

L'exploitation du réseau routier exige différentes actions pour assurer la circulation fonctionnelle et sécuritaire des personnes et des biens, telles que l'entretien courant et périodique, la gestion des corridors et le monitoring (surveillance, communication et mesures d'urgence).

#### **2.2.6.1 Objectif – Mettre en place un mode de gestion des infrastructures routières basé sur le concept de l'exploitation**

#### Moyens d'action

- Mettre en œuvre le Cadre territorial de gestion de l'exploitation des infrastructures de transport élaboré en 2003-2004
  - ❖ Ce cadre de gestion, qui définit l'intégration des rôles de tous les services, doit permettre d'harmoniser les prises de décision et les interventions sur le réseau pour maximiser la sécurité des usagers et diminuer les entraves à la circulation. Il précise également les priorités d'action du MTQ.
- Connaître l'état et l'utilisation du réseau routier en temps réel
  - ❖ Le Cadre de gestion précise les actions et les résultats visés pour assurer la surveillance de l'ensemble du réseau routier. Il établit en outre les besoins et les priorités d'intervention.

- 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
  - ❖ Le Cadre de gestion précise les actions et les résultats visés pour :
    - l'entretien : assurer l'entretien des chaussées, des systèmes de drainage et de sécurité, des abords des routes, des structures, des quais et des débarcadères;
    - la gestion de corridor : 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;
    - le monitoring : surveiller de façon continue l'état et l'utilisation du réseau, maintenir et améliorer les mécanismes de communication afin d'informer la population de façon appropriée ainsi que maintenir et améliorer les plans des mesures d'urgence.

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

Le MTQ participe activement aux travaux du Comité régional de la Route verte du Bas-Saint-Laurent. Il y apporte son expertise technique en matière de conception et de signalisation des voies cyclables. Il offre également son soutien technique aux MRC et aux municipalités qui lui en font la demande.

Conformément à la Politique sur le vélo adoptée en mai 1995, le MTQ entend prendre en considération les besoins des cyclistes, tels qu'ils sont ou seront exprimés dans les schémas d'aménagement des MRC, aux étapes de la conception, de la construction et de l'entretien du réseau routier.

Ainsi, la Politique permet l'asphaltage des accotements de certains tronçons de routes du réseau du MTQ afin de rendre possible la réalisation des itinéraires cyclables lorsqu'il y a chevauchement avec ce réseau. De la même manière, le MTQ accepte l'aménagement de pistes cyclables (non contiguës à la chaussée) à l'intérieur des emprises qu'il possède, à la condition que l'utilisation future de ces emprises ne soit pas compromise pour des besoins routiers.

### **2.2.7.1 Objectif – Contribuer au cyclotourisme par un apport financier à la réalisation et à l'entretien de la Route verte**

#### Moyens d'action

- 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
  - ❖ Sur le réseau routier supérieur, il reste à aménager 110 kilomètres de voies cyclables (Route verte)<sup>54</sup>. La Route verte longe, sur 10 kilomètres, des tronçons de routes sur lesquels des projets majeurs de reconstruction, évalués à 20,3 millions de dollars, sont planifiés.
- Contribuer financièrement à l'entretien de la Route verte
  - ❖ En 2001, le MTQ a adopté le Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte dans le but de soutenir les partenaires municipaux à la prise en charge de l'entretien de la Route verte. Ce programme touche les pistes cyclables hors route et les voies cyclables aménagées sur le réseau routier local, dans la mesure où ces aménagements sont situés sur l'itinéraire de la Route verte. L'aide financière accordée représente 50 p. 100 du coût d'entretien maximal admissible, lequel varie selon le type d'aménagement. Ce programme contribue à l'entretien des 162 kilomètres de la Route verte balisés par Vélo Québec. Une aide totale de 133 400 \$ a été accordée dans le Bas-Saint-Laurent en 2003-2004.

### **2.2.7.2 Objectif – Contribuer à la réalisation des réseaux cyclables locaux et régionaux selon les paramètres de la Politique sur le vélo**

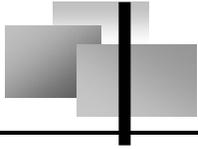
#### Moyens d'action

- 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
- Intégrer les aménagements cyclables aux travaux routiers
  - ❖ Le MTQ et la SAAQ ont adopté, en 1995, la Politique sur le vélo qui a comme objectifs la pleine reconnaissance du vélo comme mode de transport et la sécurité accrue des cyclistes basée sur le respect mutuel entre les usagers de la route.
- Concevoir une base de données sur les aménagements cyclables

### **2.2.8 Orientation 8 – Aménagement sécuritaire des sentiers de véhicules hors route**

Conformément à son projet de politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières, le MTQ privilégie une approche de concertation et de partenariat avec les acteurs visés par l'utilisation des véhicules hors route, afin de favoriser l'aménagement de sentiers sécuritaires et le respect de la réglementation en vigueur.

<sup>54</sup>. L'évaluation remonte au 1<sup>er</sup> juillet 2002.



### **2.2.8.1 Objectif – 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**

#### Moyens d'action

- Examiner les réseaux de véhicules hors route contigus au réseau routier supérieur en fonction des besoins des usagers et de la sécurité routière
- Dresser un inventaire des circuits de véhicules hors route sur le réseau routier
- Intégrer les passages de véhicules hors route aux projets de reconstruction pour les routes à accès limité (autoroute 20 et route 185)

### **2.2.9 Orientation 9 – Amélioration de la sécurité routière**

La sécurité routière constitue une priorité au MTQ. À cet effet, ce dernier entend intensifier ses efforts et collaborer avec les acteurs et les partenaires visés afin d'améliorer le bilan de la sécurité routière. La Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – Volet routier précise la stratégie d'intervention dans ce domaine, l'objectif étant de réduire le nombre d'accidents routiers et leur gravité.

L'analyse de la problématique a permis de dégager 29 enjeux sur lesquels devraient porter les efforts en vue d'améliorer la sécurité (tableau IV).

**Tableau IV Répartition des enjeux en matière de sécurité selon le facteur principal d'intervention**

Humain	Véhicule	Environnement routier	Environnement socioéconomique
Systèmes de retenue	Sécurité accrue pour les véhicules lourds	Aménagement routier qui répond aux attentes des usagers	Gestion de la vitesse : défi de l'intégration des actions
Conduite avec facultés affaiblies	Intégration rapide des nouvelles technologies	Marquage des chaussées visible toute l'année	Système intégré des données pour l'amélioration de l'environnement routier
Plus grande préoccupation pour les usagers vulnérables		Signalisation en vue d'une meilleure compréhension de la route	Audit de sécurité : procédure d'évaluation gagnante
Conducteurs âgés		Sécurité accrue sur les chantiers de construction routière	Recherche et développement : moyen essentiel pour améliorer la sécurité
Conducteurs à haut risque		Éclairage routier : orientations qui s'imposent	Formation pour un environnement routier plus sécuritaire
Accès graduel et sécuritaire à la conduite		Surface de roulement et matériaux aux caractéristiques améliorées	Transport des marchandises : recours à la multimodalité
Motocyclette : véhicule pour experts seulement		Meilleure planification du territoire et meilleure gestion des corridors routiers	Transport des personnes : intégration des modes de transport
Sécurité routière à l'école et dans le transport scolaire : acquis à optimiser		Viabilité hivernale : circulation sécuritaire et fluide à assurer	Réseau routier municipal : potentiel d'amélioration de la sécurité
		Abords de routes plus sécuritaires	Intervention rapide et efficace lors des accidents
			Meilleur encadrement pour les véhicules hors route

Source : MTQ, Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – Volet routier.

### 2.2.9.1 Objectif – Réduire le nombre d'accidents routiers et leur gravité

#### Moyen d'action

- Mettre en œuvre le plan d'action ministériel découlant de la Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – Volet routier
  - ❖ La cible est de réduire de 15 p. 100 le nombre de victimes de la route d'ici la fin de 2005. Une analyse des accidents survenus sur les routes du réseau supérieur du Bas-Saint-Laurent a été réalisée (carte 3). Les sites problématiques seront examinés pour déterminer les éléments de l'environnement routier à corriger.

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

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

#### **2.2.10.1 Objectif – 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**

##### Moyens d'action

- Mettre en œuvre la Politique sur le bruit routier
  - ❖ La Politique sur le bruit routier propose des mesures d'atténuation dans les zones sensibles établies<sup>55</sup> le long du réseau routier du MTQ lorsque le niveau de bruit extérieur aura atteint le seuil de 65 dBA  $L_{eq, 24h}$ <sup>56</sup> et des mesures d'aménagement du territoire pour prévenir les problèmes de pollution sonore à proximité d'une voie de circulation.
- Informer les acteurs municipaux quant à la Politique sur le bruit routier
  - ❖ Le document a été distribué aux MRC et aux municipalités lors de sa parution.
- Collaborer à la mise en œuvre de la future politique sur l'utilisation du frein moteur
  - ❖ Pour permettre aux municipalités de limiter l'utilisation du frein moteur sur certaines voies de circulation de leur territoire, une politique qui prendra en considération l'aspect sécurité lors de l'utilisation de ce mécanisme est actuellement en élaboration. Le MTQ travaillera à la mise en œuvre de cette future politique.

### **2.2.11 Orientation 11 – Respect et protection de l'environnement**

Le MTQ entend moduler ses interventions sur les infrastructures de transport en fonction de la sensibilité des milieux traversés et contribuer à la mise en valeur de certains habitats. Il désire également poursuivre la recherche et le développement de solutions pour réduire l'impact de ses interventions sur l'environnement.

---

<sup>55</sup> Sont ici désignées les aires récréatives de même que les aires résidentielles et institutionnelles déjà construites ou pour lesquelles un permis de construction a été délivré avant l'entrée en vigueur de la Politique sur le bruit routier.

<sup>56</sup> Ceci est une mesure du niveau de bruit sur une période de 24 heures (L veut dire *level* « niveau » en anglais et eq pour équivalent).

### **2.2.11.1 Objectif – Intégrer et maintenir la notion de protection de l’environnement à chacune des étapes de la planification et de la réalisation des projets**

#### Moyen d'action

- 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

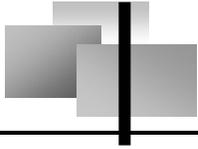
### **2.2.11.2 Objectif – Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ**

#### Moyens d'action

- Dresser un bilan des activités réalisées en matière d'environnement
  - ❖ Le MTQ tient à jour ses suivis environnementaux et entreprendra, si cela est nécessaire, des études particulières afin d’être au fait de la situation des composantes sensibles du territoire. Il améliorera, au besoin, les mécanismes d’intégration de la sensibilité des milieux dans le choix des interventions sur le territoire. De plus, les études environnementales doivent inclure des moyens permettant de mieux intégrer la mise en valeur des composantes du milieu.
- 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
  - ❖ En exécutant des travaux de construction et d’entretien sur son réseau, le MTQ perturbe l’évolution naturelle des lacs, des rivières et des zones humides. Une attention particulière sera accordée à la recherche de solutions aux nuisances liées à l’utilisation de sels à déglacer et d’abrasifs, notamment par une utilisation rationnelle de ces produits.

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

Le MTQ intègre la dimension paysagère dans la planification des projets routiers. Il entend poursuivre ses efforts en la matière et tentera dorénavant d’élargir le cadre d’intervention au réseau routier existant. Cela sous-entend la considération du corridor routier dans son ensemble, c’est-à-dire non seulement l’emprise de la route elle-même mais également ses abords.



Aussi, le MTQ vise à améliorer sa façon de faire dans ses emprises routières afin de préserver et de mettre en valeur les paysages distinctifs. Une vision d'ensemble de l'aménagement des emprises routières et des bassins visuels qui les bordent doit être élaborée de concert avec les MRC et les municipalités visées.

En ce qui a trait à l'affichage, en plus des normes d'aménagement prescrites par les MRC ou les municipalités, la Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation et la Loi sur la publicité le long des routes contribueront également à la préservation des paysages<sup>57</sup>.

### **2.2.12.1 Objectif – Harmoniser les interventions en matière de transport avec les traits de caractère du paysage**

#### Moyens d'action

- Assurer le maintien et la mise en valeur des attraits du paysage pour les usagers et les résidents
  - ❖ Lors de la construction ou du réaménagement de routes, le MTQ intègre, de façon accrue, la dimension paysagère à toutes les étapes de la planification d'un projet, qu'il soit assujéti ou non à la procédure d'évaluation de l'impact. Par ailleurs, dans le contexte de la révision des schémas d'aménagement des MRC, le MTQ favorise l'intégration de mesures en vue de préserver et de mettre en valeur les paysages visibles des corridors routiers.
- 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
  - ❖ L'aménagement de la route et de ses abords a une importance déterminante dans la sécurité des usagers.

---

<sup>57</sup> C'est pourquoi la Loi sur la publicité le long des routes interdit l'installation de panneaux-réclames et d'autres supports publicitaires sur les routes entretenues par le MTQ, dans les municipalités régies par le Code municipal, à moins d'avoir obtenu un permis. Une nouvelle loi, adoptée en décembre 2000, interdit l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation sur le territoire des municipalités régies par la Loi sur les cités et villes. Elle concerne les routes dont la vitesse affichée est de 70 kilomètres à l'heure et plus.

Plan de transport du Bas-Saint-Laurent

Carte 3

Analyse des accidents (1996-2000)

Légende

Limite de la région à l'étude

Limite de la MRC

Limite municipale

Niveaux de sécurité

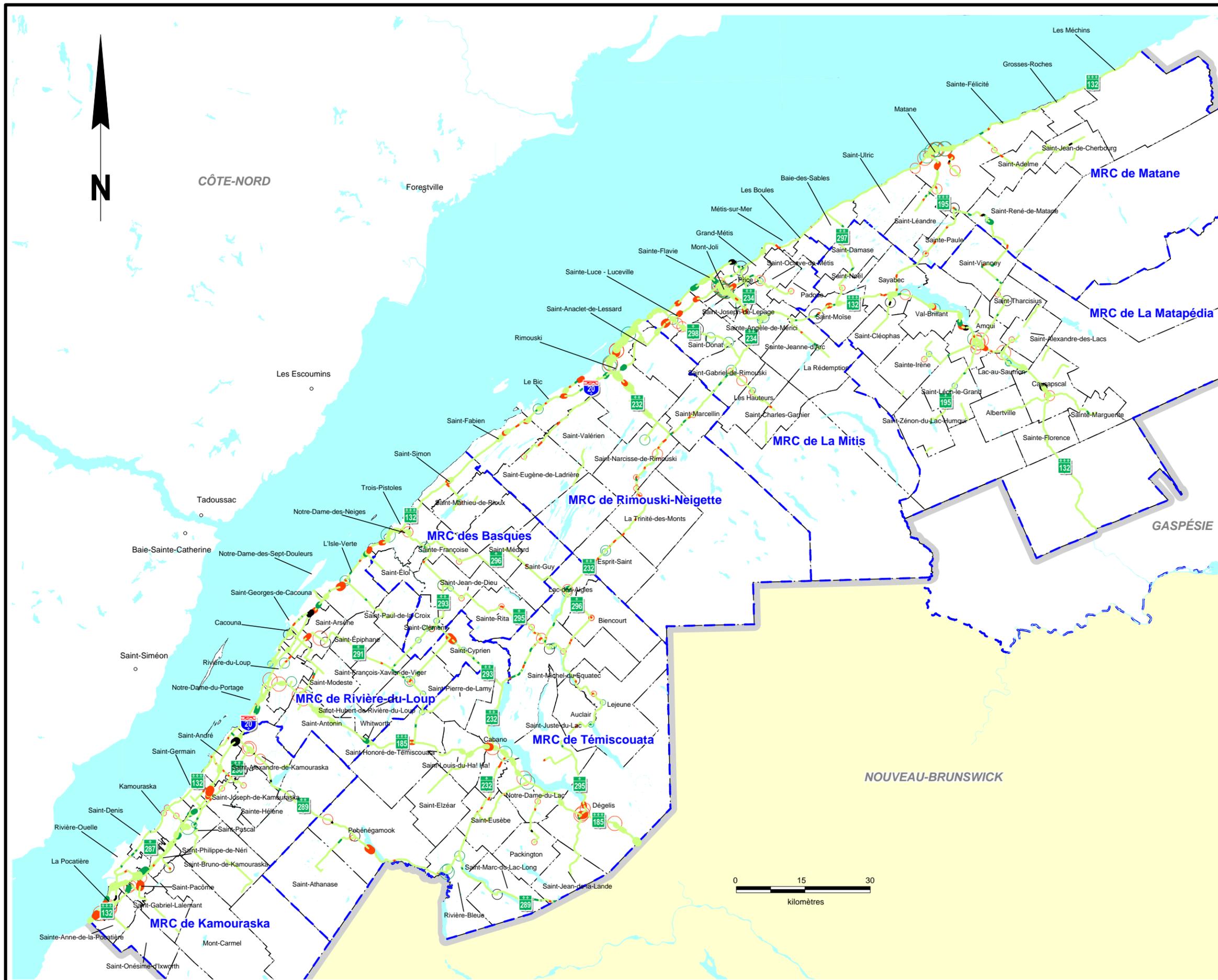
- Bon
- Passable
- Médiocre
- Problématique

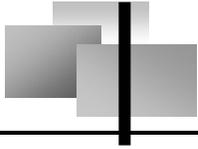
Intersections Sections (nombre d'accidents)

- ○ ○ ○
- ▬ ▬ ▬

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

Source : B. Bussièrès (2002)  
Réalisation : 2004





### **3 ENJEU 2 – MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES, MARITIMES ET AÉRIENNES DANS UNE PERSPECTIVE DE COMPLÉMENTARITÉ ET DE DESSERTE DES SECTEURS ISOLÉS**

Autrefois, les réseaux de transport ferroviaire, maritime et aérien présents dans la région du Bas-Saint-Laurent relevaient essentiellement de la compétence du gouvernement fédéral<sup>58</sup>. Ce dernier avait non seulement des pouvoirs sur les plans législatif, réglementaire et fiscal, mais aussi des engagements à remplir en ce qui concerne la propriété, la gestion et le financement de plusieurs de ces infrastructures et l'exploitation de certains services. Toutefois, depuis l'adoption de la Loi nationale sur les transports en 1987, il a déréglé les modes de transport pour favoriser la concurrence et le libre marché.

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

La description des réseaux de transport ferroviaire, maritime et aérien ainsi que du transport des marchandises à l'échelle régionale qui suit permet de définir des orientations et des objectifs pour maintenir un réseau de base dans une perspective de complémentarité entre les modes de transport et de desserte des territoires isolés. Quoique ces infrastructures servent à la fois au transport des marchandises et des personnes, les objectifs propres au transport des personnes ne seront abordés qu'au chapitre 4.

#### **3.1 RÉSEAU MULTIMODAL – DIAGNOSTIC DU TRANSPORT DES MARCHANDISES**

Dans cette section, les systèmes de transport ferroviaire, maritime, aérien et terrestre seront décrits et abordés sous l'angle du transport des marchandises.

##### **3.1.1 Transport ferroviaire**

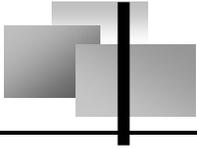
Dans le secteur ferroviaire, le gouvernement fédéral a procédé à la privatisation du Canadien National (CN) en 1995, à l'abolition des subventions destinées au transport des marchandises et à une réduction notable des subventions allouées au transport des passagers. En 1996, les modifications apportées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

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

---

<sup>58</sup>. Cela exclut le transport ferroviaire, car la compétence des provinces est limitée aux seules voies ferrées situées à l'intérieur de leur territoire.

---



Le réseau ferroviaire du Bas-Saint-Laurent s'étend sur près de 500 kilomètres. Il appartient à deux entités différentes. Le tronçon ferroviaire régional constitué par la subdivision Pelletier et la partie de la subdivision Montmagny, située à l'ouest de Saint-André Jonction, appartient à l'axe transcontinental du CN (Halifax–Montréal–Toronto–Vancouver) et à son important corridor Halifax–Chicago. Tout le reste du réseau ferroviaire situé à l'est de Rivière-du-Loup et desservant la région est maintenant la propriété de la Société des chemins de fer du Québec (SCFQ). En janvier 1998, cette dernière a acquis le tronçon Mont-Joli–Campbellton (Nouveau-Brunswick) et, en janvier 1999, elle a acheté le tronçon Rivière-du-Loup–Mont-Joli–Matane. Ces voies ferrées sont aujourd'hui exploitées par la filiale de la SCFQ : le Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe (CFMG) (carte 4).

Le transport ferroviaire des marchandises est assuré par le CN et le CFMG. Les subdivisions Montmagny et Pelletier (propriété du CN) ont la responsabilité d'acheminer tout le trafic ferroviaire (275 000 wagons annuellement) en provenance ou à destination des provinces maritimes, y compris le trafic d'import-export outre-mer qui transite par le port d'Halifax. Le trafic intrarégional y représente environ 2 900 wagons annuellement.

Pour sa part, la subdivision Mont-Joli achemine le trafic en provenance ou à destination de la subdivision Matane (près de 12 300 wagons, dont approximativement 9 800 venant du traversier-rail de la Compagnie de gestion de Matane) ainsi que le trafic en provenance ou à destination de la Gaspésie et du nord-est du Nouveau-Brunswick. En plus du trafic local sur le tronçon Mont-Joli–Campbellton (avoisinant 2 500 wagons) et sur le tronçon Mont-Joli–Rivière-du-Loup (environ 2 700 wagons), la subdivision Mont-Joli assure le trafic de transit estimé à quelque 35 000 wagons annuellement provenant principalement du nord-est du Nouveau-Brunswick.

Le réseau ferroviaire de la région dessert plus d'une vingtaine d'entreprises. Bon nombre d'entre elles utilisent le train pour expédier des produits forestiers (papier, carton, bois d'œuvre et panneaux de particules) vers les États-Unis (estimés à au-delà de 600 000 tonnes), alors que d'autres expédient des produits métalliques, des céréales, des grains et de la tourbe. Quelques-unes ont recours au rail pour s'approvisionner (produits chimiques, billots et copeaux)<sup>59</sup>.

Le maintien et le développement futur du transport des marchandises par chemin de fer dans la région découlent autant des volumes de trafic engendrés par les industries majeures que par l'ajout de faibles volumes provenant de petits expéditeurs encouragés par le programme d'aide du MTQ à utiliser ce mode de transport.

---

<sup>59</sup> CENTRE QUÉBÉCOIS DE LOGISTIQUE APPLIQUÉE et CENTRE DE FORMATION ET DE RECHERCHE EN TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL, *Étude des flux du Bas-Saint-Laurent 2000*, Rimouski, CQLA & CFORT, janvier 2001, 102 p.

### 3.1.2 Transport maritime

Dans sa politique maritime nationale de 1995<sup>60</sup>, le gouvernement canadien exprime son intention de commercialiser les ports publics ainsi que les activités du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, de moderniser le pilotage maritime et de procéder au recouvrement des coûts du dragage des ports et des services offerts par la Garde côtière canadienne. De ce fait, dès 1996, il instaure un système de récupération des sommes jusque-là payées par la Garde côtière et d'autres liées au déglacage. L'adoption de la Loi maritime du Canada en 1998 lui permet de mettre en place des administrations portuaires canadiennes (APC) ayant le mandat de gérer les ports d'intérêt national, de privatiser la gestion et les activités sur la voie maritime du Saint-Laurent et de confirmer le processus de cession des ports commerciaux, régionaux et locaux.

L'intention de Transports Canada est de se départir de 37 sites portuaires québécois et de transférer ces infrastructures portuaires aux instances locales, municipales ou provinciales. Les ports de Gros-Cacouna, de Rimouski, de Matane, des Méchins et de Pointe-au-Père ainsi que les quais de traversier à Trois-Pistoles, à Saint-Juste-du-Lac et à Notre-Dame-du-Lac sont visés<sup>61</sup>.

Pour sa part, le gouvernement du Québec est de plus en plus engagé et dynamique dans le transport maritime. Depuis un certain moment déjà, le MTQ soutient financièrement les dessertes maritimes des territoires éloignés et isolés. En 1996, le gouvernement du Québec a retenu une série de mesures fiscales avantageuses pour stimuler l'industrie maritime, telles que des garanties de prêt aux armateurs et des crédits d'impôt aux constructeurs navals. Tout dernièrement, il a adopté une politique de transport maritime et fluvial<sup>62</sup> pour s'adapter aux nouvelles réalités économiques et faire du fleuve Saint-Laurent la voie maritime de commerce la plus compétitive en Amérique. En y mettant en place un réseau de ports stratégiques, il veut appuyer le développement économique des régions<sup>63</sup>. C'est pourquoi le MTQ est mandaté pour négocier avec le gouvernement fédéral la cession de certains ports commerciaux.

Le réseau des ports commerciaux du Québec proposé se divise en trois catégories : les ports nationaux, les ports complémentaires et les ports d'intérêt local<sup>64</sup>. Les ports de Gros-Cacouna et de Matane font partie de la première catégorie et celui de Rimouski, de la troisième.

Selon la classification de Transports Canada, la région possède trois ports commerciaux-publics faisant partie de la catégorie des ports régionaux et locaux. Il s'agit des ports de Gros-Cacouna, de Matane et de Rimouski. Deux autres, n'étant plus considérés comme des ports commerciaux, se trouvent sur le territoire, à savoir Les Méchins, qui sert principalement aux

---

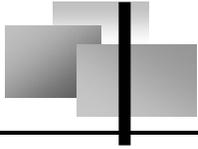
<sup>60</sup>. CANADA, *Politique maritime nationale*, Ottawa, ministère des Transports, 1995, 39 p.

<sup>61</sup>. À ces infrastructures, il faut ajouter les quais de Pêches et Océans Canada à l'île Verte et à L'Isle-Verte.

<sup>62</sup>. QUÉBEC, *Politique de transport maritime et fluvial : le Québec à la barre*, Québec, ministère des Transports, [2001], 54 p.

<sup>63</sup>. Communiqué de presse du ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime, M. Jacques Baril, *Le Québec à la barre – Cinq leviers pour assurer la réalisation de la Politique de transport maritime et fluvial*, Québec, le 21 août 2001.

<sup>64</sup>. Communiqué de presse du ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime, M. Jacques Baril, *Le ministre Jacques Baril rend public le réseau stratégique de sports commerciaux du Québec*, le 31 janvier 2003.



activités du chantier naval du Groupe Verreault, et Pointe-au-Père, dont les activités ont cessé en 1978 en raison du mauvais état de l'infrastructure (carte 4). Au port de Matane, seul le quai commercial est la propriété du gouvernement fédéral. En effet, le MTQ est propriétaire des installations attenantes au quai du traversier ferroviaire et au quai du traversier routier. La Compagnie de gestion de Matane exploite le bateau qui transporte des wagons, alors que la Société des traversiers du Québec (STQ) exploite le quai du traversier routier et assure la liaison maritime entre les deux rives.

À ces infrastructures portuaires s'ajoutent des quais de traversier de la STQ à Rivière-du-Loup et de Transports Canada à Trois-Pistoles, à Saint-Juste-du-Lac et à Notre-Dame-du-Lac. Par ailleurs, 17 ports ou quais pour petits bateaux appartenant à Pêches et Océans Canada ainsi qu'une douzaine d'installations maritimes (quais, quais flottants, débarcadères ou rampes) appartenant à diverses entités publiques sont aussi dénombrés sur le territoire.

La région compte deux chantiers navals importants : d'une part, l'entreprise Chantier naval Matane (Matane) qui se spécialise dans la construction de bateaux à faible tirant d'eau en utilisant de nouvelles technologies et, d'autre part, l'entreprise Verreault Navigation (Les Méchins) spécialisée dans la réparation de navires à fort tonnage et dans le dragage. Cette entreprise dispose notamment d'une cale sèche.

Le trafic des marchandises s'effectue principalement dans trois ports commerciaux dans la région : Rimouski, Gros-Cacouna et Matane. En 2000, ces ports ont engendré près de 31 p. 100 du tonnage manutentionné de l'ensemble des ports régionaux et locaux publics sous la responsabilité de Transports Canada au Québec. Mis à part celui de Matane, tous les autres ports ont enregistré une baisse dans le tonnage des marchandises manutentionnées en 2000, alors que, pour la même période, le trafic des marchandises a augmenté de 2 p. 100 à l'échelle du Québec. De 1993 à 2000, 59 p. 100 du trafic maritime des marchandises du Bas-Saint-Laurent a transité par le port de Matane, comparativement à 22 p. 100 par celui de Gros-Cacouna et à 18 p. 100 par celui de Rimouski.

Le commerce maritime des ports de la région se concentre principalement à l'échelle nationale (84 p. 100 en incluant les activités du traversier-rail). Seuls les ports de Gros-Cacouna et de Matane sont actifs à l'échelle internationale. Le quai commercial de Matane est utilisé pour le transbordement de divers produits : le sel, les produits pétroliers, les marchandises générales, le bois d'œuvre et les autres produits forestiers. Quant au port de Gros-Cacouna, le trafic des marchandises y repose essentiellement sur les produits forestiers, alors que le port de Rimouski est principalement utilisé pour la desserte de la Basse-Côte-Nord et pour le transbordement du sel, du sable à béton et des produits pétroliers.

À ces ports commerciaux s'ajoutent trois dessertes maritimes subventionnées permettant d'approvisionner la Moyenne et la Basse-Côte-Nord et l'île d'Anticosti (Relais Nordik), l'île Verte (Société Inter-Rives de l'Île-Verte inc.) ainsi que les Îles-de-la-Madeleine (Navigation Madeleine inc.). De plus, des liaisons maritimes avec la Côte-Nord permettent autant le transport des marchandises et des véhicules que le transport des passagers. Elles constituent en quelque sorte des prolongements aux réseaux de transport terrestre<sup>65</sup>.

### 3.1.3 Transport aérien

Dans le secteur aérien, le gouvernement fédéral a rendu publique, en 1994, la Politique nationale des aéroports<sup>66</sup> par laquelle il confirmait son souhait de se retirer de la propriété, de la gestion et du financement des aéroports régionaux et locaux et des petits aéroports. Dans la région, l'aéroport régional de Mont-Joli ainsi que les aéroports locaux de Rimouski<sup>67</sup> et de Rivière-du-Loup sont visés par cette politique de cession. En 1988 et en 1989, le gouvernement fédéral a privatisé Air Canada, puis, en 1996, il a créé Nav Canada, une société privée chargée de gérer le système canadien de navigation aérienne.

Quant à la place du MTQ dans le domaine aérien, elle est définie dans une politique adoptée par le gouvernement du Québec à la fin de 1995<sup>68</sup>. Il y est écrit que le MTQ assumera ses responsabilités à l'égard de la desserte des territoires enclavés auxquels il donne déjà accès. En ce qui concerne les infrastructures présentes sur le territoire, le gouvernement du Québec n'entend pas se substituer au gouvernement fédéral dans le soutien financier.

En matière d'infrastructures aéroportuaires, le rôle du gouvernement du Québec consiste surtout à promouvoir les intérêts québécois auprès des divers acteurs, à encadrer le processus d'engagement du milieu dans la gestion d'infrastructures aéroportuaires cédées par le gouvernement fédéral et, enfin, à gérer les équipements ou les infrastructures sous son autorité, soit les hélicoptères de Saint-Georges-de-Cacouna et de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs. Par cette politique, le MTQ soutient les dessertes aériennes des territoires éloignés ou isolés, dont celle de l'île Verte, afin d'assurer son accès toute l'année.

La Politique nationale de transport aérien, déposée en novembre 2002 par le gouvernement du Québec, précise le rôle que celui-ci entend jouer dans ce secteur d'activité. Les trois orientations retenues permettront d'améliorer les dessertes aériennes au Québec, d'assurer la compétitivité et la viabilité du système de transport aérien et de mettre en valeur le savoir-faire et les atouts du Québec dans ce domaine<sup>69</sup>.

La région compte six aéroports, dont cinq sont classés dans le réseau aéroportuaire du Québec comme il est défini par le MTQ. Seul l'aéroport de Mont-Joli figure dans le réseau supérieur.

---

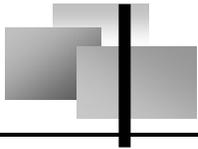
<sup>65</sup>. Ce sujet est abordé au chapitre 4.

<sup>66</sup>. CANADA, *Politique nationale des aéroports*, Ottawa, ministère des Transports, juillet 1994.

<sup>67</sup>. L'aéroport de Rimouski a été cédé à la Ville de Rimouski le 19 avril 2002.

<sup>68</sup>. QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS, *La politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires : décembre 1995*. [Québec], ministère des Transports, février 1996, 16 p.

<sup>69</sup>. QUÉBEC, *Politique nationale de transport aérien : le Québec en piste*, Québec, ministère des Transports, 2002, 50 p.



Les aéroports de Causapscal, de Matane, de Rimouski et de Rivière-du-Loup font partie du réseau local. L'aéroport privé de Rivière-Ouelle n'entre pas dans cette classification<sup>70</sup> (carte 4). Il y a aussi l'hydroaérodrome municipal d'Estcourt (lac Pohénégamook), les héliports de Saint-Georges-de-Cacouna et de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs exploités par le MTQ, l'héliport de Rimouski exploité par Hydro-Québec et l'héliport de Rivière-du-Loup exploité par la Garde côtière canadienne. Ces cinq installations aéroportuaires sont généralement utilisées par une population particulière, et l'équipement y est réduit à l'essentiel.

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

Tous les aéroports de la région sont accessibles aux transporteurs spécialisés dans le nolisement et aux petits appareils privés<sup>71</sup>. Toutefois, les seuls aéroports ayant des services de vols réguliers sont admissibles au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) de Transports Canada. Pour ce qui est des aéroports sans vol régulier, l'aide financière aux immobilisations a été abolie en 1994.

### **3.1.4 Transport par camion**

Le réseau de camionnage emprunte les principales artères de la région dont l'autoroute 20, les routes nationales 132 (en l'absence d'autoroute), 185 et 195 de même les routes régionales 232, 234, 293 et 297.

Le transport routier des marchandises se fait principalement par des camions appartenant à des propriétaires privés ou à des compagnies. La déréglementation dans le transport des marchandises a favorisé une concurrence vive entre les transporteurs et entre les modes de transport. Devant le coût de plus en plus élevé pour l'entretien et la réparation des routes, le MTQ a adopté une politique de circulation des véhicules lourds permettant au monde municipal de concentrer le transport lourd sur certaines routes et il a mis en vigueur un réseau de camionnage sur les chemins publics sous sa responsabilité. Actuellement, 95 municipalités, sur une possibilité de 117, ont adopté un règlement de contrôle du transport lourd sur leur territoire. À court terme, ce nombre devrait atteindre 100.

En 2000, 84 p. 100 des marchandises produites ou demandées par les entreprises des secteurs primaire et manufacturier de la région étaient transportées par camion, comparativement à 4 p. 100 par bateau et à 12 p. 100 par train (figure 4). Le secteur du bois et des pâtes et papiers produit près de 77,2 p. 100 du trafic des entreprises, en regard de 9,7 p. 100 pour les mines (tourbes) et de 7,1 p. 100 pour l'alimentation. Près de 55 p. 100 du trafic provient de l'extérieur de la région ou est dirigé vers l'extérieur de celle-ci. Les États américains et les

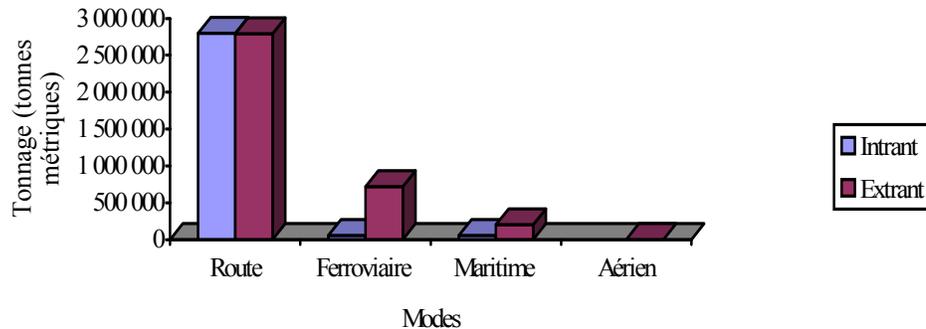
---

<sup>70</sup>. L'aéroport de Mont-Joli, de propriété fédérale, est exploité par Transports Canada. Celui de Rivière-du-Loup est une propriété fédérale, mais exploité par la Ville. Ceux de Rimouski, de Causapscal et de Matane sont des propriétés municipales et sont exploités par les villes de même nom. Pour sa part, l'aéroport de Rivière-Ouelle appartient à Bombardier et fait donc l'objet d'une exploitation privée.

<sup>71</sup>. Le tout se fait sous réserve des contraintes d'exploitation des transporteurs et des paramètres techniques et opérationnels des infrastructures aéroportuaires.

régions du centre du Québec et de l'ouest du Canada en expliquant près de 36 p. 100 (25 p. 100 par route et 11 p. 100 par train), par rapport à 12 p. 100 pour les régions situées à l'est.

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



Source : MTQ, DTBGI, Sondage réalisé au printemps 2001 auprès de 222 entreprises du secteur manufacturier et 22 entreprises du secteur primaire concernant les trafics de marchandises pour 2000.

### 3.2 RÉSEAU MULTIMODAL – ORIENTATION ET OBJECTIFS

Le MTQ entend intervenir dans une perspective de complémentarité entre les modes de transport et dans l'objectif d'assurer aux territoires isolés un service approprié. À cet effet, il souhaite maintenir un réseau efficient d'infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes répondant aux besoins de la région et optimisé par l'application de principes basés sur l'intermodalité.

Soucieux d'une utilisation optimale, le MTQ favorise le maintien et le développement de ces infrastructures afin d'alléger et de rendre plus sécuritaire le réseau routier. La mise en place de nouvelles logistiques intermodales est également vue comme un moyen permettant d'améliorer la compétitivité des entreprises dans les régions et, en conséquence, comme un outil de développement économique.

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

Les objectifs et les moyens d'action retenus pour cette orientation concernent le maintien d'un réseau multimodal d'infrastructures par des équipements fonctionnels et sécuritaires, la mise en œuvre de règles d'aménagement du territoire qui favorisent leur utilisation et le développement durable par le recours à des modes de transport à haut rendement énergétique. Le développement de liens intermodaux, en collaboration avec les entreprises génératrices de trafic, et l'adoption de mesures axées sur l'utilisation de ces modes sont nécessaires d'abord à leur maintien puis à leur expansion. Ce réseau de transport contribue également à la desserte des territoires éloignés.

Le MTQ entend également favoriser la complémentarité entre les modes de transport. Aussi, les projets d'amélioration des infrastructures routières doivent prendre en considération les besoins des entreprises de transports ainsi que les autres modes. De plus, les municipalités et le MTQ doivent travailler ensemble en vue d'établir une réglementation harmonieuse qui assurera le maintien d'un réseau multimodal efficace.

### **3.2.1.1 Objectif – Participer financièrement au maintien, à la revitalisation et à la sécurité des infrastructures ferroviaires**

#### Moyens d'action

- Soutenir financièrement la réhabilitation des lignes secondaires exploitées par un CFIL
  - ❖ Le Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire a pour objet la réhabilitation des voies ferroviaires et des ponts.
- Collaborer à l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau
  - ❖ Conformément à ses responsabilités habituelles en la matière, le MTQ veille à assurer des passages à niveau fonctionnels et sécuritaires avec le réseau routier. Aussi, le MTQ rembourse aux municipalités les sommes d'argent qu'elles versent aux compagnies ferroviaires pour l'entretien de la signalisation des passages à niveau situés sur le réseau routier transféré le 1<sup>er</sup> avril 1993 (Programme d'aide à l'entretien du réseau local). De plus, une aide financière peut également être accordée pour les ouvrages assurant la sécurité aux passages à niveau, soit par l'installation ou l'ajout de feux clignotants et de barrières, l'intégration des signaux du passage à niveau à la signalisation routière, la modification des circuits électroniques, l'amélioration du tracé et de la déclivité<sup>72</sup> de la route, la modification d'intersections avoisinantes, la fermeture de passages à niveau, l'augmentation de la ligne de visibilité, etc. (Programme d'aide à l'amélioration du réseau local).

### **3.2.1.2 Objectif – Mettre en œuvre la Politique québécoise de transport maritime et fluvial<sup>73</sup>**

#### Moyens d'action

- Promouvoir le Programme d'aide en transport maritime auprès des organismes économiques du territoire
- 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
- Soutenir financièrement la réalisation d'études relatives au démarrage de nouveaux services de transport maritime et de nouvelles initiatives en matière de tourisme fluvial

---

<sup>72</sup> La déclivité est l'inclinaison que le profil en long d'une route ou d'une ligne de chemin de fer présente dans un sens ou dans l'autre.

<sup>73</sup> QUÉBEC, *Politique de transport maritime et fluvial : le Québec à la barre*, Québec, ministère des Transports, [2001], 54 p.

- Soutenir financièrement les activités de promotion du transport maritime et du tourisme fluvial sur le fleuve Saint-Laurent
  - ❖ Pour atteindre les objectifs de la Politique, le MTQ a mis en place un forum de concertation sur le transport maritime et le Programme d'aide en transport maritime. Le 31 janvier 2003, il a fait connaître sa proposition de réseau stratégique de ports commerciaux québécois. Finalement, il entend promouvoir l'utilisation du fleuve Saint-Laurent et ses activités maritimes, tout en soutenant activement la formation et la recherche dans le secteur maritime.
  - ❖ Une somme de 20 millions de dollars sur cinq ans est consacrée au Programme d'aide en transport maritime pour soutenir le démarrage de projets de transport sur le fleuve, consolider le réseau actuel d'infrastructures maritimes, faciliter les projets d'intermodalité, promouvoir le fleuve Saint-Laurent et ses activités maritimes ainsi que soutenir la formation et la recherche.

### **3.2.1.3 Objectif – Soutenir les dessertes aériennes et maritimes des territoires isolés et collaborer à la mise en œuvre de la Politique nationale de transport aérien**

#### Moyens d'action

- Gérer les infrastructures aériennes appartenant au MTQ, dont les hélicoptères 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
- Participer financièrement au maintien de la desserte maritime des territoires isolés, dont celle de l'île Verte
- Collaborer à la mise en oeuvre de la Politique nationale de transport aérien
  - ❖ La Politique nationale de transport aérien a été rendue publique en novembre 2002<sup>74</sup>. Elle définit le rôle du gouvernement du Québec dans l'industrie du transport aérien et guide son action en matière de services et d'infrastructures. Pour atteindre ses objectifs, le gouvernement axera sa stratégie sur trois grandes orientations, précisées par des axes d'intervention (entre parenthèses ci-dessous) : améliorer les dessertes aériennes au Québec (assurer des services aériens collectifs en région et favoriser les liaisons continentales et internationales); assurer la compétitivité et la viabilité du système de transport aérien (améliorer la compétitivité des transporteurs et la viabilité des aéroports); mettre en valeur le savoir-faire et les atouts du Québec dans le domaine du transport aérien (appuyer la formation et la recherche-développement de même que maximiser la présence des organisations internationales)<sup>75</sup>.

---

<sup>74</sup> QUÉBEC, *Politique nationale de transport aérien : le Québec en piste*, [Québec], ministère des Transports, 2002, 50 p.

<sup>75</sup> Communiqué de presse du ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime, M. Jacques Baril, *Cabinet du ministre délégué aux Transports – Le Québec en piste – Les ministres Serge Ménard et Jacques Baril dévoilent la première "Politique nationale de transport aérien"*, Québec, le 13 novembre 2002.

### **3.2.1.4 Objectif – Optimiser les infrastructures en favorisant la mise en place de nouveaux équipements ou de nouvelles logistiques de transport**

#### Moyens d'action

- 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
  - ❖ Le Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire est destiné précisément à la restructuration du réseau ferroviaire québécois. Ce programme n'a pas pour objet de développer le réseau actuel, mais bien de l'améliorer ainsi que de le rendre accessible au moyen de nœuds intermodaux et d'embranchements industriels.
- Favoriser l'harmonisation entre l'aménagement du territoire et la fonction de l'infrastructure
  - ❖ Les liens entre l'aménagement du territoire et les modes de transport ne font aucun doute. Par conséquent, le MTQ juge nécessaire d'améliorer les liens routiers avec les secteurs industriels existants et, idéalement, de localiser les nouvelles zones industrielles près des infrastructures maritimes et ferroviaires.
- Assurer la cohérence des réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ

Plan de transport du Bas-Saint-Laurent

Carte 4

Infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes

Légende

Limite de la région à l'étude

Réseau aéroportuaire

- Supérieur
- Local
- Aérodrome\*
- Hélicoptère\*
- Hydroaérodrome\*

Propriétaire

- Fédéral
- Provincial
- Municipal
- Privé

\* Non classifié

Réseau portuaire

Propriétaire

- Régional et local
- Fédéral
- Fédéral et MTQ

Traverse maritime

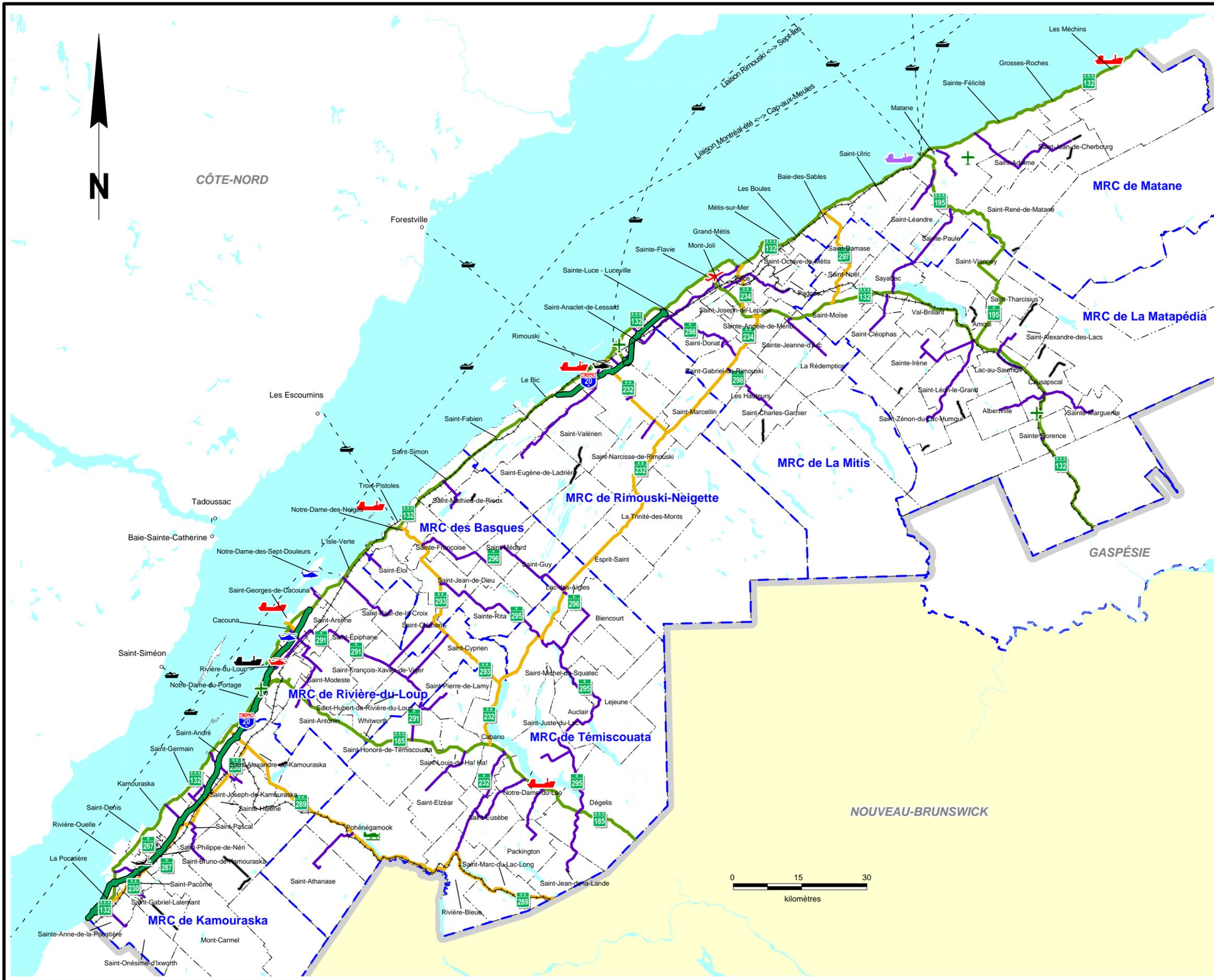
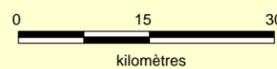
Réseau ferroviaire

Limite de la MRC

Limite municipale

Classification des routes

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



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



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

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.

Les caractéristiques propres aux régions à faible densité de population font en sorte que l'organisation du transport des personnes sur le territoire rural doit se faire en complémentarité aux services existants. C'est la raison pour laquelle le MTQ propose dans la Politique nationale de la ruralité de mettre à contribution, dans un effort commun, les différents services généraux ou spécialisés de transport qui desservent déjà le territoire et qu'il encourage les expériences de mise en commun<sup>76</sup>.

Enfin, pour desservir de façon appropriée les citoyens de toutes les régions du Québec, le MTQ assure le maintien des liaisons maritimes et aériennes avec les territoires isolés, dont celle de l'île Verte.

##### **4.1 SERVICES INTÉGRÉS DE TRANSPORT DES PERSONNES – DIAGNOSTIC**

Les services collectifs locaux et interurbains de transport se sont développés particulièrement dans les secteurs les plus peuplés, soit le long du littoral du fleuve Saint-Laurent, au Témiscouata et dans la vallée de la Matapédia.

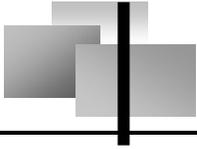
Étant donné l'étendue du territoire, la densité de la population, les ressources financières limitées et le fait que plusieurs municipalités rurales possèdent peu de services de transport des personnes, vouloir assurer des services convenables de transport collectif partout sur le territoire pose un défi.

##### **4.1.1 Transport collectif interurbain**

Les services interurbains de transport des personnes sont assurés par les modes ferroviaire, maritime, aérien et terrestre. Toutefois, le transport interurbain par autocar subit la concurrence de l'auto et, dans une moindre mesure, du train, de l'avion et du bateau.

---

<sup>76</sup>. QUÉBEC, *Politique nationale de la ruralité : une vision d'avenir*, Québec, ministère des Régions, Bibliothèque nationale du Québec, 2001, p. 46.



Les principaux motifs des déplacements interurbains des personnes sont les affaires, les loisirs, le tourisme et les études<sup>77</sup>. Notons que le tourisme représente une part importante de l'activité économique régionale, puisque la région touristique du Bas-Saint-Laurent a accueilli, en 1999, quelque 714 000 touristes qui y auraient dépensé au-delà de 103 millions de dollars, ce qui représente respectivement 3,3 p. 100 des touristes du Québec et 2,3 p. 100 de leurs dépenses<sup>78</sup>.

#### 4.1.1.1 Transport par autocar

En 2001, deux transporteurs privés par autobus offraient des services à 64 p. 100 de la population, rejoignant ainsi 44 municipalités (130 622 habitants) et transportant 354 390 personnes environ. Il existe à l'heure actuelle onze lignes de transport interurbain, dont six lignes express qui relient Lévis à Rivière-du-Loup (185 kilomètres), Montréal à Rivière-du-Loup (440 kilomètres), Québec à Rivière-du-Loup (208 kilomètres), Rimouski à Carleton-Saint-Omer (255 kilomètres), Rimouski à Rivière-du-Loup (107 kilomètres) et Rivière-du-Loup à Edmunston (Nouveau-Brunswick) (122 kilomètres). Toutes les autres sont des lignes locales. Au total, les départs et les arrivées hebdomadaires représentent 350 mouvements.

Depuis 1989, plusieurs liaisons locales de transport par autobus interurbain ont été réduites ou supprimées. En 1994, les liaisons Matane-Gaspé via Rivière-au-Renard, Matane-Sainte-Anne-des-Monts, Rimouski-Matane express et local, Matane-Petit-Matane assurée par Scobus et Montréal-La Martre assurée par Côté ont été supprimées par Orléans et probablement intégrées à sa liaison régulière Rimouski-Sainte-Anne-des-Monts-Gaspé. Pour sa part, la liaison express Rimouski-Causapscal a été intégrée à la liaison locale (ligne 60) Rimouski-Causapscal. La région a également perdu six liaisons locales de transport par autobus interurbain, équivalant à 64 mouvements par semaine, soit les liaisons Amqui-Saint-Zénon-du-Lac-Humqui, Matane-Amqui, Matane-Gaspé via Murdochville, Rimouski-Saint-Donat, Saint-Donat-Saint-Charles-Garnier et Rivière-du-Loup-Biencourt. Il s'agit de la disparition de services et de portions de territoire qui ne sont plus desservies, touchant du même coup les liaisons principales. Les pertes concernent 15 municipalités toutes situées à l'intérieur de la région.

Depuis l'entrée en vigueur de l'Accord sur le commerce intérieur (1995), le gouvernement fédéral veut libérer le transport extraprovincial par autocar de toute contrainte réglementaire à incidence économique et éliminer ainsi la formule d'interfinancement. Cette orientation menace donc le maintien des dessertes en région rurale, puisque les transporteurs pourraient concentrer leurs activités sur les trajets rentables.

Actuellement, le gouvernement fédéral cherche à connaître l'avis des provinces sur la pertinence de maintenir ce régime. Selon Transports Canada, la libéralisation du transport par

<sup>77</sup>. QUÉBEC, *Des transports au service du développement du Québec : une perspective économique, sociale et environnementale – Vers une politique québécoise des transports*, Québec, ministère des Transports, 20 avril 2000, p. 86.

<sup>78</sup>. QUÉBEC, DIRECTION DE LA RECHERCHE ET DU DÉVELOPPEMENT, *Le tourisme au Québec en 1999 – Le tourisme au Québec en bref : statistiques touristiques*, Québec, ministère du Tourisme, 2000, p. 6.

autocar inciterait les transporteurs à maximiser leurs services en offrant un éventail de tarifs mieux adaptés aux usagers et aux différentes périodes de l'année.

Basé sur le modèle de projection ES-3 du MTQ concernant la population en 2021, l'examen de la structure d'âge annonce, pour le Bas-Saint-Laurent, un vieillissement notable qui se caractérise par une diminution des groupes de jeunes et une augmentation significative des 55 ans et plus<sup>79</sup>. Étant donné un nombre de plus en plus grand de personnes âgées, soit une population dont l'autonomie et la mobilité ont tendance à diminuer, il faut s'attendre à un accroissement de la demande pour des services collectifs, dont possiblement celui du transport interurbain par autocar.

#### **4.1.1.2 Transport par train**

Le service ferroviaire de voyageurs fait actuellement l'objet d'une profonde réflexion, tant de la part du gouvernement fédéral que de celle des dirigeants de VIA Rail. Ainsi, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes a formulé plusieurs recommandations, dont le franchisage de certains segments du réseau de VIA Rail. Toutefois, en 2000, le gouvernement fédéral a annoncé un financement de 400 millions de dollars sur cinq ans afin de permettre à Via Rail de renouveler son parc de matériel roulant et de moderniser ou d'améliorer ses infrastructures (signalisation, gares).

La société Via Rail exploite présentement deux trains de passagers dans le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie : *L'Océan* et *Le Chaleur*, qui assurent respectivement les liaisons Montréal–Halifax et Montréal–Gaspé. *L'Océan* offre un départ tous les jours, sauf le mardi, aux gares de Montréal et d'Halifax, tandis que *Le Chaleur* effectue trois allers-retours par semaine. Globalement, le nombre de voyageurs utilisant les services de Via Rail sur ces liaisons est de 30 000 environ annuellement pour *Le Chaleur* et dépasse 250 000 pour *L'Océan*. Le parcours entre Montréal et Gaspé dure dix-sept heures et demie environ, alors que celui vers Halifax est d'un peu plus de vingt et une heures. En 2000, 14 081 passagers ont embarqué et débarqué aux huit gares<sup>80</sup> du Bas-Saint-Laurent.

#### **4.1.1.3 Transport par avion**

Tous les aéroports de la région sont accessibles aux transporteurs spécialisés dans le nolisement et aux petits appareils privés<sup>81</sup>, mais seuls les aéroports de Mont-Joli et de Rimouski offrent des services de vols réguliers.

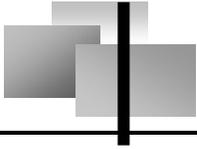
L'absence de vol régulier dans les aéroports situés dans la partie ouest du territoire s'explique par la proximité des grands centres urbains, tels que Québec et Montréal. Ainsi, la concurrence

---

<sup>79</sup>. Bernard OUELLET, *La démographie : étude réalisée dans le cadre du plan de transport du Bas-Saint-Laurent*, Québec, ministère des Transports, Direction du Plan, des programmes, des ressources et du soutien technique, mai 2001, p. 17-21.

<sup>80</sup>. Ce sont les gares de La Pocatière, Rivière-du-Loup, Trois-Pistoles, Rimouski, Mont-Joli, Sayabec, Amqui et Causapscal.

<sup>81</sup>. Cela se fait sous réserve des contraintes d'exploitation des transporteurs et des paramètres techniques et opérationnels des infrastructures aéroportuaires.



des autres modes de transport, notamment l'automobile, le train, l'autobus et le traversier, limite la mise en place de services aériens réguliers. En conséquence, les perspectives de développement de ces aéroports demeurent plutôt modestes. Malgré cela, ce mode de transport demeure important, puisqu'il permet un lien rapide avec les autres régions en répondant aux besoins d'affaires, touristiques et d'urgence.

De 1996 à 1999, près de 60 000 passagers ont été transportés annuellement sur les vols réguliers à Mont-Joli et à Rimouski ainsi que sur les vols nolisés à Rimouski et à Rivière-du-Loup. Selon les données disponibles, la desserte aérienne du transport des personnes se concentre autour des aéroports de Mont-Joli (56 p. 100 du trafic régional) et de Rimouski (36 p. 100 du trafic régional).

#### **4.1.1.4 Liaisons, dessertes et croisières maritimes**

La région est desservie par cinq traverses maritimes fonctionnant sur une base annuelle ou saisonnière sur le fleuve Saint-Laurent et sur le lac Témiscouata. Deux traverses sont subventionnées et administrées par la STQ. Il s'agit des traverses de Matane–Baie-Comeau–Godbout, qui est en activité toute l'année, et de Rivière-du-Loup–Saint-Siméon<sup>82</sup>, en service de la mi-avril au début de janvier. La région bénéficie également de trois traverses non subventionnées exploitées par des compagnies privées : Trois-Pistoles–Les Escoumins (Compagnie de navigation des Basques), Notre-Dame-du-Lac–Saint-Juste-du-Lac (La Traverse du Lac Témiscouata inc.) et Rimouski–Forestville (La Traverse Rimouski–Forestville).

Le transport des personnes par bateau est évalué à près de 500 000 passagers répartis sur les quatre traverses du fleuve Saint-Laurent et à 20 000 passagers sur la traverse du lac Témiscouata.

À ces traverses s'ajoutent trois dessertes maritimes subventionnées permettant de relier la Moyenne et la Basse-Côte-Nord et l'île d'Anticosti (Relais Nordik), l'île Verte (Société Inter-Rives de l'Île-Verte inc.) ainsi que les Îles-de-la-Madeleine (Navigation Madeleine inc.). Près de 24 000 passagers ont utilisé ces services en 2000.

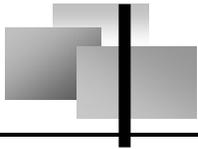
À l'exception des quais de traversier à Matane et à Rivière-du-Loup qui viennent d'être cédés au MTQ, ceux qui se trouvent à Trois-Pistoles, Saint-Juste-du-Lac, Notre-Dame-du-Lac et Rimouski sont la propriété de Transports Canada et font l'objet d'un processus de cession. Les quais de l'île Verte et de L'Isle-Verte appartiennent à Pêches et Océans Canada. Ils sont également l'objet d'un programme de cession vers les communautés locales<sup>83</sup>.

Ces liaisons maritimes sont utilisées non seulement par la population locale mais aussi par les touristes. De ce fait, elles sont plus achalandées en période estivale.

---

<sup>82</sup>. Cette traverse est exploitée à forfait par la compagnie Clarke inc.

<sup>83</sup>. Il s'agit du Programme de cession des ports de plaisance.



Les secteurs des croisières nationales et du nautisme demeurent très peu exploités dans la région. Huit entreprises de croisières répertoriées<sup>84</sup> utilisent différents ports d'embarquement, de Rivière-du-Loup à Rimouski. La Coopérative de transport maritime et aérien des Îles-de-la-Madeleine propose, depuis juin 2002, une croisière hebdomadaire entre les îles et Montréal avec des escales à Québec et à Chandler en été ou à Matane en hiver. Enfin, huit marinas offrent 580 places à quai ou au mouillage, dont 159 pour les visiteurs.

#### **4.1.2 Transport collectif local**

Le MTQ soutient financièrement les municipalités et les sociétés de transport dans le domaine du transport en commun et du transport adapté. De plus, il réglemente certains aspects du transport collectif et du transport par taxi. Précisons que la responsabilité financière du transport scolaire a été confiée au ministère de l'Éducation du Québec (MEQ) en avril 1988.

##### **4.1.2.1 Transport en commun**

En 2000, seulement Rimouski, Rimouski-Est et Pointe-au-Père, qui regroupent environ 18 p. 100 de la population régionale, possédaient un service de transport en commun urbain. Depuis l'implantation de Taxibus de Rimouski, l'achalandage n'a cessé d'augmenter. En 2000, ce service a transporté 62 982 personnes, comparativement à 56 122 en 1995 (+ 12,2 p. 100), ce qui représente un coût de 337 894 \$, dont 70 134 \$ payés par le MTQ. Selon les données pour la période de septembre 1993 au 31 juillet 2000, 68 p. 100 des personnes s'étant inscrites à Taxibus de Rimouski sont des femmes (6 917 sur 10 192). Pour sa part, Inter-Taxibus (Rimouski-Est et Pointe-au-Père) a transporté 4 207 personnes à sa première année d'exploitation, c'est-à-dire en 2000.

À la suite du regroupement municipal à Rimouski, le service de transport en commun et de transport adapté a été étendu à l'ensemble du territoire de la nouvelle ville de Rimouski.

##### **4.1.2.2 Transport adapté**

En 1999, 80 des 131 municipalités de la région étaient groupées au sein de huit OTA pour offrir un service à 166 068 personnes, soit 80 p. 100 de la population, par comparaison à 92 p. 100 au Québec (carte 5). De 1995 à 1999, la superficie du territoire desservi a augmenté de 8 p. 100, et la clientèle admise au transport adapté subventionné par le MTQ s'est accrue de 26 p. 100, soit 1 905 personnes en 1999 ou 1,1 p. 100 de la population régionale. D'ici 2006, cette tendance à la hausse devrait ralentir. Toutefois, à partir de 2006, il faut s'attendre à une augmentation du nombre de déplacements provenant des personnes âgées à mobilité réduite consécutive au vieillissement de la population<sup>85</sup>. En 1999, la demande a atteint 179 341 passagers, ce qui représente 1 566 199 \$, dont 1 071 740 \$ ont été payés par le MTQ.

<sup>84</sup> ATR BAS-SAINT-LAURENT, <http://www.tourismebas-st-laurent.com/accueil.htm>.

<sup>85</sup> Bernard OUELLET, *La démographie : étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent*, Québec, ministère des Transports, Direction du Plan, des programmes, des ressources et du soutien technique, mai 2001, 29 p.

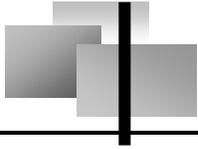
Les services subventionnés par le MTQ ne sont pas les seuls services de transport spécialisé offerts aux personnes âgées, malades ou handicapées, dont la déficience et les limitations ne justifient pas nécessairement leur admissibilité à ce type de transport. En effet, le réseau de la santé et des services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

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

#### **4.1.2.3 Transport par taxi**

En 2000, 73 p. 100 de la population du Bas-Saint-Laurent, contre 91 p. 100 au Québec en 1998, pouvait accéder au service de taxi, ce qui représente une augmentation de 5,6 p. 100 par rapport à 1993 (carte 5). Dans la MRC de Matane, 88 p. 100 de la population faisait partie d'un territoire de taxi, mais dans la MRC des Basques, ce service rejoignait seulement 38 p. 100 de la population. En 2000, 59 p. 100 des municipalités de la région ne bénéficiaient pas de ce service, c'est-à-dire 77 municipalités ou 55 557 personnes. Parmi ces municipalités, une vingtaine comptait plus de 1 000 habitants, alors que six d'entre elles avaient déjà été incluses dans un territoire de taxi. C'est le cas de Saint-Alexandre-de-Kamouraska (1 865 habitants), Saint-Jean-de-Dieu (1 817 habitants), Sainte-Blandine (2 164 habitants), Saint-Anaclet-de-Lessard (2 580 habitants), L'Isle-Verte (1 485 habitants) et Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup (1 316 habitants). En général, seuls les milieux urbains sont assez bien pourvus de taxis.

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



Le MTQ a aussi mis en avant le Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Ce programme a pour objet de doter le Québec d'un parc comprenant un minimum de 4 p. 100 du total des taxis disponibles qui pourraient accueillir des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, et ce, tant sur une base nationale que sur une base régionale. Des objectifs quant au nombre d'adaptations après cinq ans ont été définis pour chaque MRC et communauté urbaine, incluant les territoires nordiques. Cette répartition pourra être modifiée au fil du programme, en vue de tenir compte des modifications territoriales pour maintenir l'objectif initial. Quel que soit le nombre de taxis en service dans une MRC, le nombre prévu est d'au moins un taxi adapté par territoire, ce qui veut dire huit pour la région du Bas-Saint-Laurent.

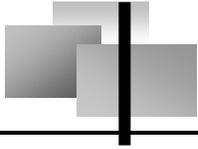
Compte tenu que peu de municipalités de la région disposent d'un service de transport en commun, le taxi joue un rôle essentiel dans la chaîne des déplacements urbains et interurbains en raison de ses caractéristiques : flexibilité du trajet, disponibilité à toute heure et rapidité du service. Ses possibilités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

#### **4.1.2.4 Transport scolaire**

Le transport scolaire, présent sur l'ensemble du territoire, n'échappe pas au phénomène démographique régional et à l'exode rural. De 1993-1994 à 1997-1998, le nombre d'élèves inscrits est effectivement passé de 38 306 à 35 169, ce qui représente une baisse de 3 137 élèves (2 8 p. 100). De ce fait, le nombre d'élèves transportés a chuté de 29 303 à 26 864 (2 8 p. 100). Considérant 187 jours de classe, le nombre de déplacements annuels est estimé à 10 047 136.

Les transporteurs scolaires ont réagi rapidement en retirant 31 véhicules sur 523 (2 5,9 p. 100). Il est fort probable que cette adaptation ne soit pas terminée. En effet, selon les estimations de la population d'âge scolaire (4-16 ans) d'ici 2016, celle de la région pourrait diminuer de plus de 11 343 élèves (2 31 p. 100). Du coup, 16 800 élèves de moins seraient transportés, soit une diminution de 30 p. 100. Ainsi, en 2016, la population scolaire s'établirait à 10 000 élèves environ.

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



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

#### **4.1.2.5 Intégration des services de transport collectif**

La région est relativement bien desservie par les divers services de transport collectif. Au fil des années, ceux-ci se sont développés de manière séparée, selon des besoins particuliers exprimés plutôt que dans le contexte d'une planification axée sur l'ensemble de la problématique du transport des personnes. Le fonctionnement actuel du transport des personnes par modes et par programmes d'aide, élaborés en fonction des besoins de certaines clientèles, impose le recours en parallèle à d'autres services de transport et, par le fait même, une utilisation moins efficace des ressources au détriment des besoins de la population en général. En conséquence, il existe un doublement des services et une sous-utilisation des ressources<sup>86</sup> sur un même territoire.

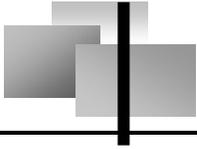
La baisse et le vieillissement de la population de même que la réorganisation des services publics offerts se sont répercutés sur l'ensemble des services de transport des personnes, entraînant ainsi, pour certains types de transport, des difficultés à répondre à la demande. Les prévisions de décroissance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

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

Avant janvier 2003, le MTQ a autorisé, dans la région du Bas-Saint-Laurent, le versement d'une subvention non récurrente de 20 000 \$ comme aide au démarrage de projets pilotes de mise en commun des services de transport collectif sur le territoire de six MRC. Ainsi, les trois quarts des MRC de la région ont déjà instauré des expériences pilotes en vue d'offrir un service intégré de transport collectif (Matane, La Matapédia, Les Basques, Rivière-du-Loup, Témiscouata et Kamouraska). Ces expériences démontrent l'importance du transport scolaire dans tout exercice de mise en commun. À cet effet, l'exemple de l'organisme Transport ajusté 2000 à Matane révèle que le transport scolaire, puisqu'il est présent sur l'ensemble du territoire, répond aux besoins de certaines personnes des municipalités rurales voisines qui souhaitent se rendre au pôle de service de la MRC. Toutefois, dans certaines MRC, la

---

<sup>86</sup>. [www.intranet3/dttp/trans\\_collectif\\_contexte\\_.htm](http://www.intranet3/dttp/trans_collectif_contexte_.htm).



réduction du parc de véhicules pourrait laisser peu de place à de nouveaux passagers. Il est donc essentiel que le transport scolaire demeure une préoccupation du MTQ, puisqu'il représente un élément important de la mise en commun.

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

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

#### **4.2 SERVICES INTÉGRÉS DE TRANSPORT DES PERSONNES – ORIENTATIONS ET OBJECTIFS**

Le transport collectif des personnes est soutenu par les infrastructures ferroviaires, maritimes, aériennes et terrestres.

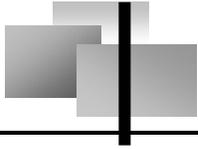
Dans le transport interurbain, le MTQ souhaite maintenir un réseau efficient d'infrastructures ferroviaires, maritimes, aériennes et terrestres. Les objectifs liés aux infrastructures terrestres et à celles qui sont nécessaires aux liaisons maritimes ou à la desserte des territoires isolés ont été abordés aux chapitres précédents. Dans ce domaine, le gouvernement du Canada a déjà confirmé son engagement à long terme à l'égard du financement des services ferroviaires de transport des passagers à destination des collectivités éloignées, alors que le gouvernement du Québec collabore avec le milieu pour trouver des solutions afin de desservir les aéroports régionaux. Par ailleurs, l'harmonisation de la réglementation à l'échelle canadienne dans le transport par autocar et l'élimination de la formule d'interfinancement entre les lignes constituent une menace pour la desserte des régions rurales.

Dans le transport collectif local, le MTQ entend poursuivre ses efforts pour améliorer la qualité des infrastructures et des équipements ainsi que la sécurité. Il compte également 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<sup>87</sup>.

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

---

<sup>87</sup>. Ibid.



#### **4.2.1 Orientation 14 – Consolidation des services de transport interurbain**

Les objectifs et les moyens d'action liés au transport interurbain concernent les dessertes maritimes ou aériennes des communautés éloignées ou isolées, les liaisons maritimes qui constituent des prolongements aux réseaux de transport terrestre (routier et ferroviaire) ainsi qu'une forme de collaboration avec les entreprises et les organisations publiques en vue de trouver des solutions pour offrir des services par autocar permettant de répondre aux besoins de la population.

##### **4.2.1.1 Objectif – Assurer les services nécessaires pour les traverses maritimes et les dessertes**

###### Moyens d'action

- 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
- 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
- Soutenir la desserte aérienne des territoires isolés, soit celle de l'île Verte au printemps et à l'automne

##### **4.2.1.2 Objectif – Collaborer avec les acteurs du milieu pour optimiser les services de transport interurbain**

###### Moyens d'action

- 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
- Collaborer avec le milieu en vue de trouver des solutions pour que les principaux aéroports soient desservis sur une base régulière
- 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
  - ❖ Le transport interurbain par autocar est assuré par des entreprises privées à qui la Commission des transports du Québec (CTQ) délivre des permis. Le MTQ agit en ce domaine en réglementant tous les aspects des services assurés. La SAAQ, quant à elle, s'occupe de l'inspection des véhicules et de l'encadrement de l'industrie en vérifiant la validité des permis, principalement au regard de la sécurité.

#### **4.2.2 Orientation 15 – Optimisation des systèmes locaux de transport des personnes**

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

##### **4.2.2.1 Objectif – Améliorer l'accessibilité au transport adapté dans les municipalités non desservies**

###### Moyens d'action

- Offrir une aide financière directe à l'usager dans le cas des municipalités locales de moins de 10 000 habitants
- 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
  - ❖ Ces mesures souples, prévues dans les modalités du Programme d'aide au transport adapté pour les personnes handicapées, ont été adoptées récemment.

##### **4.2.2.2 Objectif – Améliorer l'offre de service en matière de transport adapté en tenant compte des réalités régionales**

###### Moyens d'action

- Aider financièrement les OTA grâce au Programme d'aide au transport adapté pour les personnes handicapées
- 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 œuvre un cadre triennal favorisant l'optimisation des services
  - ❖ Ces mesures prévues dans les modalités du Programme d'aide permettront de sécuriser le milieu sur l'avenir du service et de planifier sur plus d'un an.
- 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
  - ❖ Un comité directeur interministériel a été formé en 2001. Il a reçu le mandat d'effectuer cette analyse.
- Accroître la participation de l'industrie du taxi aux activités du transport adapté grâce au Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant
  - ❖ Ce programme s'adresse aux titulaires d'un permis de propriétaire de taxi désireux d'offrir leurs services aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant ainsi qu'au milieu institutionnel (OTA, centres hospitaliers et commissions scolaires). Depuis l'exercice

financier 2001-2002, le Programme disposait de 1,4 million de dollars annuellement. Au terme de l'année budgétaire 2005-2006, le Québec devrait être doté d'un parc de véhicules-taxis pour transporter ces personnes équivalant à au moins 4 p. 100 de ceux qui sont disponibles, et ce, sur une base tant provinciale que régionale. L'objectif à atteindre dans la région est d'un véhicule-taxi adapté par MRC, soit huit au total.

#### **4.2.2.3 Objectif – Contribuer au développement de services de taxi de qualité**

##### Moyens d'action

- Cerner les marchés potentiels et les faire connaître
- Rajeunir le parc de véhicules-taxis afin d'améliorer la qualité des services de transport par taxi
  - ❖ Afin de stimuler le rajeunissement du parc de véhicules-taxis, les titulaires d'un permis de taxi bénéficient d'un crédit d'impôt maximal de 2 500 \$ pour chaque véhicule de cinq ans ou moins<sup>88</sup>.

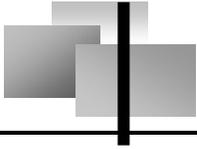
#### **4.2.2.4 Objectif – Encourager le développement des services de transport en commun dans les communautés rurales**

##### Moyen d'action

- Soutenir financièrement les projets d'établissement de 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
  - ❖ Des municipalités s'intéressent à un système de transport en commun comme le taxibus. Cependant, le fait d'avoir à remplir le critère relatif à l'agglomération de recensement de 20 000 habitants et plus nuit à l'établissement de ce mode de transport dans la région.

---

<sup>88</sup> Communiqué de presse du Cabinet de la vice-première ministre et ministre d'État à l'Économie et aux Finances, M<sup>me</sup> Pauline Marois, *Rajeunissement du parc de véhicules-taxis : 2 500 \$ par véhicule en crédit d'impôt*, Québec, le 20 décembre 2001.



#### **4.2.2.5 Objectif – Soutenir et encourager les initiatives et les projets locaux de mise en commun des services de transport collectif en milieu rural**

##### Moyens d'action

- Soutenir les études régionales portant sur la mise en commun des services de transport
- 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
- Soutenir et consolider les expériences de transport intégré (mise en commun)
  - ❖ Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural<sup>89</sup> est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2003. Il a pour objet de favoriser le développement du transport collectif en milieu rural par la mise en commun des ressources disponibles en matière de transport des personnes. La MRC ou un regroupement de MRC veillera à l'élaboration du projet de transport collectif sur le territoire, à l'organisation du transport et à sa gestion. Pour les huit MRC de la région, la subvention maximale liée à l'exploitation est de 28 000 \$ (deux tiers) et la participation du milieu, de 14 000 \$ (un tiers). Les MRC qui n'auront pas reçu d'aide de départ dans le contexte de la mise en commun des ressources pourront se prévaloir d'une aide aux études (maximum de 10 000 \$).
- Favoriser la participation du transport scolaire aux projets de mise en commun des services de transport collectif
  - ❖ Présent dans l'ensemble de la région, le transport scolaire est un service de transport collectif qui s'avère essentiel dans tout exercice de mise en commun.
- Améliorer les systèmes de gestion du transport collectif par l'introduction de nouvelles technologies

---

<sup>89</sup>. QUÉBEC, *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural : guide et modalités d'application*, Québec, ministère des Transports, janvier 2003, 14 p.

Plan de transport du Bas-Saint-Laurent

Carte 5

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

Légende

Limite de la région à l'étude

Organismes de transport adapté (OTA)  
Organismes mandataires

- Non desservie
- MRC de La Matapédia
- MRC des Basques
- MRC de Rivière-du-Loup
- MRC de Témiscouata
- Ville de La Pocatière
- Ville de Matane
- Ville de Mont-Joli
- Ville de Rimouski

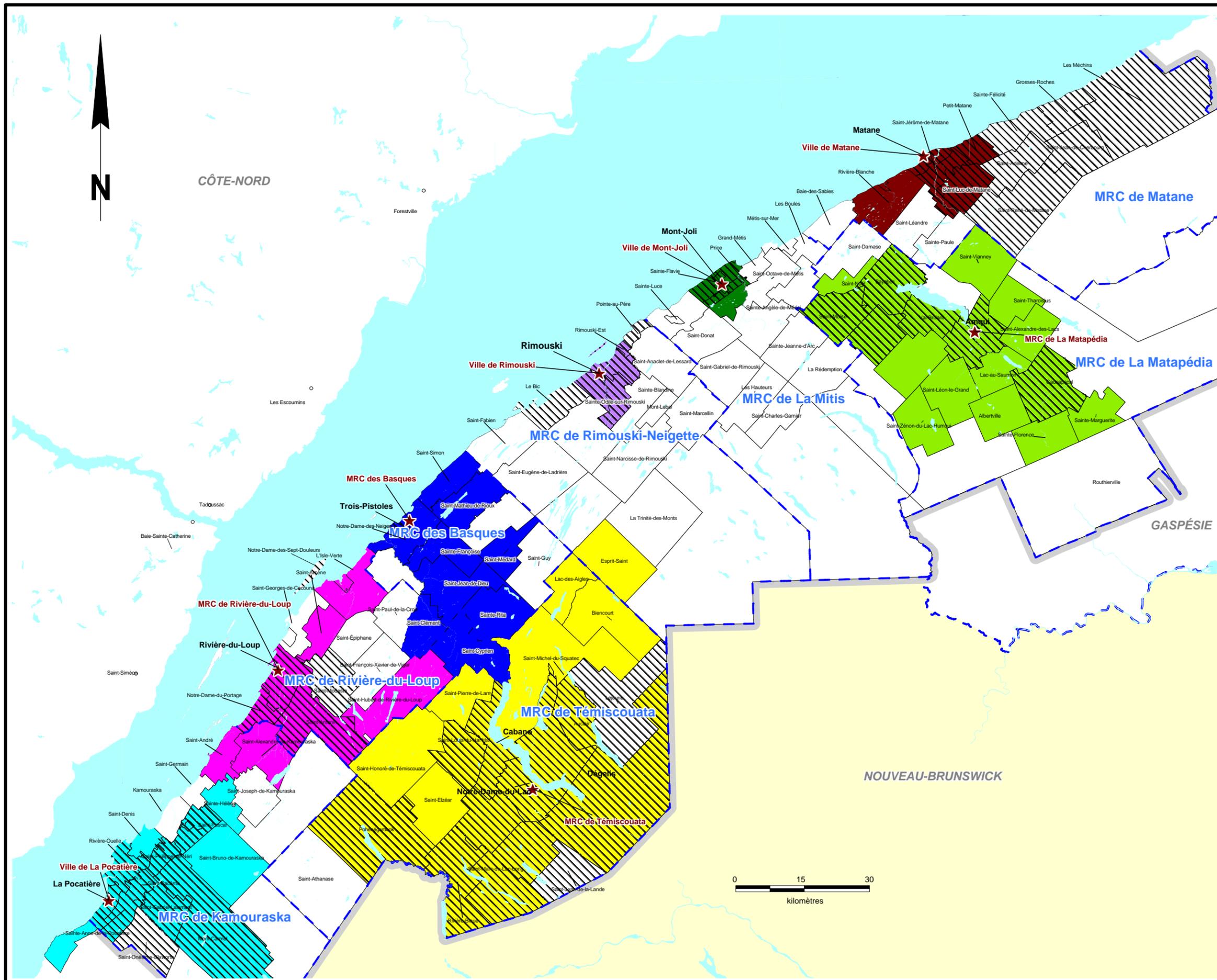
★ Point de service de l'OTA

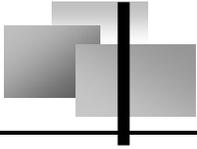
▨ Territoire de taxi

▬ Limite de la MRC

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

Réalisation : 2004





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

### **5.1 SERVICES À LA POPULATION – DIAGNOSTIC**

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

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

### **5.2 SERVICES À LA POPULATION – ORIENTATION ET OBJECTIFS**

Les valeurs et les principes de gestion du MTQ s'appuient sur sa mission. La qualité des services à la population et aux entreprises, le meilleur partage de l'information et une meilleure communication avec le personnel, les partenaires et la population, le renforcement du sentiment d'appartenance et de l'esprit d'équipe et d'entreprise, la valorisation, la responsabilisation et la reconnaissance du personnel, sans oublier la rigueur dans la gestion, font partie des valeurs et des principes du MTQ.

Afin de remplir convenablement sa mission et d'assurer les services aux citoyens, le MTQ compte sur son personnel et la mise en place de nouvelles technologies de l'information.

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

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



### **5.2.1.1 Objectif – Respecter les attentes contenues dans la déclaration de services aux citoyens pour les produits et les services du MTQ**

#### Moyens d'action

- Donner de l'information en temps réel sur les conditions routières et sur les entraves à la circulation
- 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

### **5.2.1.2 Objectif – Améliorer les processus, les outils et les systèmes de gestion du MTQ et de la direction territoriale**

#### Moyens d'action

- Implanter le cadre de gestion axé sur les résultats
- Installer des systèmes d'information et de gestion intégrée : Solution administrative et informatique (SAI) et Banque d'information corporative (BIC)
- Instaurer la démarche d'amélioration de l'exploitation du réseau routier

### **5.2.1.3 Objectif – 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**

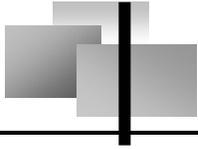
#### Moyens d'action

- 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
- Assurer la formation du personnel en ce qui a trait à l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et des communications

### **5.2.1.4 Objectif – Améliorer les connaissances sur les infrastructures et les différents modes de transport**

#### Moyen d'action

- 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



## CONCLUSION

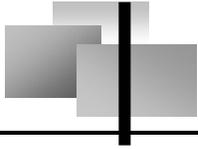
Le transport sous toutes ses formes, en tant qu'élément de soutien, contribue considérablement au développement économique et social de la région. Il engendre en effet des transformations dans les milieux naturel et humain qu'il s'agit de déterminer, d'évaluer et de gérer. Par ailleurs, les projets de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

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

La densité de la population, la décroissance démographique, l'organisation spatiale du territoire et les préoccupations pour le développement industriel, commercial et touristique posent de nombreux défis en matière de transport. Ayant pris en considération les caractéristiques socioéconomiques régionales, les principes de développement durable, la consultation des partenaires ainsi que les orientations régionales, ministérielles et gouvernementales, le Plan de transport du Bas-Saint-Laurent énonce quatre préoccupations majeures : 1) la mobilité et la sécurité des personnes et des marchandises sur le réseau routier; 2) le maintien d'un réseau multimodal d'infrastructures; 3) l'intégration de systèmes locaux de transport des personnes et 4) les services à la population; le but ultime étant d'offrir les services de transport nécessaires au développement du Québec et répondant aux attentes des citoyens.

Les seize orientations ou lignes directrices en matière de transport proposées pour les 15 prochaines années dans la région du Bas-Saint-Laurent concernent les conditions de déplacement et la fonctionnalité des infrastructures routières, la sécurité des usagers, la qualité de vie, la protection de l'environnement, la gestion de l'urbanisation et des aménagements routiers, le développement d'un réseau cyclable et de sentiers de véhicules hors route, la complémentarité entre les modes de transport, la consolidation et l'optimisation des services de transport des personnes de même que la performance de l'organisation. Les modalités de mise en œuvre du plan de transport seront précisées dans les plans d'action qui s'étendent sur une période de cinq ans.





Enfin, les moyens d'action mis en avant par le MTQ sont nombreux et interreliés, à l'instar des problèmes actuels et prévisibles dans le domaine du transport. La mise en oeuvre de plusieurs d'entre eux nécessitera la participation d'un grand nombre de partenaires : Conférence régionale des élus (CRÉ), MRC, municipalités, organismes de transport collectif (OTC), clubs d'usagers de véhicules récréatifs, etc. À vrai dire, le plan de transport offre, à l'ensemble des acteurs, un cadre d'action qui leur permettra de travailler à l'amélioration des déplacements des personnes et des marchandises dans la région du Bas-Saint-Laurent.

## **ANNEXE**

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

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

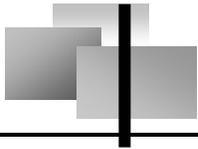
<b>Orientation 1 – Développement d'un réseau routier stratégique régional efficace et amélioration des conditions de déplacement entre les régions</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Moyens d'action</b>
<p>➤ Réaménager la route 185 en autoroute à deux chaussées séparées et améliorer la liaison en direction est avec l'autoroute 20</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Préparer et réaliser les projets prévus dans le plan stratégique d'intervention sur la route 185</li> <li>• Réaliser l'étude de tracé et l'étude d'impact sur l'environnement de la future autoroute à deux chaussées séparées</li> <li>• 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 nonaccès</li> <li>• Poursuivre les négociations avec le gouvernement fédéral en vue de coordonner les interventions et d'en partager le coût</li> <li>• Construire une voie de contournement de la ville de Rivière-du-Loup en direction est</li> </ul>
<p>➤ Améliorer les conditions de circulation dans les axes Rivière-du-Loup–Matane et Mont-Joli–Matapédia</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construire une autoroute à chaussée unique entre Saint-Anaclet-de-Lessard et Mont-Joli ainsi que les aménagements connexes nécessaires à la sortie de Mont-Joli</li> <li>• Obtenir le certificat d'autorisation de réalisation du ministère de l'Environnement pour le tronçon Saint-Georges-de-Cacouna–Trois-Pistoles et entreprendre l'étude d'impact du tronçon Trois-Pistoles–Le Bic</li> <li>• Préparer les plans et les devis et établir un échéancier de réalisation pour l'autoroute à chaussée unique entre Saint-Georges-de-Cacouna et Le Bic</li> <li>• Donner priorité aux interventions ponctuelles pour la construction de voies de dépassement en vue d'améliorer la sécurité routière sur la route 132</li> <li>• 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</li> <li>• Asphalter les accotements des routes du réseau stratégique lors des interventions sur ce réseau</li> </ul>
<p>➤ Améliorer la qualité du réseau routier stratégique régional</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul>

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

<b>Orientation 2 – Amélioration des conditions de déplacement régional et local sur les autres routes du réseau routier supérieur ainsi que de la qualité des chaussées</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Moyens d'action</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Poursuivre les travaux d'amélioration routière 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Effectuer des travaux de reconstruction en tenant compte du milieu traversé et avec une préoccupation constante pour la sécurité routière et l'environnement</li> <li>• Coordonner les interventions sur le réseau routier avec celles du milieu</li> <li>• 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</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maintenir et améliorer la qualité des chaussées du réseau supérieur pour atteindre et respecter les objectifs ministériels selon la classification des routes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réhabiliter ou reconstruire les chaussées présentant des déficiences d'IRI ou d'orniérage</li> <li>• 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</li> </ul>
<b>Orientation 3 – Protection des routes le long des berges</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Moyens d'action</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Déterminer les zones vulnérables à l'érosion et planifier les interventions en vue de protéger le réseau routier et l'environnement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• 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</li> <li>• 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</li> </ul>
<b>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</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Moyens d'action</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maintenir la qualité des structures des routes du réseau supérieur en donnant priorité à l'entretien préventif</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Corriger en priorité toutes les structures qui présentent des besoins d'intervention préventive</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Reconstruire ou renforcer les ponts présentant des déficiences</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul>

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

<b>Orientation 5 – Gestion de l’urbanisation et des aménagements routiers dans le but de concilier circulation, sécurité et qualité de vie de la population</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Moyens d’action</b>
➤ 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"> <li>• Dans les milieux bâtis, aménager la route en profil urbain selon les principes des aménagements routiers dans la traversée des agglomérations</li> </ul>
➤ 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"> <li>• Partager l'information sur la planification des infrastructures de transport et sur la planification de l'aménagement du territoire</li> </ul>
➤ Encourager et appuyer 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"> <li>• Consolider et circonscrire les périmètres d'urbanisation afin de limiter l'étalement urbain linéaire le long du réseau routier de transit</li> <li>• Établir des règles en matière de zonage, de lotissement et de construction qui tiennent compte de la classification fonctionnelle de la route</li> <li>• Délimiter les zones prioritaires d'aménagement à la périphérie immédiate des secteurs déjà urbanisés en vue de planifier les lotissements futurs</li> <li>• Situer les nouvelles rues dans les plans d'urbanisme en collaboration avec le MTQ</li> </ul>
➤ Apporter des mesures de correction aux accès non conformes et des mesures de gestion des nouveaux accès	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• Contrôler l'aménagement des nouveaux accès et le raccordement au réseau routier supérieur</li> </ul>
➤ Coordonner les interventions sur le réseau routier avec celles du milieu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rencontrer les représentants du monde municipal pour discuter sur les interventions planifiées</li> </ul>
<b>Orientation 6 – Maintien et amélioration de l'exploitation du réseau routier</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Moyens d’action</b>
➤ Mettre en place un mode de gestion des infrastructures routières basé sur le concept de l'exploitation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en oeuvre le Cadre territorial de gestion de l'exploitation des infrastructures de transport élaboré en 2003-2004</li> <li>• Connaître l'état et l'utilisation du réseau routier en temps réel</li> <li>• 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</li> </ul>



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

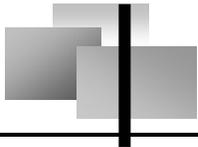
<b>Orientation 7 – Développement et entretien de voies cyclables en collaboration avec les partenaires</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Moyens d'action</b>
➤ Contribuer au cyclotourisme par un apport financier à la réalisation et à l'entretien de la Route verte	<ul style="list-style-type: none"><li>• Contribuer 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</li><li>• Contribuer financièrement à l'entretien de la Route verte</li></ul>
➤ 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"><li>• 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</li><li>• Intégrer les aménagements cyclables aux travaux routiers</li><li>• Concevoir une base de données sur les aménagements cyclables</li></ul>
<b>Orientation 8 – Aménagement sécuritaire des sentiers de véhicules hors route</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Moyens d'action</b>
➤ 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	<ul style="list-style-type: none"><li>• Examiner les réseaux de véhicules hors route contigus au réseau routier supérieur en fonction des besoins des usagers et de la sécurité routière</li><li>• Dresser un inventaire des circuits de véhicules hors route sur le réseau routier</li><li>• Intégrer les passages de véhicules hors route aux projets de reconstruction pour les routes à accès limité (autoroute 20 et route 185)</li></ul>
<b>Orientation 9 – Amélioration de la sécurité routière</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Moyens d'action</b>
➤ Réduire le nombre d'accidents routiers et leur gravité	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mettre en œuvre le plan d'action ministériel découlant de la Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – Volet routier</li></ul>
<b>Orientation 10 – Prévention et correction des problèmes de pollution sonore en bordure des voies de circulation</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Moyens d'action</b>
➤ 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	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mettre en œuvre la Politique sur le bruit routier</li><li>• Informer les acteurs municipaux quant à la Politique sur le bruit routier</li><li>• Collaborer à la mise en place de la future politique sur l'utilisation du frein moteur</li></ul>

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

<b>Orientation 11 – Respect et protection de l’environnement</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Moyens d’action</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Intégrer et maintenir la notion de protection de l’environnement à chacune des étapes de la planification et de la réalisation des projets</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dresser un bilan des activités réalisées en matière d’environnement</li> <li>• Entreposer, éliminer et recycler les déchets produits par les activités du MTQ selon la réglementation en vigueur</li> <li>• 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</li> </ul>
<b>Orientation 12 – Mise en valeur des paysages le long des infrastructures routières</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Moyens d’action</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Harmoniser les interventions en matière de transport avec les traits de caractère du paysage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer le maintien et la mise en valeur des attraits du paysage pour les usagers et les résidents</li> <li>• 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</li> </ul>

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

<b>Orientation 13 – Maintien d’un réseau multimodal d’infrastructures efficaces et sécuritaires en l’optimisant par de nouvelles logistiques de transport</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Moyens d’action</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Participer financièrement au maintien, à la revitalisation et à la sécurité des infrastructures ferroviaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutenir financièrement la réhabilitation des lignes secondaires exploitées par un CFIL</li> <li>• Collaborer à l’amélioration de la sécurité aux passages à niveau</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mettre en œuvre la Politique québécoise de transport maritime et fluvial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promouvoir le Programme d’aide en transport maritime auprès des organismes économiques du territoire</li> <li>• 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</li> <li>• Soutenir financièrement la réalisation d’études relatives au démarrage de nouveaux services de transport maritime et de nouvelles initiatives en matière de tourisme fluvial</li> <li>• Soutenir financièrement les activités de promotion du transport maritime et du tourisme fluvial sur le fleuve Saint-Laurent</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Soutenir les dessertes aériennes et maritimes des territoires isolés et collaborer à la mise en œuvre de la Politique nationale de transport aérien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• Participer financièrement au maintien de la desserte maritime des territoires isolés, dont celle de l’île Verte</li> <li>• Collaborer à la mise en œuvre de la Politique nationale de transport aérien</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Optimiser les infrastructures en favorisant la mise en place de nouveaux équipements ou de nouvelles logistiques de transport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• Favoriser l’harmonisation entre l’aménagement du territoire et la fonction de l’infrastructure</li> <li>• Assurer la cohérence des réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ</li> </ul>



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

<b>Orientation 14 – Consolidation des services de transport interurbain</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Moyens d'action</b>
<p>➤ Assurer les services nécessaires pour les traverses maritimes et les dessertes</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 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</li><li>• 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</li><li>• Soutenir la desserte aérienne des territoires isolés, soit celle de l'île Verte au printemps et à l'automne</li></ul>
<p>➤ Collaborer avec les acteurs du milieu pour optimiser les services de transport interurbain</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 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</li><li>• Collaborer avec le milieu en vue de trouver des solutions pour que les principaux aéroports soient desservis sur une base régulière</li><li>• 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</li></ul>

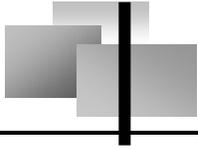


**ENJEU 3 – INTÉGRATION DE SYSTÈMES DE TRANSPORT DES PERSONNES AFIN DE DESSERVIR LES COMMUNAUTÉS RURALES ET D'OFFRIR DES SERVICES INTERURBAINS COMPLÉMENTAIRES**

<b>Orientation 15 – Optimisation des systèmes locaux de transport des personnes</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Moyens d'action</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Améliorer l'accessibilité du transport adapté dans les municipalités non desservies</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Offrir une aide financière directe à l'utilisateur dans le cas des municipalités locales de moins de 10 000 habitants</li> <li>• 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</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Améliorer l'offre de service en matière de transport adapté en tenant compte des réalités régionales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aider financièrement les OTA grâce au Programme d'aide au transport adapté pour les personnes handicapées</li> <li>• Recourir à des mécanismes d'adaptation préétablis pour faire face à des variations du nombre d'utilisateurs et au problème des listes d'attente</li> <li>• Mettre en œuvre un cadre triennal favorisant l'optimisation des services</li> <li>• 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</li> <li>• Accroître la participation de l'industrie du taxi aux activités du transport adapté grâce au Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Contribuer au développement de services de taxi de qualité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cerner les marchés potentiels et les faire connaître</li> <li>• Rajeunir le parc de véhicules-taxis afin d'améliorer la qualité des services de transport par taxi</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Encourager le développement des services de transport en commun dans les communautés rurales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutenir financièrement les projets d'établissement de 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</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Soutenir et encourager les initiatives et les projets locaux de mise en commun des services de transport collectif en milieu rural</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutenir les études régionales portant sur la mise en commun des services de transport</li> <li>• 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</li> <li>• Soutenir et consolider les expériences de transport intégré (mise en commun)</li> <li>• Favoriser la participation du transport scolaire aux projets de mise en commun des services de transport collectif</li> <li>• Améliorer les systèmes de gestion du transport collectif par l'introduction de nouvelles technologies</li> </ul>

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

<b>Orientation 16 – Croissance de la performance de l'organisation en vue d'améliorer les services à la population</b>	
<b>Objectifs</b>	<b>Moyens d'action</b>
<p>➤ Respecter les attentes contenues dans la déclaration de services aux citoyens pour les produits et les services du MTQ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Donner de l'information en temps réel sur les conditions routières et sur les entraves à la circulation</li> <li>• Privilégier les actions qui améliorent la sécurité des usagers de la route</li> <li>• Fournir un service de renseignements et d'accueil de 8 h 30 à 16 h 30</li> <li>• Assurer un suivi diligent des plaintes</li> <li>• Favoriser la participation de la population à l'élaboration des projets</li> <li>• 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</li> </ul>
<p>➤ Améliorer les processus, les outils et les systèmes de gestion du MTQ et de la direction territoriale</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implanter le cadre de gestion axé sur les résultats</li> <li>• Installer des systèmes d'information et de gestion intégrée : SAI et BIC</li> <li>• Instaurer la démarche d'amélioration de l'exploitation du réseau routier</li> </ul>
<p>➤ Améliorer l'efficacité opérationnelle de l'organisation, notamment en maintenant l'expertise, en améliorant la compétence et l'efficacité du personnel à l'égard des nouvelles technologies de l'information et des communications de même qu'en adhérant à la certification ISO pour l'inspection des structures</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• Assurer la formation du personnel en ce qui a trait à l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et des communications</li> </ul>
<p>➤ Améliorer les connaissances sur les infrastructures et les différents modes de transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul>



## GLOSSAIRE

Cible <sup>90</sup> :	Résultat à atteindre dans un délai déterminé et défini, si c'est possible, en termes précis et mesurables
Enjeu :	Ensemble des éléments de contexte constituant des défis, des possibilités et des préoccupations majeures
Indicateur <sup>91</sup> :	Mesure quantitative ou qualitative permettant de porter un jugement sur le degré d'atteinte des objectifs fixés
Moyen d'action :	Projet d'infrastructures et de services de transport, programme, mesure d'aménagement du territoire, recommandation ou étude permettant d'atteindre les objectifs fixés
Objectif :	Expression d'une finalité précise et généralement quantifiable qui relève de l'orientation
Orientation :	Ligne directrice que l'on privilégie et dont découle un ensemble d'objectifs

---

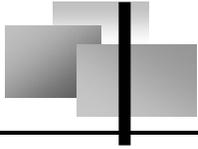
<sup>90</sup>. Les cibles sont définies dans le Plan d'action 2004-2009.

<sup>91</sup>. Les indicateurs sont définis dans le Plan d'action 2004-2009.



## BIBLIOGRAPHIE

- ASSOCIATION CANADIENNE DES FABRICANTS DE PRODUITS CHIMIQUES. *Une industrie en pleine évolution : protéger les Canadiens et leur environnement*, Transportation Emergency Assistance Plan (TEAP), publication 2935, mai 2000, 8 p.
- BELZILE, Louis. *Modélisation de l'impact des accès au réseau routier sur la sécurité routière et la vitesse prescrite : le cas particulier de la route de ceinture de la Gaspésie (route 132)*, Rimouski, Université du Québec à Rimouski, 2000, 110 p.
- BRUNEAU, Pierre. *Système d'information en aménagement du territoire et développement régional : les armatures urbaines*, Montréal et Rimouski, Hydro-Québec et Université du Québec à Rimouski, décembre 1992, 194 p.
- BUSSIÈRES, Berthold. *Analyse des accidents : Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (1996-2000)*, Rimouski, ministère des Transports, Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, 2002, carte.
- CANADA. *Politique maritime nationale*, Ottawa, ministère des Transports, 1995, 39 p.
- CANADA. *Politique nationale des aéroports*, Ottawa, ministère des Transports, juillet 1994.
- CENTRE QUÉBÉCOIS DE LOGISTIQUE APPLIQUÉE et CENTRE DE FORMATION ET DE RECHERCHE EN TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL. *Étude des flux du Bas-Saint-Laurent 2000*, Rimouski, CQLA & CFORT, janvier 2001, 102 p.
- COMMISSION MONDIALE SUR L'ENVIRONNEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT. *Notre avenir à tous*, Montréal, Éditions du Fleuve, Les Publications du Québec, 1988, 434 p.
- CONSEIL RÉGIONAL DE CONCERTATION ET DE DÉVELOPPEMENT DU BAS-SAINT-LAURENT. *Vision 2000-2015 : plan stratégique régional 2000-2005*, Rimouski, CRCD du Bas-Saint-Laurent, juin 2000, 39 p.
- MRC DE KAMOURASKA. *Schéma d'aménagement révisé : premier projet*, Saint-Pascal, municipalité régionale de comté de Kamouraska, avril 2000, pag. multiple.
- MRC DE LA MATAPÉDIA. *Schéma d'aménagement révisé (règlement 01-2001)*, [Amqui], municipalité régionale de comté de La Matapédia, 14 février 2001, pag. multiple.
- MRC DE LA MITIS. *Schéma d'aménagement révisé : premier projet*, Mont-Joli, municipalité régionale de comté de La Mitis, février 1999, pag. multiple.
- MRC DE MATANE. *Schéma d'aménagement révisé (règlement de remplacement 198)*, Matane, municipalité régionale de comté de Matane, 9 mai 2001, pag. multiple.
-



- MRC DE RIMOUSKI-NEIGETTE. *Schéma d'aménagement révisé : premier projet*, Rimouski, municipalité régionale de comté de Rimouski-Neigette, septembre 2000, pag. multiple.
- MRC DE TÉMISCOUATA. *Schéma d'aménagement révisé : premier projet*, Dégelis, municipalité régionale de comté de Témiscouata, juin 2001, pag. multiple.
- MRC DES BASQUES. *Schéma d'aménagement révisé : premier projet*, Trois-Pistoles, municipalité régionale de comté des Basques, octobre 2001, pag. multiple.
- OCDE. *EST! Environmentally Sustainable Transport : Futures, Strategies and Best Practices, Synthesis Report*, octobre 2000, 50 p.
- QUELLET, Bernard. *La démographie, étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent*, Québec, ministère des Transports, Direction du Plan, des programmes, des ressources et du soutien technique, mai 2001, 24 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DE LA PLANIFICATION. *Guide à l'intention des MRC : planification des transports et révision des schémas d'aménagement*, Québec, ministère des Transports, Service de l'encadrement des plans de transport, 1994, pag. multiple.
- QUÉBEC, DIRECTION DE LA PLANIFICATION. *Programme de gestion des déchets générés par les activités du MTQ*, Québec, ministère des Transports, Service de l'environnement, 1992.
- QUÉBEC, DIRECTION DE LA PLANIFICATION ET DU PARTENARIAT. *Des transports au service du développement du Québec : une perspective économique, sociale et environnementale*, document de travail, Québec, ministère des Transports, 21 décembre 2000, 132 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DE LA RECHERCHE ET DU DÉVELOPPEMENT. *Le tourisme au Québec en 1999 – Le tourisme au Québec en bref : statistiques touristiques*, [Québec], ministère du Tourisme, 2000, 12 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT LOCAL. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : la protection du territoire et des activités agricoles*, document complémentaire, Québec, ministère des Affaires municipales, 1997, 29 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS. *Aménagements routiers dans la traversée des agglomérations*, document d'information et de sensibilisation, Québec, ministère des Transports, 1997, 128 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS. *Éléments de problématique et fondements de la politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, Québec, ministère des Transports, 1994, 39 p.

- QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS. *Guide de gestion des déchets générés par les activités du MTQ*, Québec, ministère des Transports, 1996, 22 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS. *La politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires : décembre 1995*, Québec, ministère des Transports, février 1996, 16 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS. *La politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, Québec, ministère des Transports, 1994, 12 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS. *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004*, Québec, ministère des Transports, avril 2001, 50 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS. *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – Volet routier*, Québec, ministère des Transports et Société de l'assurance automobile, 2001, 112 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DES COMMUNICATIONS. *Politique sur le vélo*, Québec, ministère des Transports et Société de l'assurance automobile, 1995, 22 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DES RELATIONS PUBLIQUES. *L'énergie au service du Québec : une perspective de développement durable*, Charlesbourg, ministère des Ressources naturelles, 1996, 108 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DU BAS-SAINT-LAURENT–GASPÉSIE–ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Aménagement du territoire et environnement, étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent*, Rimouski, ministère des Transports, Service des inventaires et du Plan, octobre 2001, 42 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DU BAS-SAINT-LAURENT–GASPÉSIE–ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Démarche d'information sur la démarche du plan de transport du Bas-Saint-Laurent, document d'information réalisé dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent*, Rimouski, ministère des Transports, Service des inventaires et du Plan, octobre 2001, 7 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DU BAS-SAINT-LAURENT–GASPÉSIE–ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Rapport de consultation sur le diagnostic : Colloque, novembre 2001, rapport réalisé dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent*, Rimouski, ministère des Transports, Service des inventaires et du Plan, décembre 2001, 22 p.
- QUÉBEC, DIRECTION DU BAS-SAINT-LAURENT–GASPÉSIE–ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Réseau routier, étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent*, Rimouski, ministère des Transports, Service des inventaires et du Plan, octobre 2001, 43 p.

QUÉBEC, DIRECTION DU BAS-SAINT-LAURENT–GASPÉSIE–ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Sécurité routière, étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent*, Rimouski, ministère des Transports, Service des inventaires et du Plan, octobre 2001, 10 p.

QUÉBEC, DIRECTION DU BAS-SAINT-LAURENT–GASPÉSIE–ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Transport des personnes, étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent*, Rimouski, ministère des Transports, Service des inventaires et du Plan, octobre 2001, 43 p.

QUÉBEC, DIRECTION DU BAS-SAINT-LAURENT–GASPÉSIE–ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Utilisation optimale des modes de transport ou l'intermodalité, étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent*, Rimouski, ministère des Transports, Service des inventaires et du Plan et Service des liaisons avec les partenaires et les usagers, octobre 2001, 31 p.

QUÉBEC, DIRECTION DU BAS-SAINT-LAURENT–GASPÉSIE–ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Vélo et véhicules hors route, étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent*, Rimouski, ministère des Transports, Service des inventaires et du Plan, octobre 2001, 18 p.

QUÉBEC, DIRECTION DU SOUTIEN AUX INFRASTRUCTURES. *Cahier des charges et devis généraux (C.C.D.G.) : infrastructures routières, construction et réparation, édition 1997*, Sainte-Foy, ministère des Transports, Les Publications du Québec, pag. multiple.

QUÉBEC, DIRECTION GÉNÉRALE DE L'URBANISME ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : pour un aménagement concerté du territoire*, Québec, ministère des Affaires municipales, 1994, 89 p.

QUÉBEC, DIRECTION GÉNÉRALE DE L'URBANISME ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : pour un aménagement concerté du territoire*, document complémentaire, Québec, ministère des Affaires municipales, 1995, 32 p.

QUÉBEC, SECRÉTARIAT AU DÉVELOPPEMENT DES RÉGIONS. *Politique de soutien au développement local et régional*, Sainte-Foy, Les Publications du Québec, 1997, 50 p.

QUÉBEC. *Des transports au service du développement du Québec : une perspective économique, sociale et environnementale – Vers une politique québécoise des transports*, Québec, ministère des Transports, 20 avril 2000, p. 86.

QUÉBEC. *Entente-cadre de développement de la région du Bas-Saint-Laurent 2000-2005*, Québec, ministère des Régions, 2001, 49 p.

- QUÉBEC. *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme : LRQ chapitre A-19.1, à jour au 11 juillet 1995*, Québec, Éditeur officiel du Québec, 115 p.
- QUÉBEC. *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*, Québec, ministère de l'Environnement et ministère des Ressources naturelles, 2000, 43 p.
- QUÉBEC. *Politique de transport maritime et fluvial : le Québec à la barre*, Québec, ministère des Transports, [2001], 54 p.
- QUÉBEC. *Politique nationale de la ruralité : une vision d'avenir*, Québec, ministère des Régions, Bibliothèque nationale du Québec, 2001, 73 p.
- QUÉBEC. *Politique nationale de transport aérien : le Québec en piste*, Québec, ministère des Transports, 2002, 50 p.
- QUÉBEC. *Politique sur le bruit routier*, Québec, ministère des Transports, Service de l'environnement, mars 1998, 13 p.
- QUÉBEC. *Ponts et ponceaux : lignes directrices pour la protection du milieu aquatique*, Québec, ministère des Transports, Service de l'environnement, janvier 1992, 91 p.
- QUÉBEC. *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural : guide et modalités d'application*, Québec, ministère des Transports, janvier 2003, 14 p.
- QUÉBEC. *Révision des schémas d'aménagement : mesures recommandées concernant la gestion des corridors routiers, version du 18 avril 1996*, Québec, ministère des Transports, Service des politiques d'exploitation, 15 p.
- SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT INC. *Profil environnemental des activités du ministère des Transports du Québec en vue de l'implantation d'un système de gestion environnementale*, Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, mars 1997, pag. multiple.

