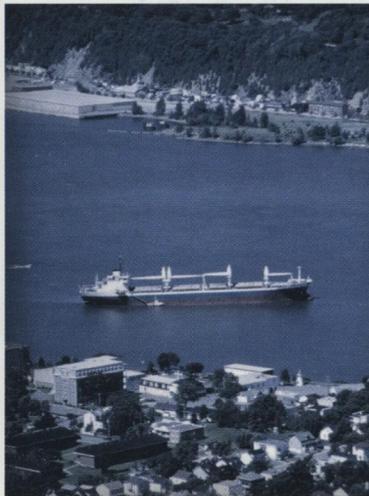


Plan de transport

Chaudière-Appalaches

PROGRAMME DE TRAVAIL

Mai 2000



CANQ
TR
QUE
CA
117
2000-2015

2015

Québec 
Ministère
des Transports

780 771

VERS UN PLAN DE TRANSPORT

RÉGION DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES

PROGRAMME DE TRAVAIL

Mai 2000

CANQ
TR
QUE
CA
117
2000-2015

Transports Québec
Direction de la Chaudière-Appalaches
1156, boulevard de la Rive-Sud
Saint-Romuald (Québec)

Ministère des Transports
Centre de documentation
700, boul. René-Lévesque Est,
21^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION

2 . OCT. 2011

TRANSPORTS QUÉBEC

Le présent document de travail a été préparé par le Service des inventaires et du plan de la Direction Chaudière-Appalaches du ministère des Transports. Pour obtenir d'autres copies de ce document, s'adresser à :

Sonia Fontaine, agente d'information
Transports Québec
1156, boulevard de la Rive-Sud
Saint-Romuald (Québec)
G6W 5M6

Téléphone : (418) 839-5581
Télécopieur : (418) 834-7338

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
1.0 DÉFINITION ET RÔLES DU PLAN DE TRANSPORT	3
1.1 Définition.....	3
1.2 Rôles du plan de transport.....	4
2.0 PROBLÉMATIQUE ET OBJECTIFS PROVISOIRES DU PLAN DE TRANSPORT.....	7
2.1 Problématique provisoire	7
2.1.1 Démographie.....	7
2.1.2 Transport collectif.....	8
2.1.3 Activité économique et industrielle	8
2.1.4 Infrastructure de transport.....	8
2.1.5 La Route verte.....	9
2.1.6 Sécurité routière.....	10
2.2 Objectifs provisoires.....	12
2.2.1 Objectif principal	12
2.2.2 Objectifs spécifiques.....	12
3.0 CONTEXTE DE RÉALISATION DU PLAN DE TRANSPORT	13
3.1 Contexte géographique	13
3.2 Contexte du ministère des Transports.....	15
3.3 Contexte gouvernemental	17
3.4 Contexte de la région de la Chaudière-Appalaches.....	18
3.5 Contexte temporel	21
4.0 PHASES ET ÉTAPES D'ÉLABORATION DU PLAN DE TRANSPORT	23
4.1 Tâches et calendrier	24
5.0 MODALITÉS D'ÉLABORATION DU PLAN DE TRANSPORT	25
5.1 Comité directeur	25
5.2 Comité technique.....	26
CONCLUSION.....	29
PROPOSITION DE TABLE DES MATIÈRES DU PLAN DE TRANSPORT.....	31

CARTE

<i>Carte 1. Région de la Chaudière-Appalaches</i>	14
---	----

FIGURES

<i>Figure 1. Définition d'un plan de transport</i>	3
<i>Figure 2. Rôles du plan de transport</i>	4
<i>Figure 3. Position du plan de transport parmi les instruments de planification</i>	17
<i>Figure 4. Liens entre les instruments de planification</i>	19
<i>Figure 5. Phases et étapes du plan de transport</i>	23
<i>Figure 6. Comités du plan de transport</i>	25
<i>Figure 7. Composition du comité directeur</i>	26
<i>Figure 8. Composition du comité technique</i>	27

ANNEXES

<i>Annexe 1. Système de transport</i>	37
<i>Annexe 2. Calendrier de réalisation</i>	41
<i>Annexe 3. Politiques ministérielles et gouvernementales</i>	47
<i>Annexe 4. Tâches</i>	51

INTRODUCTION

L'évolution sociodémographique et le contexte économique du Québec, les préoccupations accrues de la population pour la qualité de la vie, l'environnement, l'aménagement du territoire, la sécurité dans les transports ainsi que la rationalisation budgétaire des divers paliers de gouvernement ont incité le ministère des Transports à accroître, depuis quelques années, ses activités en matière de planification des transports.

Une première démarche en ce sens a été la réalisation d'un exercice de planification qui a permis de préciser la mission du Ministère et d'effectuer des choix stratégiques qui guident la réalisation des activités ministérielles. À l'intention des municipalités régionales de comté et des communautés urbaines, le Ministère a précisé ses orientations en transport et en aménagement du territoire¹ dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement. De plus, celles-ci ont été intégrées aux orientations du gouvernement du Québec en matière d'aménagement². Enfin, outre divers programmes et activités permettant la réalisation de ses choix stratégiques, le Ministère s'est également doté de politiques³ qui favorisent une meilleure planification des transports.

Par ailleurs, le Ministère s'est mis à l'heure de la régionalisation : sa déconcentration administrative et le transfert de la voirie locale aux municipalités traduisent un souci de partage des responsabilités en matière de transport.

Le Ministère a amorcé, en 1992, des plans de transport pour la région de l'Outaouais et pour les agglomérations de Montréal et de Québec. En 1996, les plans de transport des Laurentides et du Saguenay-Lac-Saint-Jean ont été entrepris. En 1997, le Ministère commençait ceux de la Côte-Nord, de la Mauricie et du Centre-du-Québec. En 1998, les plans de transport de l'Estrie, de l'Abitibi-Témiscamingue étaient mis en marche. Les autres régions du Québec se préparent également à entreprendre la réalisation de leur plan de transport respectif.

Le présent document constitue le *programme de travail* pour la réalisation du plan de transport de la région de la Chaudière-Appalaches. Les points suivants y seront traités :

- Définition et rôles du plan de transport;
- Problématique et objectifs provisoires du plan de transport;

-
1. Gouvernement du Québec, ministère des Transports, *Orientations ministérielles en transport et en aménagement du territoire*, Québec, juin 1993, 48 p.
 2. Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement – Pour un aménagement concerté du territoire*, Québec, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, 1994, 89 p.
 3. Voir annexe 3.

- Contexte de réalisation du plan de transport;
- Phases et étapes d'élaboration du plan de transport;
- Modalités d'élaboration du plan de transport;

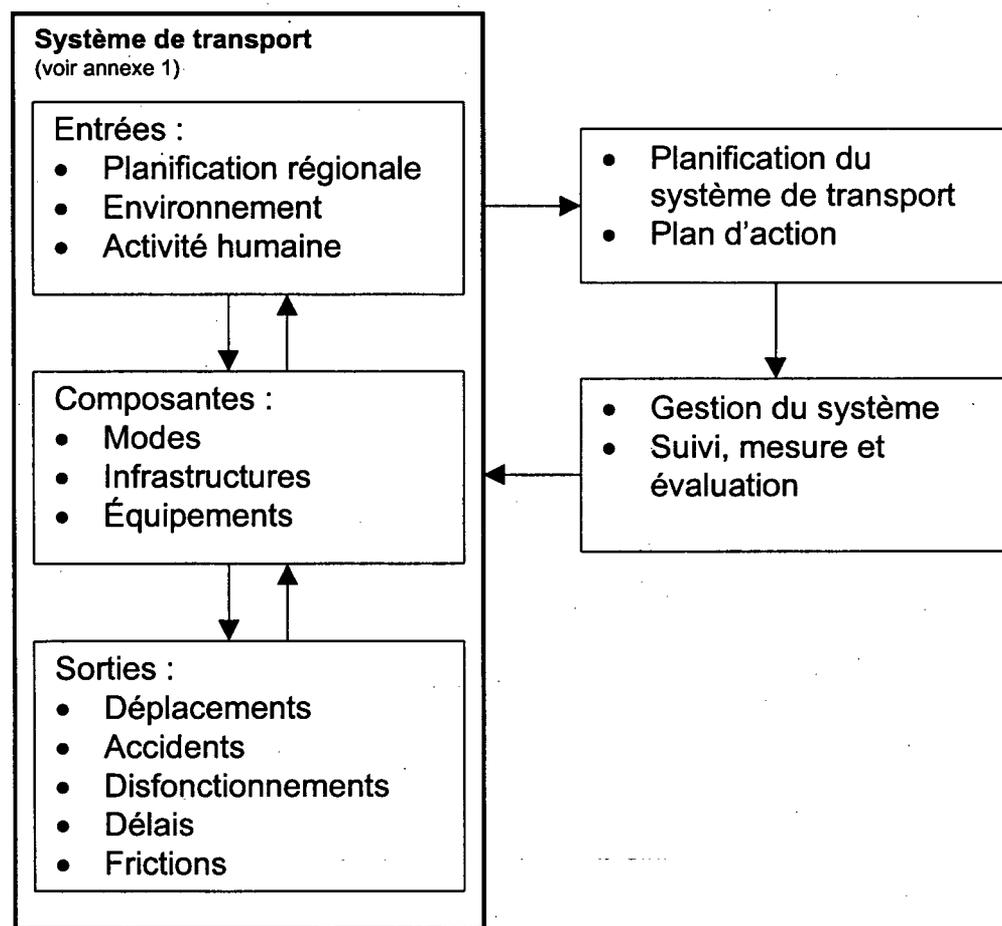
Le programme de travail propose un cadre pour la réalisation du plan de transport. Son contenu pourra être modifié en cours de réalisation afin de l'adapter aux préoccupations des divers intervenants dans le dossier ainsi qu'à la nature et à la qualité des données disponibles.

1.0 DÉFINITION ET RÔLES DU PLAN DE TRANSPORT

1.1 Définition

Le plan de transport est un instrument privilégié de planification pour analyser le système de transport implanté dans la région de la Chaudière-Appalaches. Ce « système (de transport) est un ensemble d'éléments en interaction dynamique, organisés en fonction d'un but⁴ », soit celui d'assurer le déplacement des personnes et des marchandises, tant pour les générations actuelles que futures. La figure 1 illustre les principaux éléments d'un système de transport.

Figure 1. Définition d'un plan de transport

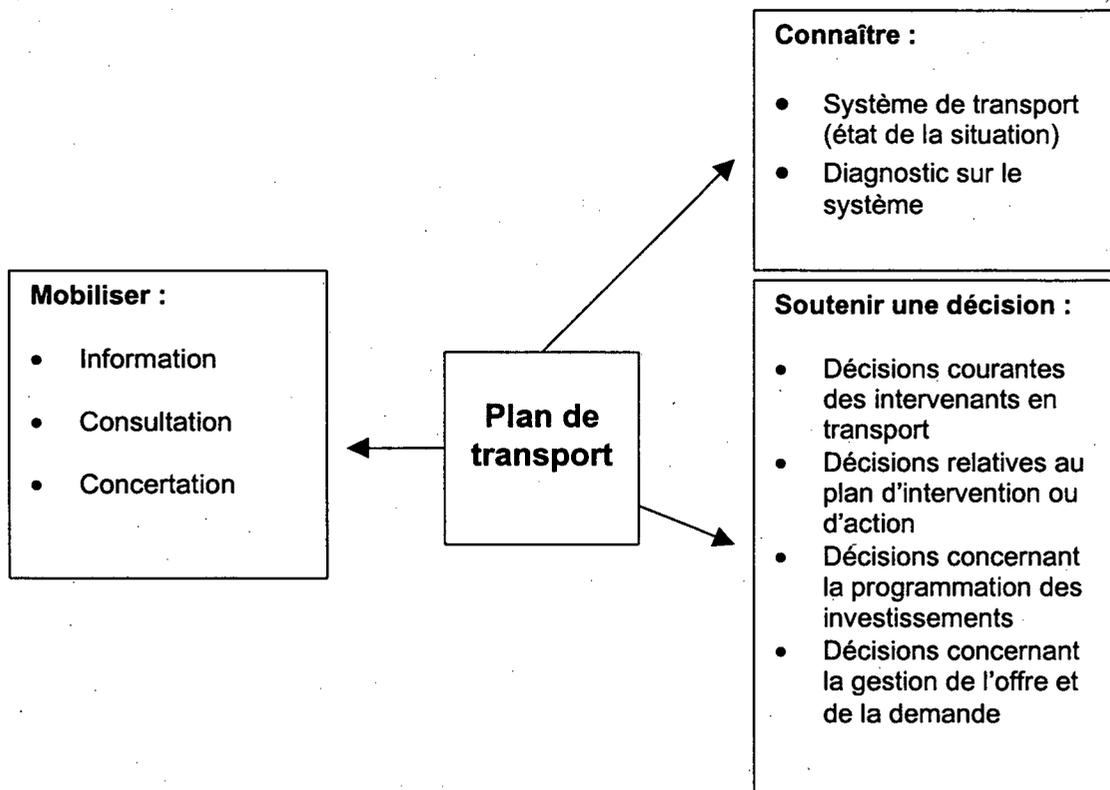


4. Joël De ROSNAY, *Le Macroscopie – Vers une vision globale*, Paris, Seuil, 1975, p. 101.

1.2 Rôles du plan de transport

Les rôles du plan de transport sont multiples, autant pour le ministère des Transports que pour les acteurs régionaux en transport (figure 2).

Figure 2. Rôles du plan de transport



Le plan de transport constitue d'abord un outil d'aide à la connaissance du système de transport, notamment des différents modes qui le composent et des services qu'il rend, puisqu'il donne lieu à la collecte et à l'analyse de données relatives aux composantes du système de transport et de la région où il est implanté. La préparation d'un plan de transport permet de dresser un état de situation du système de transport en place, afin d'en déceler les avantages et les carences pour la région, de poser un diagnostic sur ses problèmes et sur ses perspectives futures et de rechercher les solutions permettant de l'optimiser et de planifier les interventions nécessaires pour l'améliorer ou le développer.

Le plan de transport est aussi un outil d'information et de sensibilisation des intervenants préoccupés par le transport et l'aménagement du territoire. En effet, la connaissance du système de transport et les analyses qui s'y rapportent permettent d'alimenter la réflexion sur celui-ci et d'en dégager une compréhension globale et intégrée.

Enfin, le plan de transport est un outil d'aide pour choisir des interventions à privilégier et des décisions à assumer par le Ministère et ses partenaires pour le bon fonctionnement du système de transport.



2.0 PROBLÉMATIQUE ET OBJECTIFS PROVISOIRES DU PLAN DE TRANSPORT

Après avoir défini ce qu'est un plan de transport et ses rôles, il faut encore esquisser la problématique et les objectifs provisoires recherchés en matière de transport.

2.1 Problématique provisoire

2.1.1 Démographie

La croissance démographique de la région de la Chaudière-Appalaches est en hausse depuis plus d'une décennie. Ainsi, de 1986 à 1991, la population s'est accrue de 3 %, passant de 356 925⁵ à 371 661 personnes et, de 1991 à 1996, de 2,9 % pour atteindre 379 911 habitants⁶. Selon les projections du Bureau de la statistique du Québec, la croissance se maintiendrait pour les années futures. Cette croissance demeure toutefois inférieure à celle du Québec qui était de 5,6 % et 3,5 % pour les mêmes périodes quinquennales⁷. Ainsi, une augmentation du trafic proportionnelle à la croissance démographique pour les prochaines années pourra avoir des répercussions sur le système de transport, notamment le transport routier, le transport collectif, etc.

Près de la moitié de la population est concentrée dans les zones industrielles et urbaines situées dans l'axe nord-ouest/sud-est de la vallée de la rivière Chaudière desservies par l'autoroute 73 et la route 173, et dans l'axe sud-ouest/nord-est par l'autoroute 20 et la route 132. Les routes 173/277, un axe nord-ouest/sud-est et 112, un axe sud-ouest/nord-est, desservent également des zones industrielles et urbaines relativement importantes. On peut anticiper que l'augmentation de la population et des activités industrielles et économiques dans ces corridors auront des incidences sur le nombre, la nature des déplacements et l'usage de divers modes de transport disponibles. Aussi, des problèmes de transport pourraient surgir sur certains segments du réseau routier, compte tenu d'une augmentation des déplacements. À cet égard, il faut anticiper les interventions susceptibles de préserver la fonctionnalité du système de transport et de chacun de ses modes.

Par ailleurs, la dispersion de la population dans les municipalités rurales suscite un autre défi, celui d'y maintenir un système de transport approprié.

5. Pierre DESGAGNÉS, *Population, permis de conduire, kilométrage et participation au marché du travail – Projections provisoires pour le Québec et les régions administratives 1996-2016, Annexe : Données régionales – région 12, p. 1*, Québec, ministère des Transports, Service de l'économie et du plan directeur en transport, juillet 1998, 42 p. et annexe.
6. Pierre DESGAGNÉS, *ES-3 – Projections de la population et des ménages 1996-2021 – Le modèle, sa mise en œuvre et les résultats, Annexe 2, p. 18*, Québec, ministère des Transports, Service de l'économie et du plan directeur en transport, novembre 1999, 125 p. et 2 annexes.
7. *Idem*, p. 69.

2.1.2 Transport collectif

Les services publics de transport en commun urbains et suburbains sont minimes en région, à l'exception de la zone urbaine qui s'étend de Saint-Nicolas à Lévis en bordure du Saint-Laurent. En outre, de moins en moins de transporteurs privés assurent le transport interurbain et interrégional des personnes compte tenu du faible volume de clients. Par ailleurs, un transport adapté offert aux personnes incapables d'utiliser le transport public est aussi présent dans la région. Dès lors, assurer un service de transport aux personnes ne pouvant recourir à un moyen de transport comme l'automobile est aussi un enjeu dont l'importance est à établir.

2.1.3 Activité économique et industrielle

La région est également réputée pour son dynamisme économique et industriel et un esprit d'entrepreneuriat développé. Le secteur secondaire est particulièrement dynamique et l'entrepreneuriat y est deux fois plus élevé que pour l'ensemble du Québec. En 1997, la population active travaillant dans le secteur secondaire représentait 30,8 % de la population active régionale contre 23,6 % pour le Québec⁸. Ce dynamisme industriel et la création d'emplois qui en découle sont de nature à maintenir une demande de transport par camion et une migration quotidienne des travailleurs sur le réseau routier.

Les approvisionnements et les expéditions des entreprises se traduisent par des déplacements, notamment sur le réseau routier, car le camionnage a accaparé une part importante du transport historiquement effectué par chemin de fer. Une présence plus grande des camions sur le réseau routier contribue à une usure importante de celui-ci et à un entretien plus exigeant et de plus en plus onéreux de l'infrastructure routière. De plus, elle est de nature à accroître l'insécurité des autres usagers de la route.

Par ailleurs, le déclin relatif du transport ferroviaire a entraîné la fermeture de certaines lignes de chemin de fer et la promotion de projets de reconversion des emprises désaffectées en d'autres infrastructures de déplacement comme la Route verte.

Assurer les activités économiques et industrielles d'une desserte routière, notamment par une ouverture plus grande au camionnage de certains segments de la route 275 et des axes routiers sud-ouest/nord-est, pourrait contribuer à soutenir le dynamisme économique et la compétitivité des entreprises dans leurs échanges de produits et de marchandises avec les autres régions.

2.1.4 Infrastructure de transport

La région de la Chaudière-Appalaches entretient des liens économiques forts, notamment avec l'agglomération de Québec, les États de la Nouvelle-Angleterre et du

8. Gouvernement du Québec, ministère de l'Industrie, du commerce, de la science et de la technologie, *Profil économique de la région de la Chaudière-Appalaches (12) – faits saillants*, Québec, 3^e trimestre 1998, p.19.

nord-est américain. Il est donc important que les infrastructures de transport routier, ferroviaire et maritime qui facilitent les échanges de biens, de services et le déplacement des personnes avec ces régions et les régions limitrophes ou éloignées soient en bon état.

Cependant, les infrastructures de transport subissent aussi l'outrage des années, la rigueur du climat ou encore relèvent de juridictions diverses. La part de plus en plus importante du camionnage dans le transport des marchandises crée une pression sur la longévité et les frais d'entretien du réseau routier.

Par ailleurs, les changements dans la dynamique économique des marchés (libre-échange, livraison juste-à-temps, etc.) remettent également en question le rôle et l'avenir du réseau ferroviaire caractérisé depuis quelques années par la décroissance, bien qu'il demeure un mode de transport efficace et économique pour les déplacements sur de longues distances.

Le Québec a une juridiction limitée à quelques infrastructures dans les domaines du transport maritime, aérien et ferroviaire. Depuis quelques temps déjà, il travaille à développer une vision d'avenir du système de transport en examinant les différents potentiels qu'offre l'intermodalité, et ce, en prenant en considération tous les modes de transport. La Direction de la Chaudière-Appalaches du ministère des Transports examinera donc dans le cadre du Plan de transport les possibilités d'intermodalité sur son territoire.

Dès lors, dans le contexte des juridictions actuelles et des ressources financières des pouvoirs publics, il devient important de prioriser les interventions, de faire des choix, en termes d'amélioration et d'exploitation des infrastructures et des modes de transport, qui soient le plus bénéfique à la région.

2.1.5 La Route verte

Le ministère des Transports agissant pour et au nom du gouvernement du Québec a signé en mai 1996, avec Vélo-Québec, une entente cadre de partenariat pour la réalisation de la Route verte par laquelle *« il s'engage, entre autres, à procéder au choix, à la conception et à la construction des tronçons de la Route verte qui seront réalisés sur son réseau routier, le tout conformément à sa Politique sur le vélo et ses normes et selon les enveloppes budgétaires qu'il aura déterminées »*.

L'exercice de planification de la Route verte détermine deux axes majeurs sur le territoire de la région de la Chaudière-Appalaches : l'un, est-ouest (ou du littoral), relie la région des Bois-Francs à la région du Bas-Saint-Laurent; l'autre, nord-sud, fait le lien avec le territoire de la Communauté urbaine de Québec (CUQ) au nord et, vers le sud, la vallée de la rivière Chaudière jusqu'à Saint-Georges d'abord et la région de Lac-Mégantic et peut-être éventuellement jusqu'à la frontière du Maine.

2.1.6 Sécurité routière

La sécurité des usagers de la route demeure une préoccupation constante du ministère des Transports. Le bilan annuel des accidents produit pour la région par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) montre que le nombre d'accidents de la route, selon la nature des dommages corporels, est passé de 1909 à 1888 de 1993 à 1998⁹, soit une légère baisse de 1,1 %. La Chaudière-Appalaches est l'une des quatre régions du Québec ayant connu une amélioration.

Cependant, pour la même période, le nombre total d'accidents est passé de 8318 à 8988, soit une augmentation de 8 %. La région devient ainsi l'une des quatre régions du Québec à connaître une hausse des accidents lorsqu'on compare les données de l'année 1993 à celles de 1998.

En se référant aux titulaires de permis de conduire dont la région de résidence est la Chaudière-Appalaches, pour la période de 1993 à 1998, on constate que le nombre est passé de 242 238 à 259 617, soit une augmentation de 7,2 %¹⁰, un pourcentage qui s'apparente à celui de l'augmentation du nombre d'accidents.

Compte tenu de cette situation, certaines causes d'accidents liées aux conditions climatiques hivernales (poudreries) peuvent être atténuées par des interventions appropriées comme l'aménagement de haies brise-vent. De plus, l'entretien hivernal reste difficile en l'absence de telles haies susceptibles de freiner la poudrerie et l'accumulation de neige sur la route. Aussi, pour atteindre les objectifs de la politique ministérielle en matière de réduction des accidents de la route, la sécurité routière demeure un enjeu important.

On anticipe également d'autres enjeux dans le cadre d'élaboration du plan de transport régional.

- Plusieurs municipalités n'ont pas de système d'assainissement. La pression est forte pour inciter le ministère des Transports à participer, à grands frais, en collaboration avec ces municipalités, à la mise en œuvre de ces systèmes en procédant conjointement avec les corporations concernées.
- L'urbanisation en dehors des périmètres urbains et la multiplication des accès au réseau routier supérieur ont des incidences majeures sur la fluidité et la sécurité des déplacements, notamment aux entrées, aux sorties et même dans la traversée des agglomérations. Cette problématique remet en question la gestion partagée et le contrôle des accès par le Ministère et les partenaires municipaux et privés.

9. Société de l'assurance automobile du Québec, *Dossier statistique – Bilan 1998 – Accidents, parc automobile, permis de conduire*, tableau 5, p. 37, Québec, SAAQ, Direction de la planification et de la statistique, mai 1999, 207 p.

10. Société de l'assurance automobile du Québec, *Dossier statistique – Bilan 1998 – Accidents, parc automobile, permis de conduire*, tableau 68, p. 130, Québec, SAAQ, Direction de la planification et de la statistique, mai 1999, 207 p.

- Le réseau routier compte des intersections problématiques sous les aspects de la capacité et de la sécurité des mouvements.
- Certains tronçons de route dont la capacité et la géométrie sont non fonctionnelles et ne répondent plus aux besoins exigeront une reconstruction ou une réfection majeure à court ou à moyen terme.
- Il devient de plus en plus urgent de songer à paver les accotements de certains tronçons de route pour accroître la sécurité et éviter leur détérioration par les différentes formes d'érosion.
- Un transport aérien d'appoint pour les communautés insulaires et dans une plus grande mesure pour le développement économique de la région est à évaluer.
- La présence des véhicules hors route (véhicule tout-terrain, motoneige) dans les emprises routières peut engendrer des conflits potentiels en terme d'utilisation pour la sécurité des différents usagers.
- L'amélioration des connaissances sur l'exploitation des infrastructures et systèmes de transport maritime, ferroviaire et aérien et la protection des intérêts de la région dans un contexte de déréglementation et du retrait de l'État sur le plan du financement sont des conditions à l'intermodalité.
- La problématique environnementale liée au transport est relativement vaste et dépasse largement le cadre ponctuel des impacts directs des transports sur l'environnement et, inversement, de l'environnement sur le système de transport. Toutefois, à l'échelle de la région, il existe des enjeux résultant de la dynamique entre l'aménagement du territoire et le transport dont la problématique pourra être clarifiée dans le cadre du plan de transport.
- La proposition de plan de transport pour l'agglomération de la Capitale nationale de Québec qui couvre la rive sud urbanisée du fleuve Saint-Laurent a été rendue publique le 6 avril 2000. Il faudra s'assurer que les axes d'intervention et les moyens d'actions concernant le système de transport seront retenus et reconduits pour le plan de transport de la Chaudière-Appalaches.
- Le prolongement de l'autoroute 73 en direction de Saint-Georges demeure une volonté du milieu.
- L'amélioration de l'axe 173/277 entre Pintendre et Sainte-Claire, qui fait l'objet d'études, est au centre des préoccupations des intervenants locaux et régionaux.

Ces quelques enjeux, qui seront précisés ultérieurement à la lumière de la problématique du système de transport et du diagnostic qui y sera posé, invitent déjà à

formuler des objectifs provisoires qui pourront aussi être bonifiés dans le cadre de la préparation du plan de transport.

2.2 Objectifs provisoires¹¹

2.2.1 Objectif principal

Établir le réseau stratégique de transport en fonction des besoins de déplacement des personnes et des marchandises.

2.2.2 Objectifs spécifiques

Le territoire

- Intégrer davantage la planification des transports et de l'aménagement du territoire;
- Contribuer au développement harmonieux du territoire en soutenant le développement économique de la région.

Le réseau routier

- Maintenir la mobilité et la sécurité du réseau routier;
- Privilégier la conservation et l'amélioration du réseau routier existant.

Le transport multimodal

- Consolider le réseau de transport de manière à faciliter l'utilisation des différents modes de transport des personnes et des marchandises;
- Soutenir les initiatives visant une meilleure intégration des différents modes et réseaux de transport collectif des personnes;
- Améliorer les services de transport en commun urbains (intra et interrégionaux) pour desservir adéquatement la population utilisatrice de ces services dans les différents milieux.

Les autres modes

- Prendre en considération, lors de la conception et de la réalisation des projets, les autres modes de transport pour favoriser une utilisation sécuritaire de la route;
- Allouer aux piétons et aux cyclistes un espace sécuritaire pour favoriser leurs déplacements;
- Appliquer rigoureusement la politique ministérielle sur le vélo.

11. Voir l'annexe 4 pour une description détaillée des objectifs et des sous-objectifs et une présentation des moyens, des travaux à effectuer et des responsables.

3.0 CONTEXTE DE RÉALISATION DU PLAN DE TRANSPORT

3.1 Contexte géographique

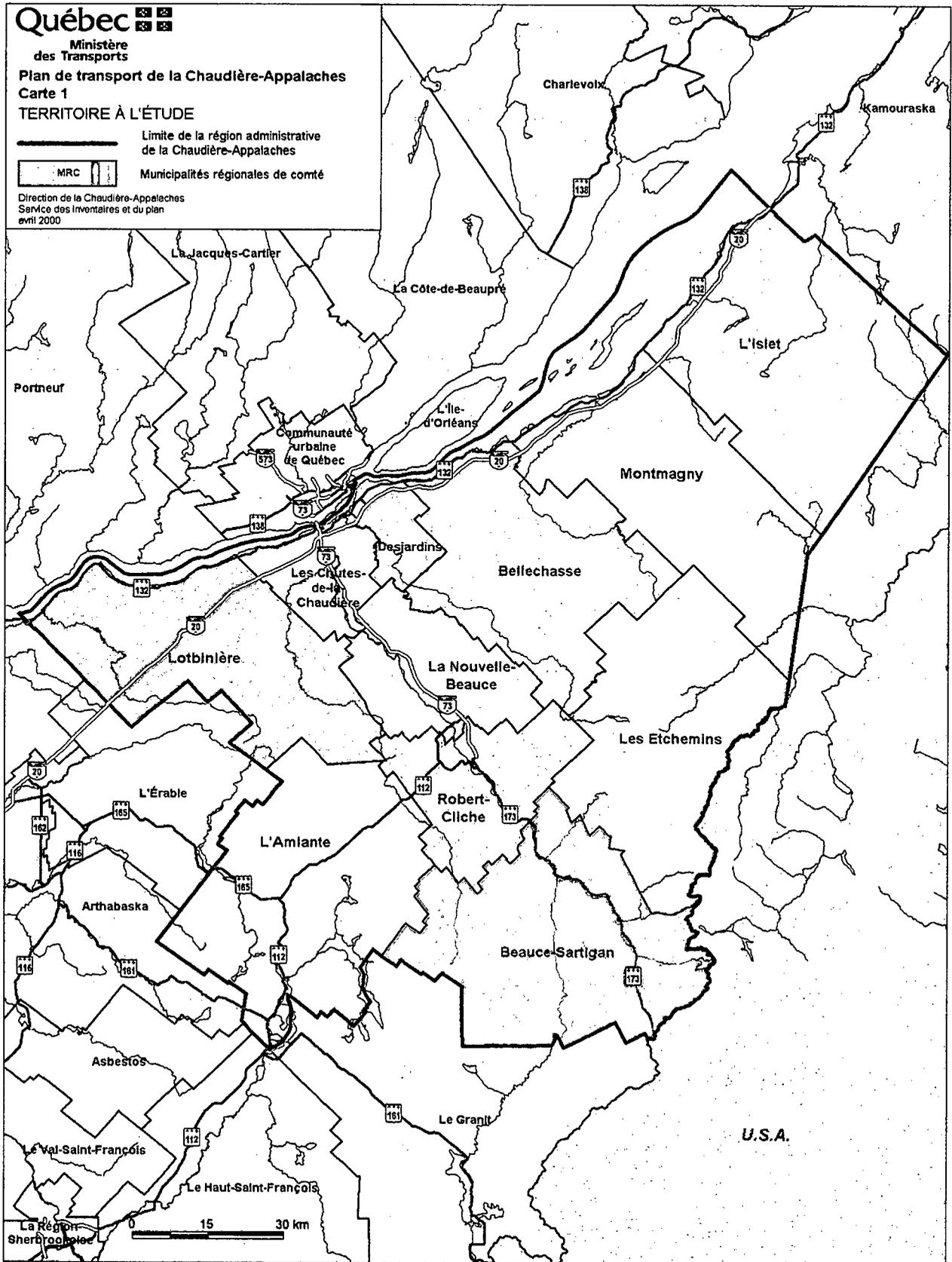
Le territoire couvert par le plan de transport de la Chaudière-Appalaches correspond à celui de la région administrative du même nom (voir carte 1). D'une superficie de 15 118 kilomètres carrés, celle-ci compte 11 municipalités régionales de comté et 163 municipalités locales.

La région est située au sud du fleuve Saint-Laurent, face à la région de Québec. Elle jouxte au nord-est la région du Bas-Saint-Laurent. Au sud-est, elle fait frontière avec les États-Unis, l'État du Maine, et, au sud-ouest, avec les régions de l'Estrie et du Centre-du-Québec.

La région occupe ainsi une position géographique stratégique en ce qu'elle peut accéder à plusieurs marchés importants dont celui des États-Unis et ceux des régions de Québec et de Montréal par les réseaux routier, maritime et ferroviaire.

Comme la région jouxte l'agglomération de Québec, elle pourra bénéficier des études effectuées dans le cadre de la préparation du plan de transport de celle-ci afin de les intégrer au plan de transport de la Chaudière-Appalaches.

Carte 1. Région de la Chaudière-Appalaches



3.2 Contexte du ministère des Transports

Le contexte de planification au ministère des Transports a grandement évolué au cours des dernières années. Il est caractérisé par une plus grande reconnaissance des relations entre les transports, l'aménagement du territoire, le développement économique et l'environnement. Il apparaît essentiel au Ministère de tenir compte des relations entre ces paramètres pour mieux planifier les interventions en matière de transport et assurer une plus grande efficacité des infrastructures et des équipements de transport.

L'élaboration du plan de transport est encadrée par la mission du Ministère que précisent la démarche de planification et les choix stratégiques ministériels.

La mission

La mission du Ministère est d'assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires, et qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions. Le Ministère réalise sa mission avec un souci constant de l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement¹².

Le plan stratégique

Le plan stratégique du Ministère traduit les réflexions sur la manière dont celui-ci prévoit accomplir sa mission au cours des prochaines années. Pour la période 1999-2002, les trois grandes orientations¹³ inscrites au plan stratégique et qui encadrent la réalisation du plan de transport sont les suivantes :

- Soutenir le développement économique du Québec, de sa métropole et de ses régions en ayant le souci de l'environnement;
- Assurer la mobilité et la sécurité des usagers;
- Desservir efficacement la population et offrir des services de qualité.

12. Ministère des Transports. *Plan stratégique 1999-2002 du ministère des Transports*, Québec, gouvernement du Québec, ministère des Transports, 1998, p. 1.

13. Ministère des Transports, *op. cit.*, p. 13 à 19.

Outre la mission et le plan stratégique, les politiques sectorielles¹⁴ et les programmes¹⁵ du Ministère permettront d'orienter et de baliser les interventions qui seront proposées dans les diverses sphères d'activité concernées par le plan de transport. La Politique nationale des transports et d'autres politiques en cours de rédaction ainsi que le Plan directeur des transports du Québec¹⁶, également en préparation, sont de nature à influencer l'élaboration du plan de transport. La figure 3 illustre les liens entre ces instruments et le plan de transport régional.

Somme toute, ces divers instruments de planification sont des outils qui guideront la formulation de la problématique, du diagnostic, des enjeux, des orientations et des objectifs du plan de transport, de même que le plan d'action.

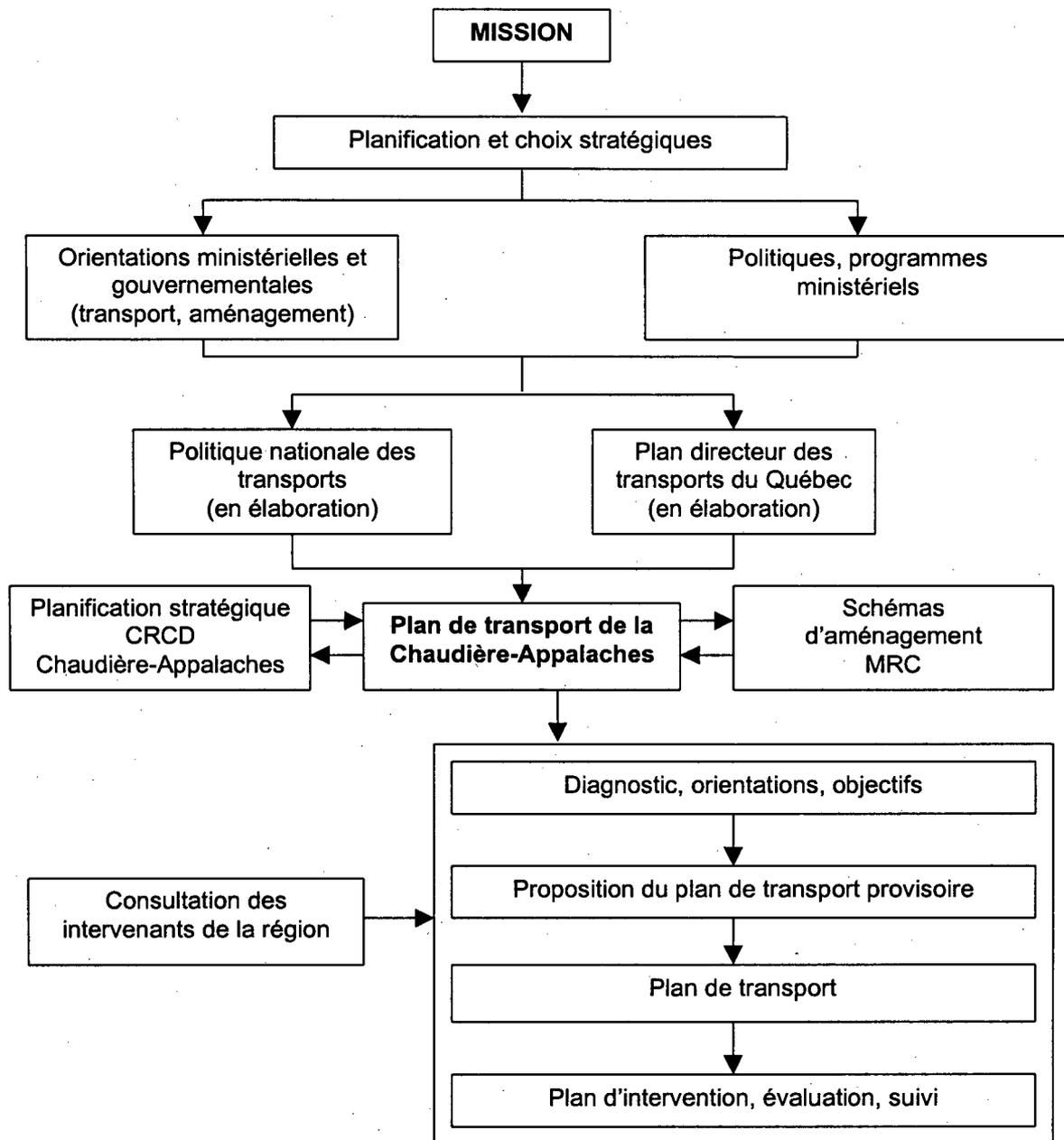
14. Voir à l'annexe 3 la liste des politiques ministérielles et gouvernementales

15. Ces programmes sont les suivants :

- Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier;
- Infrastructures de transport maritimes et aériennes;
- Système de transport : plan triennal d'immobilisation en transport en commun;
- Programme d'aide aux municipalités : aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art.

16. Ces politiques sont présentées à l'annexe 3.

Figure 3. Position du plan de transport parmi les instruments de planification



3.3 Contexte gouvernemental

Outre la mission et le plan stratégique ministériel, la réalisation du plan de transport prend en considération les grandes orientations que le gouvernement du Québec et ses ministères se sont données (figure 3). Parmi celles-ci, *les orientations*

gouvernementales en matière d'aménagement du territoire¹⁷, formulées dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement des municipalités régionales de comté sont importantes en matière de transport.

Les décisions gouvernementales sont aussi influencées par le contexte de la mondialisation des marchés.

Les préoccupations relatives à la gestion des finances publiques, à la régionalisation et au partage des responsabilités entre les divers intervenants en transport sont autant de variables qui caractérisent le contexte gouvernemental et qui seront considérées dans la démarche d'élaboration du plan de transport.

3.4 Contexte de la région de la Chaudière-Appalaches

Le système de transport de la région compte quatre grands modes : le routier, le maritime, l'aérien et le ferroviaire et quelques modes mineurs (telles les pistes cyclables) à la disposition d'une population régionale d'environ 380 000 habitants.

Le routier est certes le plus présent dans le territoire et compte 2 830 kilomètres soit 18,6 % du réseau provincial. Il comprend 535 kilomètres d'autoroutes, 426 kilomètres de routes nationales, 724 kilomètres de routes régionales, 1 128 kilomètres de routes collectrices et 17 kilomètres de routes d'accès aux ressources.

Il supporte également les services de transport collectif de personnes. Dans ce domaine, la région de la Chaudière-Appalaches compte actuellement un organisme public de transport en commun (OPT) et deux organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT) qui sont :

- La Corporation municipale et intermunicipale de transport de la rive-sud de Québec (CITRSQ), faisant affaires sous le nom de Réseau Trans-Sud, dessert les territoires des villes de Lévis, Saint-Romuald, Saint-Jean-Chrysostome et Charny ;
- L'OMIT des Chutes-de-la-Chaudière dessert la population des municipalités de Sainte-Hélène-de-Breakeyville, Saint-Lambert-de-Lauzon, Saint-Nicolas, Saint-Rédempteur et Saint-Étienne-de-Lauzon ;
- L'OMIT de Pintendre dessert la population de la municipalité du même nom.

Enfin, signalons que le CLSC de Frontenac est à mettre sur pied un pareil service pour la population de la MRC de l'Amiante.

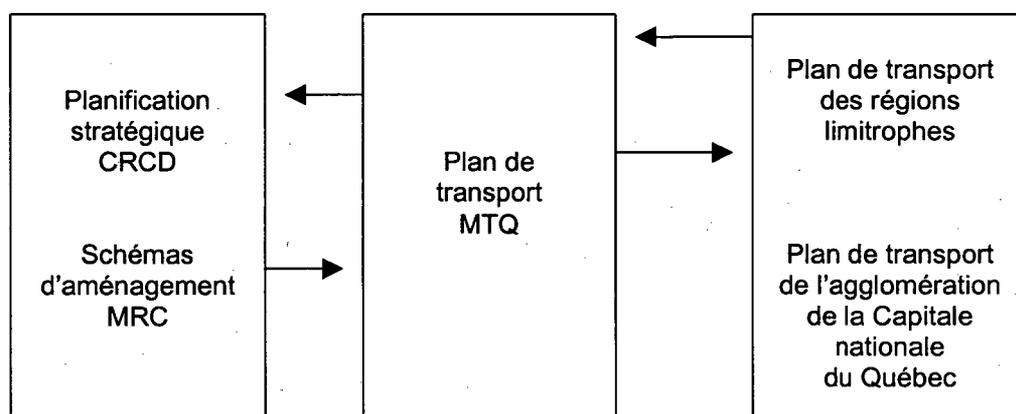
17. Ministère des Affaires municipales, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement – Pour un aménagement concerté du territoire*, Québec, ministère des Affaires municipales, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, 1994, 89 p.

Dans le domaine de l'aérien, la région compte deux aéroports provinciaux, deux aéroports municipaux et trois héliports dont deux sont de juridiction provinciale. Le maritime compte dix ports fédéraux et un port provincial. Enfin, les réseaux ferroviaires du CN (subdivision Diamond et Montmagny) et du CFIL (Québec-Central) sillonnent également la région. Chaque mode comporte une infrastructure et assure le déplacement des personnes et des marchandises.

Depuis cinq ans, plusieurs changements majeurs liés à la déréglementation dans le domaine du transport et à la décentralisation des activités gouvernementales ont modifié certains aspects des transports. Parmi ceux-ci, soulignons le transfert de la responsabilité de la voirie locale aux municipalités, l'adoption de la Loi sur les transports au Canada, la déréglementation dans le transport aérien, la dévolution des équipements maritimes du gouvernement fédéral aux municipalités et aux provinces et la mondialisation des marchés. Tous ces facteurs ont des incidences sur l'économie régionale et par conséquent sur le système de transport.

Des exercices de planification ont été complétés récemment ou sont présentement en cours de réalisation en Chaudière-Appalaches (figures 3 et 4). Ainsi, le Conseil régional de concertation et de développement (CRCD) qui a pour mandat de promouvoir et de soutenir le développement socio-économique par la concertation entre les différents leaders sociaux, économiques et politiques du territoire, a effectué en 1995 un plan stratégique de développement régional. Après avoir dressé un état de la situation de la région, des axes et des priorités de développement ont été établis. Ceux qui concernent directement le domaine des transports sont rappelés au tableau 1. Ils ont fait l'objet d'une entente cadre de développement signée à Lévis le 7 mai 1997 pour une période de cinq ans entre le gouvernement du Québec et le CRCD.

Figure 4. Liens entre les instruments de planification



Les municipalités régionales de comté de la région effectuent présentement la révision de leur schéma d'aménagement. Les orientations et les objectifs de ces schémas ainsi

que la planification des transports sur leur territoire respectif seront aussi pris en considération dans la préparation du plan car ils reflètent les volontés régionales en la matière.

La Conférence administrative régionale (CAR) de la Chaudière-Appalaches est une table interministérielle d'échange d'informations et de données qui peut être utile à la préparation du plan de transport.

En effet, son principal mandat est « ... *d'assurer la concertation et l'harmonisation des actions des ministères et des organismes gouvernementaux en région en vue de la mise en œuvre des politiques et des activités gouvernementales ayant des incidences sur le développement régional ;* »¹⁸.

Ainsi le but recherché est de promouvoir une vision intégrée et cohérente de l'action gouvernementale sur le territoire ; le plan de transport comme outil de planification étant une de ces actions. En cela, la CAR collaborera avec le Ministère à identifier les problématiques locales et régionales en matière de transport.

De plus, le plan de transport de l'agglomération de la Capitale nationale du Québec ainsi que les plans de transport en préparation pour les régions limitrophes du Centre-du-Québec et de l'Estrie et, éventuellement, du Bas-Saint-Laurent, pourront offrir également des informations complémentaires à la connaissance de la problématique des transports de la région de la Chaudière-Appalaches.

Par ailleurs, dans le cadre de la réalisation des plans de transport, le Ministère actualise ou complète la collecte et l'analyse de diverses données afin de tracer un portrait de la situation actuelle et prévisible des transports, d'en préciser les enjeux, de formuler les orientations et les objectifs afin de déterminer les priorités d'intervention sur le système de transport.

18. Tiré du décret # 107-2000 du gouvernement du Québec adopté le 9 février 2000.

Tableau 1. Axes et priorités de développement relatifs aux transports

Axes et priorités de développement	Objectifs d'intervention
<p>Axe 2 : Améliorer la compétitivité, moderniser et favoriser l'émergence d'entreprises manufacturières et de transformation.</p> <p>Priorité 3 : Doter la région d'infrastructures d'appui et d'accueil pour soutenir le développement des entreprises.</p>	<p><i>Objectif 3.1 : Consolider et améliorer les infrastructures de transport favorables au développement des marchés d'exportation hors Québec.</i></p>
<p>Axe 8 : Consolider les pôles urbains d'importance par un renforcement des fonctions commerciales et de services, de même que des infrastructures et des équipements structurants.</p> <p>Priorité 1 : Développer, diversifier la structure commerciale et de services dans les pôles urbains d'importance pour répondre aux différents besoins de la population.</p>	<p><i>Objectif 1.1 : Améliorer les services de transport en commun urbain (intra et interrégionaux) pour desservir adéquatement la population utilisatrice de ces services dans les différents milieux.</i></p>

Ainsi, le processus d'information et de consultation entre le ministère des Transports et ses partenaires fournira des intrants de première importance pour la réalisation du plan de transport de la Chaudière-Appalaches. Inversement, lorsque le plan de transport de la Chaudière-Appalaches sera terminé, il pourra servir d'intrant à la planification des MRC et du CRCD.

3.5 Contexte temporel

L'horizon de planification retenu dans le cadre du plan de transport est de 15 ans ce qui permet d'avoir une vision d'avenir réaliste et d'utiliser les banques de données statistiques qui servent à effectuer les projections démographiques ou autres. Celles-ci sont mises à jour lorsque les recensements décennaux et quinquennaux sont produits par Statistique Canada et traités par le Bureau de la statistique du Québec.



4.0 PHASES ET ÉTAPES D'ÉLABORATION DU PLAN DE TRANSPORT

Le cheminement proposé pour l'élaboration du plan de transport de la Chaudière-Appalaches s'articule en trois phases et cinq étapes (figure 5).

La phase préparatoire comporte une seule étape. Les activités qu'elle renferme consistent à élaborer le programme de travail et à proposer un plan de communication visant à planifier la transmission de l'information à la région. Ce plan a des objectifs précis qui sont les suivants :

- Consulter le milieu pour connaître ses préoccupations en matière de transport relié au développement économique, à l'aménagement du territoire et à l'environnement;
- Obtenir les avis du milieu sur les différents documents qui seront produits à chacune des étapes;
- Accroître la concertation entre le Ministère et le milieu.

Tout au long de la réalisation du plan de transport, les différentes clientèles seront rejointes aux étapes clés du processus, lors de rencontres d'information et de consultation ou lors de la diffusion de bulletins d'information.

Aussi, des relations soutenues seront établies avec les médias de la région afin que la population soit informée de la démarche et particulièrement, de son calendrier de réalisation, des étapes de consultation et de la publication d'études relatives au plan de transport.

Le plan de communication doit demeurer souple et il pourra être modifié de manière à s'ajuster aux différentes situations qui se présenteront tout au long de la démarche.

Figure 5. Phases et étapes du plan de transport

Phase préparatoire	Phase de réalisation			Phase de suivi
Étape 1	Étape 2	Étape 3	Étape 4	Étape 5
Programme de travail Stratégie de communication	Problématique du système de transport Diagnostic Enjeux, objectifs et orientations Consultation	Proposition du plan de transport Consultation	Plan de transport	Interventions (plan d'action) et suivi (mesures et évaluation)

La seconde phase, de loin la plus considérable, correspond aux étapes 2, 3 et 4 du plan de transport. Elle a pour objet de dresser l'état de la situation du système de transport et d'en planifier le devenir. À cet effet, les spécialistes effectuent les études techniques nécessaires pour établir la problématique du système de transport. Ce travail consiste à recueillir et à analyser toute information pertinente à chacun des modes de transport et aux activités humaines en région afin de dresser un portrait aussi complet que possible de la situation actuelle et anticipée du système de transport régional.

À partir de la problématique, un diagnostic sur le système de transport est posé et les enjeux découlant des problèmes perçus sont mis en évidence. Ces enjeux vont orienter le plan d'action en fonction des objectifs recherchés en matière de transport, pour la région, en considérant également les orientations et les objectifs régionaux et ministériels. Cette étape permet, entre autres, de mettre en relief le contexte de réalisation du plan, soit les facteurs influant sur les déplacements, l'aménagement du territoire et l'environnement ainsi que le transport des personnes et des marchandises selon les différents modes.

À la fin de cette étape, une consultation sera effectuée auprès des représentants du milieu, pour s'assurer que la problématique du système de transport et le diagnostic posé sur celui-ci ne recèlent aucune lacune majeure susceptible de porter préjudice à la région.

À la troisième étape, une proposition provisoire de plan de transport sera esquissée et soumise également au milieu. Les commentaires recueillis à la suite de la consultation seront considérés dans la préparation de la version finale du plan, c'est-à-dire à la quatrième étape. Celui-ci entrera en vigueur lorsque les autorités du Ministère en auront approuvé le contenu.

La cinquième étape concerne le plan d'action et le suivi. Une fois que le plan sera en vigueur, un processus de suivi et de révision pourra être mis en place afin de s'assurer que cet instrument de planification évolue selon les besoins. Des indicateurs de performance seront établis afin de vérifier si les objectifs du plan sont atteints. De plus, un plan d'action triennal pourra être élaboré.

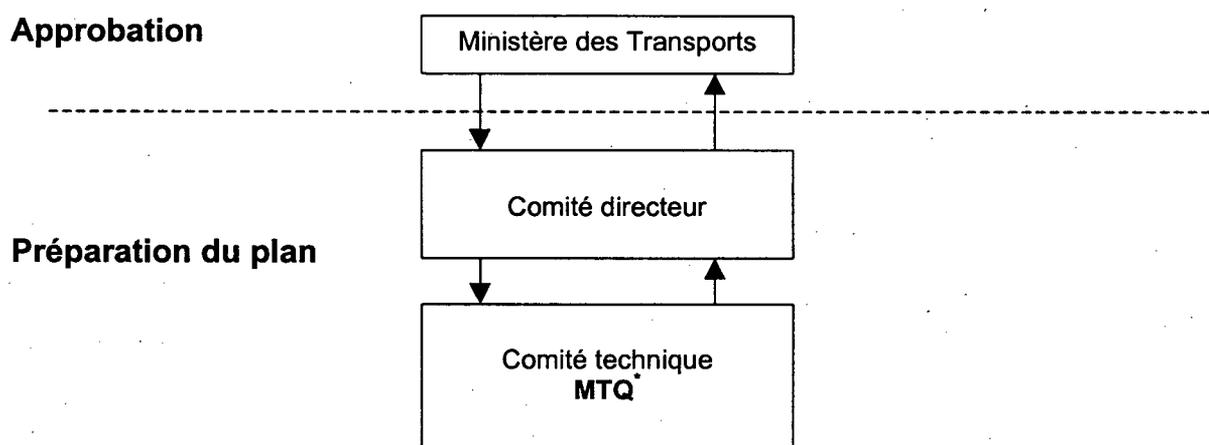
4.1 Tâches et calendrier

L'annexe 2 rappelle les tâches et le calendrier de réalisation du plan de transport. Chaque membre du comité technique est responsable de la planification, de l'organisation et de l'exécution de certaines tâches à réaliser dans le respect du calendrier du plan. Ces tâches sont présentées à l'annexe 4.

5.0 MODALITÉS D'ÉLABORATION DU PLAN DE TRANSPORT

Pour élaborer le plan de transport de la Chaudière-Appalaches, deux comités ont été formés. Ce sont : le comité directeur et le comité technique. La figure 6 schématise l'interaction entre ces comités.

Figure 6. Comités du plan de transport



* Personnel du ministère des Transports.

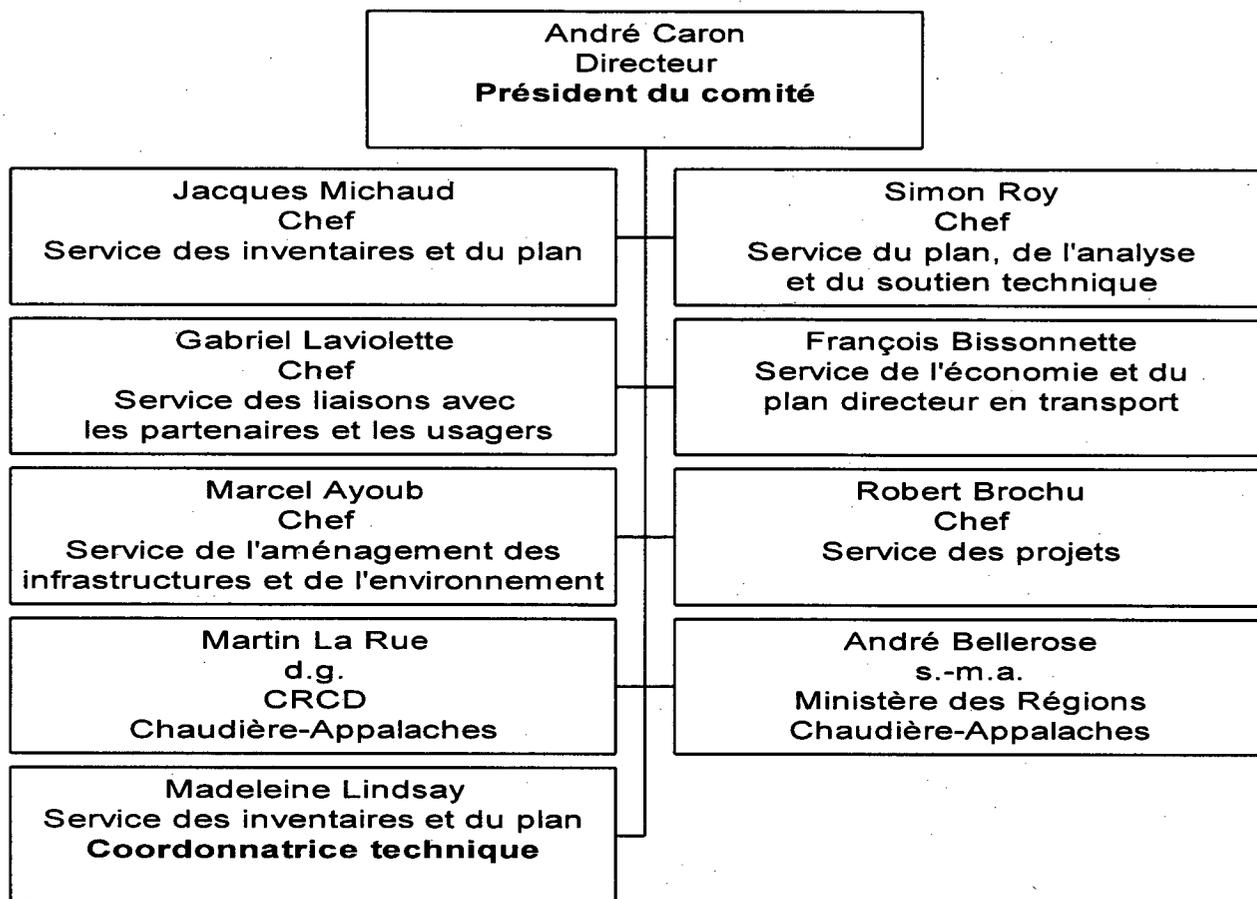
5.1 Comité directeur

Le comité directeur est présidé par le directeur de la Direction de la Chaudière-Appalaches. Il est composé des chefs de service de la direction et des unités administratives centrales concernées et de représentants de la région. L'expertise de ces personnes pourra être mise à profit pour la réalisation du plan de transport. Outre le directeur, le comité compte neuf membres dont les noms apparaissent à la figure 7.

Le comité directeur approuve les tâches et oriente les études relatives à l'élaboration du plan. Il fixe le calendrier du déroulement des grandes étapes, définit les options à prendre, guide la formulation des enjeux et des objectifs au fur et à mesure de l'élaboration du plan. Il approuve le cadre d'information, de consultation et de concertation, c'est-à-dire la façon d'associer le milieu à la démarche ministérielle d'élaboration du plan de transport. Il décide des temps forts de la consultation, approuve les documents à produire à cet effet et s'assure de la rétroaction. Il effectue enfin les démarches pour obtenir l'approbation ministérielle du plan de transport et sa mise en œuvre.

La coordonnatrice technique, assistée de professionnels¹⁹ des différentes unités administratives, coordonne le déroulement des activités du plan et des travaux des comités. Elle assure les liens entre le comité directeur et le comité technique.

Figure 7. Composition du comité directeur



5.2 Comité technique

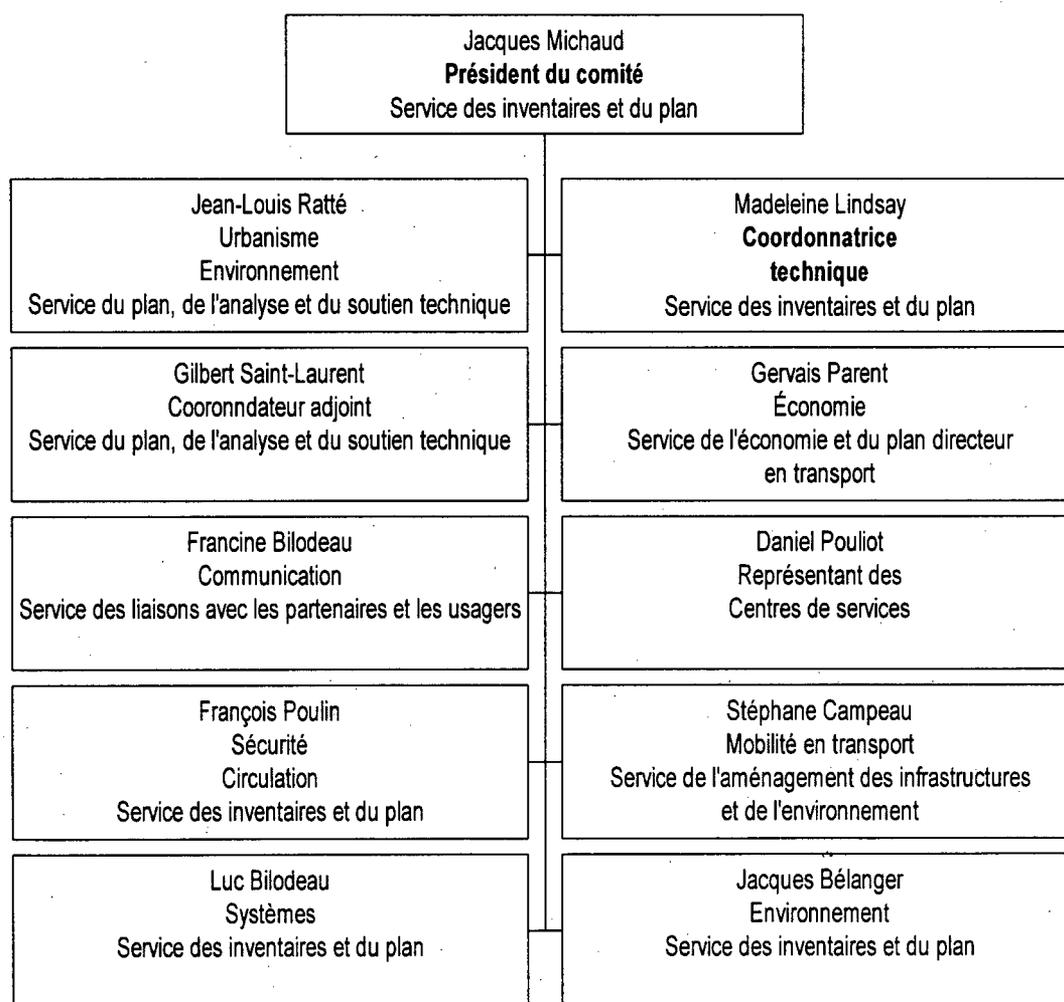
Le comité technique, présidé par le chef du Service des inventaires et du plan de la Direction de la Chaudière-Appalaches, est composé d'experts et de professionnels invités à collaborer à la préparation du programme de travail et à effectuer les différentes études et analyses techniques utiles à l'élaboration de la problématique du plan de transport (figure 8). Les travaux réalisés sous la supervision du comité technique mobilisent ainsi des ressources de la Direction de la Chaudière-Appalaches et d'autres directions du Ministère.

19. Gilbert Saint-Laurent, géographe au Service du plan, de l'analyse et du soutien technique, agira comme adjoint à la coordonnatrice technique.

Chaque membre exécute ou fait effectuer les travaux prévus au programme de travail en collaboration avec la coordonnatrice technique. Les membres du comité sont appelés à analyser et à commenter les études réalisées afin de les bonifier si nécessaire. Le comité technique peut également recourir à des bureaux d'études pour réaliser certains mandats spécifiques approuvés par le comité directeur.

La coordonnatrice technique voit à la bonne marche des travaux en cours de réalisation. Elle coordonne la préparation de tous les documents techniques nécessaires à l'élaboration du plan et s'assure qu'ils sont exécutés à l'intérieur du calendrier fixé et en conformité avec les orientations et les objectifs du comité directeur. Elle coordonne également la préparation des documents à présenter au comité directeur, aux autorités du Ministère ainsi que ceux nécessaires pour les séances d'information et de consultation des intervenants en région.

Figure 8. Composition du comité technique





CONCLUSION

Le système de transport est un outil majeur de soutien au développement économique régional et local et à l'organisation de l'activité humaine en région. Dès lors, sa planification tiendra compte de l'organisation de l'espace régional, plus particulièrement de la gestion de l'offre et de la demande en transport, et recherchera une utilisation optimale du système de transport et de ses différentes composantes.

L'élaboration du plan convie les acteurs de la région de la Chaudière-Appalaches à la mobilisation autour d'une réflexion prospective sur le système de transport pour tracer les principes directeurs de l'avenir des transports dans la région.

Somme toute, le double défi à relever consiste à trouver les moyens d'améliorer le système de transport de façon à ce qu'il soit conforme aux attentes régionales et de faire en sorte que les intervenants susceptibles d'agir sur le système procèdent de façon cohérente et harmonieuse conformément aux décisions retenues dans le plan de transport.

Ministère des Transports
Centre de documentation
700, boul. René-Lévesque Est,
21^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1



PROPOSITION DE TABLE DES MATIÈRES DU PLAN DE TRANSPORT

Diagnostic sur les transports

Sommaire exécutif

Équipe de réalisation

Liste des sigles

Introduction

Définition du plan de transport

Rôles du plan de transport

1. Contexte de réalisation du plan de transport

Contexte ministériel et gouvernemental

Contexte de la région de la Chaudière-Appalaches

2. Facteurs influant sur les déplacements

Démographie

Socio-économie

Aménagement du territoire

Environnement et paysage

3. Transport routier

Description du réseau routier

Géométrie du réseau

État de la chaussée

État des structures

- 4. Caractéristiques du transport des personnes**
 - Portrait actuel des déplacements origine-destination
 - Circulation routière
 - Demande de transport interrives
 - Déplacements interrives
 - Impact des déplacements interrives sur le réseau routier (ponts)
 - Gestion de la circulation et réseau routier

- 5. Transport en commun des personnes**
 - Services de transport en commun
 - Transport adapté
 - Transport scolaire
 - Transport par autocar
 - Taxi et limousine
 - Intégration des services de transport

- 6. Transport des marchandises**
 - Transport par camion
 - Intermodalité rail-route

- 7. Autres modes de déplacement**
 - Réseaux cyclables
 - Motoneige et véhicule tout-terrain

- 8. Sécurité du système de transport**
 - Accidents

- 9. Corridors routiers (extérieur et intérieur des agglomérations)**
 - Gestion des accès
 - Gestion de la traversée d'agglomérations

10. Transport ferroviaire

Description et caractéristiques du réseau

Transport des marchandises

Transport des personnes

11. Transport aérien

Description et caractéristiques des infrastructures

Transport des marchandises

Transport des personnes

12. Transport maritime

Description et caractéristiques des infrastructures

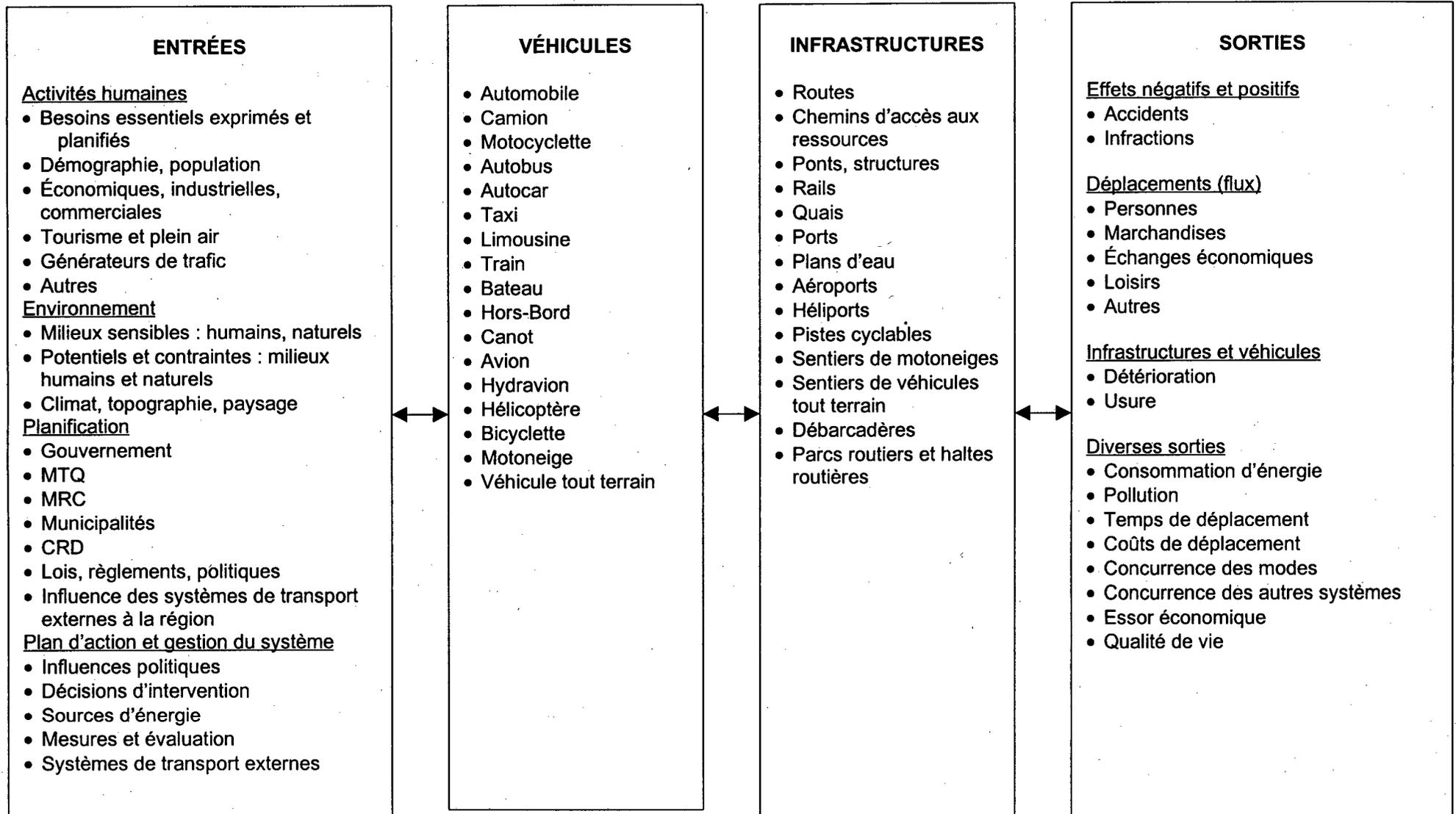
Transport des marchandises

Transport des personnes

ANNEXES

Annexe 1. Système de transport

SYSTÈME DE TRANSPORT¹



¹ Le diagnostic du système de transport découle de l'analyse du système de transport soit : ses composants, sa performance, son efficience, son efficacité, ses dysfonctionnements, les facteurs sclérosants, etc.



Annexe 2. Calendrier de réalisation



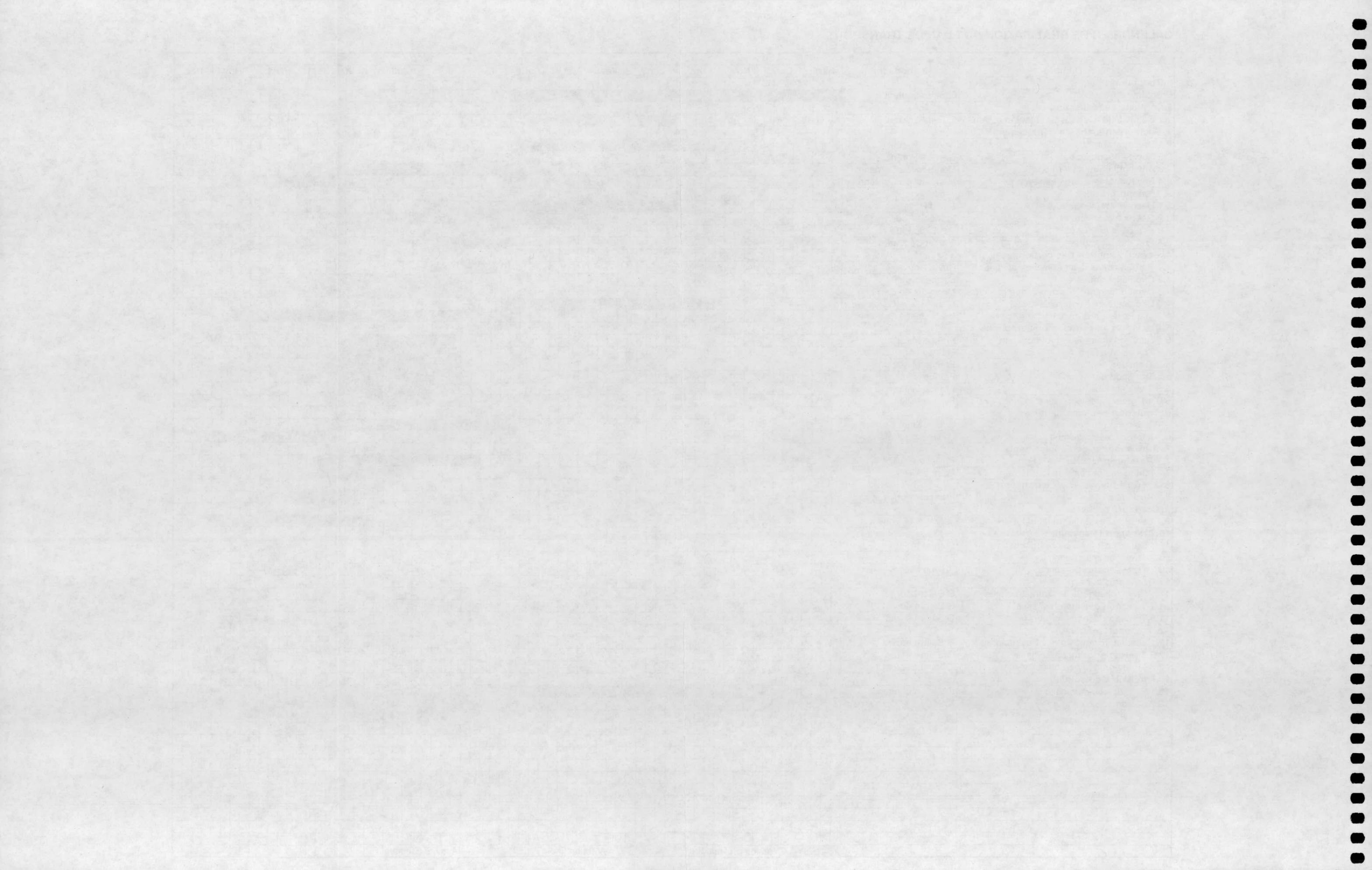
CALENDRIER DE RÉALISATION DU PLAN DE TRANSPORT

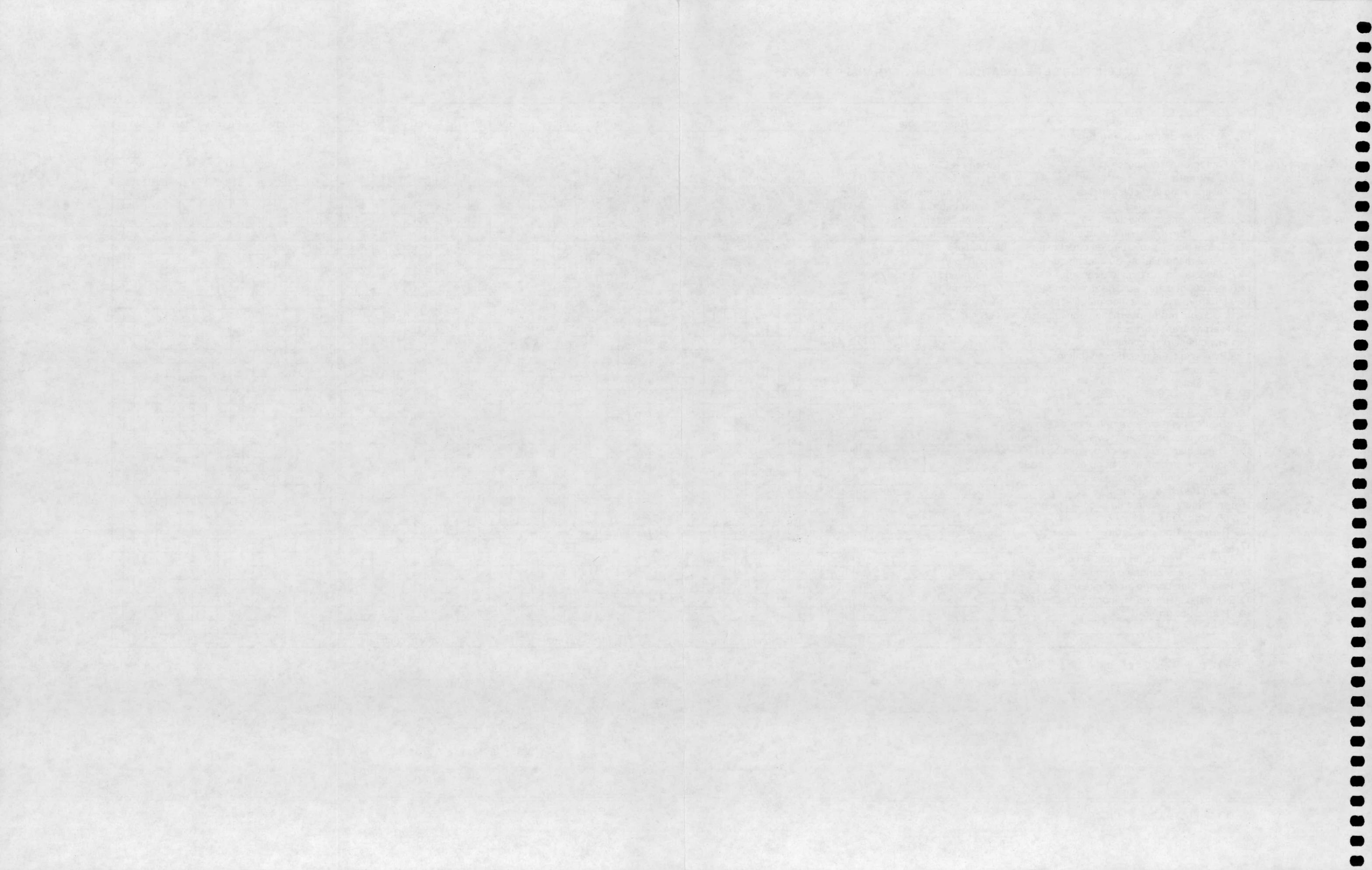
Tâches	Responsable	1999				2000											
		Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
Introduction																	
Programme de travail	G.Saint-Laurent	[Barre continue]															
1.Contexte de réalisation																	
1.1 Contexte MTQ, gouvernement et région.	G.Saint-Laurent																
2. Facteurs influant sur déplacements																	
2.1 Démographie	Gervais Parent																
2.2 Socio-économique	Gervais Parent																
2.3 Aménagement du territoire	Marie-Josée Osmann																
2.4 Environnement, bruit et paysage	Marie-Josée Osmann																
3. Transport routier																	
3.1 Description réseau routier	David Roy																
3.2 Géométrie du routier	François Poulin																
3.3 État de la chaussée	Luc Bilodeau																
3.4 État des structures	Marcel Bouchard																
4. Caract. transport des personnes																	
4.1 Portrait actuel des déplacements O-D	David Roy																
4.2 Circulation routière	Lucie Grégoire																
4.3 Demande inter-rives personnes et Mdses	Marie-Josée Osmann																
4.4 Déplacements inter-rives O-D	Marie-Josée Osmann																
4.5 Impact de l'inter-rives sur le routier	Marie-Josée Osmann																
5. Transport en commun de personnes																	
5.1 Services de transport en commun	France Miller																
5.2 Transport adapté	Gaston Lafleur																
5.3 Transport scolaire	France Miller																
5.4 Transport par autocar	France Miller																
5.5 Taxi et limousine	France Miller																
5.6 Intégration des serv. de transport	France Miller																
6. Transport des marchandises																	
6.1 Transport par camion	Gilbert Saint-Laurent																
6.2 Intermodalité rail-route	Lucie Grégoire																
7. Autres modes de déplacements																	
7.1 Réseaux cyclables	Philippe Poulin																
7.2 Motoneige et véhicule tout-terrain	France Miller																
8. Sécurité du système de transport																	
8.1 Accidents	François Poulin																
9. Corridors routiers																	
9.1 Corridors, extérieur et intérieur des agglo	Jean-Louis Ratté																
10. Transport ferroviaire																	
10.1 Caractéristiques de l'infrastructure	France Miller																
10.2 Transport marchandises	France Miller																
10.3 Transport des personnes	France Miller																
11. Transport aérien																	
11.1 Caractéristiques des infrastructures	G.Saint-Laurent																
11.2 Transport des marchandises	G.Saint-Laurent																
11.3 Transport des personnes	G.Saint-Laurent																
12. Transport maritime																	
12.1 Caractéristiques des infrastructures	G.Saint-Laurent																
12.2 Transport des marchandises	G.Saint-Laurent																
12.3 Transport des personnes	G.Saint-Laurent																
13. Activités de soutien																	
13.1 Plan de communication	Francine Bilodeau																
13.2 Cartographie et figures	K.Perry & C.Dumont																

Version préliminaire

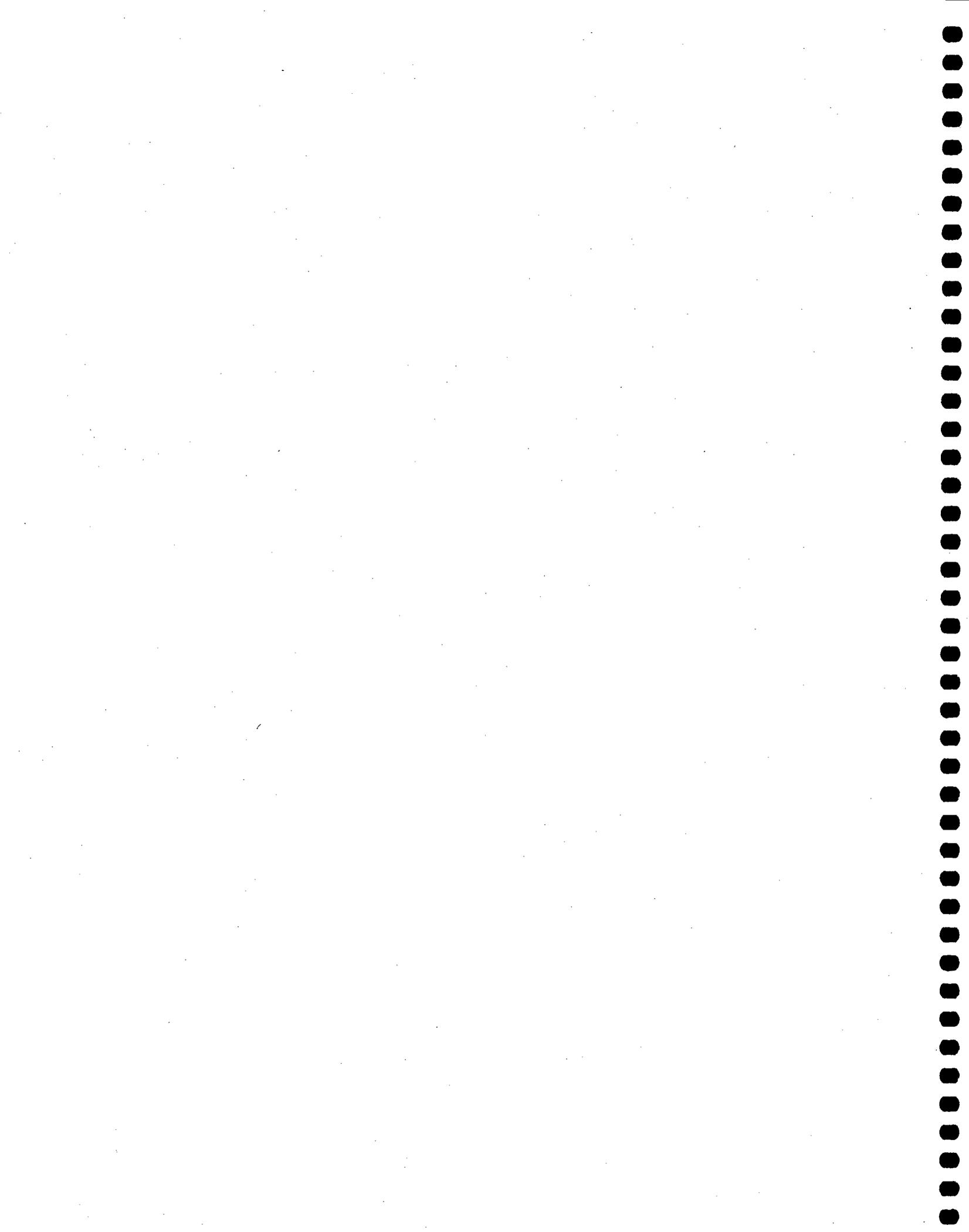
Version finale

Activité continue





Annexe 3. Politiques ministérielles et gouvernementales



POLITIQUES MINISTÉRIELLES

Politique de sécurité dans les transports – volet routier
Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal
Politique d'admissibilité au transport adapté
Politique sur les parcs routiers
Politique sur le vélo
Politique en matière d'infrastructure aéroportuaire
Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec
Politique sur les véhicules hors routes
Politique sur le bruit

PROJETS DE POLITIQUES MINISTÉRIELLES

Projet de politique en transport des personnes ayant des limitations
Projet de politique sur la gestion des corridors routiers
Projet de politique sur le transport des marchandises
Projet de politique nationale des transports

AUTRES POLITIQUES GOUVERNEMENTALES

Ministères des régions :
Politique sur la ruralité (cadre de référence)
Politique de soutien au développement local et régional

Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'alimentation :
Politique ministérielle du développement durable

Ministère des Affaires municipales et de la Métropole :
Politique de consolidation des communautés locales
Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement ; pour un aménagement concerté du territoire

Annexe 4. Tâches

TABLE DES MATIÈRES

<i>TÂCHE N° : 1.1 – Contexte de réalisation du plan de transport de la chaudière-appalaches.....</i>	<i>1</i>
<i>TÂCHE N° : 2.1 – Démographie.....</i>	<i>3</i>
<i>TÂCHE N° : 2.2 – Évolution et perspectives socio-économiques.....</i>	<i>5</i>
<i>TÂCHE N° : 2.3 – Aménagement du territoire.....</i>	<i>7</i>
<i>TÂCHE N° : 2.4 – Environnement.....</i>	<i>9</i>
<i>TÂCHE N° : 3.1 – Description du réseau routier.....</i>	<i>11</i>
<i>TÂCHE N° : 3.2 – Caractéristiques géométriques du réseau routier.....</i>	<i>13</i>
<i>TÂCHE N° : 3.3 – État des chaussées.....</i>	<i>15</i>
<i>TÂCHE N° : 3.4 – État des structures (ouvrages d'art).....</i>	<i>17</i>
<i>TÂCHE N° : 4.1 – Portrait actuel et perspectives futures des déplacements – enquête origine-destination.....</i>	<i>19</i>
<i>TÂCHE N° : 4.2 – Circulation routière.....</i>	<i>21</i>
<i>TÂCHE N° : 4.3 – Demande de transport de personnes et de marchandises.....</i>	<i>23</i>
<i>TÂCHE N° : 4.4 – Déplacements rive-nord/rive sud.....</i>	<i>25</i>
<i>TÂCHE N° : 4.5 – Impacts de la demande de transport interrives sur le réseau routier.....</i>	<i>27</i>
<i>TÂCHE N° : 5.1 – Services de transport en commun.....</i>	<i>29</i>
<i>TÂCHE N° : 5.2 – Transport adapté.....</i>	<i>31</i>
<i>TÂCHE N° : 5.3 – Transport scolaire.....</i>	<i>33</i>
<i>TÂCHE N° : 5.4 – Transport par autocar.....</i>	<i>35</i>
<i>TÂCHE N° : 5.5 – Transport par taxi et par limousine.....</i>	<i>37</i>
<i>TÂCHE N° : 5.6 – Mise en commun (intégration) des services de transport.....</i>	<i>39</i>
<i>TÂCHE N° : 6.1 – Transport par camions.....</i>	<i>41</i>
<i>TÂCHE N° : 6.2 – Intermodalité rail-route.....</i>	<i>43</i>
<i>TÂCHE N° : 7.1 – Réseaux cyclables du MTQ, des MRC et des municipalités.....</i>	<i>45</i>
<i>TÂCHE N° : 7.2 – Réseaux de motoneiges et de véhicules tout terrain.....</i>	<i>47</i>
<i>TÂCHE N° : 8.1 – Accidents de la route.....</i>	<i>49</i>
<i>TÂCHE N° : 9.1 – Corridors routiers : à l'extérieur et dans la traversée d'agglomération.....</i>	<i>51</i>
<i>TÂCHE N° : 10.1 – Infrastructures de transport ferroviaires.....</i>	<i>53</i>
<i>TÂCHE N° : 10.2 – Transport des marchandises.....</i>	<i>55</i>
<i>TÂCHE N° : 10.3 – Transport des personnes.....</i>	<i>57</i>
<i>TÂCHE N° : 11.1 – Infrastructures et transport aérien.....</i>	<i>59</i>
<i>TÂCHE N° : 11.2 – Transport des marchandises.....</i>	<i>61</i>
<i>TÂCHE N° : 11.3 – Transport des personnes.....</i>	<i>63</i>
<i>TÂCHE N° : 12.1 – Infrastructures de transport maritime.....</i>	<i>65</i>
<i>TÂCHE N° : 12.2 – Transport des marchandises.....</i>	<i>67</i>
<i>TÂCHE N° : 12.3 – Transport des personnes.....</i>	<i>69</i>
<i>TÂCHE N° : 13.1 – Plan de communication.....</i>	<i>71</i>
<i>TÂCHE N° : 13.2 – Cartographie et figures : analyse des données spatiales.....</i>	<i>73</i>
<i>TÂCHE N° : 14.1 – Synthèse de la problématique.....</i>	<i>75</i>
<i>TÂCHE N° : 14.2 – Enjeux.....</i>	<i>77</i>
<i>TÂCHE N° : 14.3 – Orientations et objectifs.....</i>	<i>79</i>

TÂCHE N° : 1.1 – CONTEXTE DE RÉALISATION DU PLAN DE TRANSPORT DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES

OBJECTIFS

- Décrire le contexte de réalisation du plan de transport de la région de la Chaudière-Appalaches.
- Présenter le cadre géographique régional du plan de transport de la Chaudière-Appalaches (régions limitrophes).
- Décrire le découpage administratif de la région (circonscription électorale provinciale (CEP), MRC, municipalités).

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Orientations ministérielles et gouvernementales • Planification des MRC (schémas d'aménagement) • Politique gouvernementale de soutien au développement des régions • Plan stratégique de développement régional de la Chaudière-Appalaches (CRCD) • Plan de communication du plan de transport (tâche 13.1) • Superficie et population de la région (tâche 2.1) • Géographie physique (topographie, hydrographie, climat) • Géographie humaine (population, armature urbaine, système de transport) • Géographie politique (découpage administratif (CEP, MRC, municipalités)) 			

ANALYSES A EFFECTUER

- Décrire la nature et le rôle du plan de transport.
- Décrire la démarche de réalisation du plan de transport de la Chaudière-Appalaches en précisant les modalités de participation du milieu.
- Préciser les objectifs et la portée du plan de transport de la Chaudière-Appalaches.
- Planification stratégique 1999-2001 du MTQ et gouvernementale (ministère des Régions).
- Présenter le contexte de planification régional (CRCD, MRC).
- Situer le plan stratégique du CRCD versus l'élaboration du plan de transport.
- Cadre géographique régional : description générale de la région et de sa localisation versus les régions limitrophes : géographie physique, humaine, politique par rapport au système de transport.

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Introduction : <ul style="list-style-type: none"> Nature et rôle du plan de transport Objectifs poursuivis Territoire visé (brève description de la région) Étapes de réalisation du plan de transport • Contexte de réalisation du plan : <ul style="list-style-type: none"> Orientations MTQ et gouvernementales Planification régionale CRCD, MRC Contexte géographique : physique, humain, politique Processus de participation du milieu 	<p>Carte de la région et des régions limitrophes Diagramme</p> <p>Carte découpage administratif, système de transport</p>	

DATE DE REMISE

Version préliminaire: Février 2000

Version finale: Avril 2000

REMARQUES :**RESPONSABLE (S)**

Gilbert Saint-Laurent, Service du plan, de l'analyse et du soutien technique.

TÂCHE N° : 2.1 – DÉMOGRAPHIE

OBJECTIFS

- Établir la demande actuelle et future des transports par classe d'âges : étudiants, travailleurs, retraités, etc. en fonction des modes et des périodes de la journée.
- Dresser un portrait de l'évolution démographique régionale des vingt dernières années.
- Dégager des perspectives de croissance et de décroissance pour les dix et quinze prochaines années.
- Identifier les pôles de croissance et de décroissance démographique incluant la population de villégiature.
- Établir l'incidence de la démographie sur la demande de transport et sur le choix des modes de transport en usage dans la région.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Évolution de la population de la région, des MRC et des municipalités (fusions municipales) en tenant compte de la villégiature (1976-1996) • Évolution de la structure d'âges de la population et des retraités de la région, des MRC et des municipalités (1976-1996) • Évolution du nombre de ménages dans la région, les MRC et les municipalités (1976-1996) • Prévisions de la population de la région, des MRC et des municipalités. (1996-2016) • Prévision de la structure d'âges dans la région, les MRC et les municipalités (1996-2016) • Prévision du nombre de ménages dans la région, les MRC et les municipalités (1996-2016) • Population active : évolution, lieu de travail versus lieu de résidence et mode de déplacement pour la région, les MRC et les municipalités (recensement de 1991 ou 1996) • Temps de déplacement de la population active • Détenteur de permis de conduire : âge et catégorie de véhicules autorisée à conduire • Enquête origine-destination (tâche 4.1) 			

ANALYSES A EFFECTUER

- L'évolution de la population : classe d'âges, ménages, population active, population scolaire, handicapés, retraités de la région, des MRC et des municipalités versus le Québec.
- Identifier les pôles de croissance et de décroissance démographiques (MRC, municipalités, villes).
- Évaluer l'importance de la population de villégiature de la région versus les autres régions du Québec.
- À partir des données sur les titulaires de permis de conduire, évaluer l'impact des changements démographiques sur les différents modes de transport et sur le réseau routier en particulier.
- Estimer les besoins prévisibles des différentes classes d'âges, population active, population scolaire, handicapés, retraités, en transport automobile, autobus, transport adapté, scolaire, ou autre.
- Établir les perspectives futures de la population de la région, des MRC et des municipalités.
- Établir l'incidence de la démographie sur la demande actuelle et future de transport et sur le choix des modes de transport en usage dans la région.

Échéancier

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif. • Évolution de la population et perspectives futures: région, MRC et municipalités incluant la villégiature • Répartition géographique de la population • Évolution de la structure d'âges, de la population active et des ménages dans la région, les MRC et les municipalités • Pôles de croissance démographique • Prévision de la croissance démographie classes d'âges, ménages population active, retraités: région, MRC, municipalité • Incidence de la démographie sur la demande future et sur les modes de transport et le réseau routier • Besoins prévisibles et modes de transport selon les différentes classes d'âges 	Pyramides d'âges Graphiques, histogrammes Tableaux	

DATE DE REMISE	Version préliminaire:	Mai 2000
	Version finale :	Juin 2000

REMARQUES

Pierre Desgagnés a remis à Gilbert Saint-Laurent le 14 décembre 1999 : *ES-3 Projections de la population et des ménages, 1996-2021 – le modèle, sa mise en œuvre et les résultats*. Québec, le Ministère, Service de l'économie et du plan directeur en transport, novembre 1999, 124 p. + 3 annexes.

RESPONSABLE (S)	Gilbert Saint-Laurent, Service du plan, de l'analyse et du soutien technique.
------------------------	---

TÂCHE N° : 2.2 – ÉVOLUTION ET PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES

OBJECTIFS

- Dresser un portrait du contexte socio-économique régional, de son évolution récente (depuis 1981) et dégager les perspectives pour les quinze prochaines années.
- Identifier les perspectives futures des principaux secteurs d'activités économiques.
- Identifier les perspectives de développement économique de la région et leurs effets sur les différents modes de transport.
- Localiser les pôles d'activités économiques en croissance, en stagnation et en décroissance.
- Localiser les zones d'activités économiques génératrices de déplacements (tâches 2.3 et 4.1).
- Identifier les facteurs influant sur l'offre et la demande de transport des marchandises.
- Identifier les tendances régionales, provinciales et internationales (Canada/États-Unis) influant sur la demande de transport.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
• Emploi par entreprise (revenu/type d'entreprise et selon les approvisionnements, l'exploitation et les coûts)	Non	Oui	Mars 2000
• Prestataire de l'assurance emploi, perspectives du marché du travail en région et CUQ (évolution sur cinq ans)	Non	Oui	Mars 2000
• Prestation de la sécurité du revenu (évolution sur cinq ans)	Non	Oui	Mars 2000
• Revenu personnel par habitant versus les modes de transport et la fréquence des déplacements (tâche 4.1)	Non	Oui	Mars 2000
• Dépenses d'investissement des entreprises par secteur d'activité (public, privé) versus la demande de transport future (camions, train)	Non	Oui (macro)	Mars 2000
• Approvisionnement et expédition des entreprises (train, camions)	Non	Oui (macro)	Mars 2000
• Localisation des marchés d'approvisionnement et d'expédition (train, camions)	Non	Oui (macro)	Mars 2000
• Part du camionnage et du ferroviaire (approvisionnement et expédition)	Non	Oui (Macro)	Mars 2000
• Facteurs qui peuvent ou pourraient avoir une influence non négligeable sur la demande de transport par camion ou par train	Non	Oui (macro)	Mars 2000
• Le transport de marchandises, problématique et enjeux au Québec	Non	Oui (macro)	Mars 2000

ANALYSES A EFFECTUER		
<ul style="list-style-type: none"> • Décrire la structure économique régionale. • Analyser la répartition spatiale de l'emploi et du chômage pour identifier les pôles d'emploi et leur évolution récente (10 ans). • Évaluer la problématique des sans-emploi versus leurs déplacements. 		<p>Avril 2000</p> <p>Avril 2000</p>
EXTRANTS		
Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Problématique de transport découlant de l'emploi • Problématique de transport découlant des activités économiques en région • Problématiques de transport futures découlant des perspectives d'évolution de l'emploi et de l'économie régionale • Importance du camion et du ferroviaire dans la desserte des entreprises industrielles et commerciales 	<p>Cartes, graphiques, tableaux pour illustrer les données</p>	<p>Échéancier global fixé pour juin 2000</p>
DATE DE REMISE	Version préliminaire: Mai 2000	
	Version finale: Juin 2000	
REMARQUES :		
Tous les échéanciers fixés dans cette tâche le sont en autant que les données requises soient facilement obtenues. Cela sous-entend que certaines données pourraient ne pas être analysées bien qu'elles aient été identifiées.		
RESPONSABLE (S)	Gervais Parent, Service de l'économie et du plan directeur en transport.	

TÂCHE N° : 2.3 – AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

OBJECTIFS

- Établir les orientations et objectifs des MRC en matière de transport.
- Dresser un portrait des tendances de développement urbain, industriel et autres telles qu'énoncées par les MRC et en évaluer les conséquences ou les effets sur le système de transport en Chaudière-Appalaches.
- Recueillir l'évaluation des MRC sur les problèmes de transport ainsi que les orientations à prendre pour les résoudre.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Schémas d'aménagement des MRC : <ul style="list-style-type: none"> – Orientations et objectifs d'aménagement liés au transport – Affectation du territoire et utilisation du sol (industrielle, commerciale, résidentielle, institutionnelle, récréo-touristique, agricole, forestière, minière) – Pôles générateurs de déplacements (tâche 2.2), aéroports, héliports (tâche 11.1), périmètres urbains) – Problèmes de transport perçus par les MRC et solutions proposées : contraintes anthropiques – Paysages d'intérêt récréo-touristique – Projets de développement résidentiel, commercial, industriel – Plan de transport de l'agglomération de Québec • Planification ministérielle (tâche 1.1) • Règlements d'urbanisme (tâche 9) • Avis ministériels sur les schémas (Document indiquant les objets de la révision (DOR) et Projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR)) • Photographies aériennes, cartes forestières, cartes minières • Évolution et gestion de l'urbanisme versus le réseau routier; Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU): modifications, attentes (tâche 9) 			

ANALYSES A EFFECTUER

- Résumer les grandes orientations d'aménagement du Gouvernement et des MRC en aménagement du territoire.
- Présenter les préoccupations ou attentes des MRC en matière d'aménagement et de développement du territoire qui auront des incidences sur le système de transport.
- Présenter l'armature urbaine de la région, son évolution (population urbaine 1961* versus 1996) et indiquer par quelle infrastructure de transport elle est desservie: routier, fer, air, eau (tâche 2.1).
- Faire ressortir les zones urbaines à forte croissance.
- Localiser les générateurs de trafic actuels et en expansion (parcs industriels, zones d'exploitation forestière, zones résidentielles, zones commerciales).
- Brosser un portrait de la croissance démographique.
- Faire ressortir les générateurs de trafic mobile (déplacement des coupes forestières - tâche 6.1).
- Déterminer les moyens de transport utilisés.

* L'année 1961 est suggérée afin de faire ressortir l'évolution des espaces urbanisées, les nouveaux développements résidentiels, l'importance de la population urbaine versus 1996.

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Orientations du ministère des Transports du Québec (MTQ), du Gouvernement et des MRC en aménagement du territoire • Orientations et objectifs des MRC, du CRCD, du CRECA versus le transport • Commentaires de cartes dans une optique de desserte de la région, c'est-à-dire: transport/déplacements sur l'armature urbaine régionale, les générateurs de trafic • Les pôles de développement et leurs effets sur la localisation des activités et sur les transports 	Cartes de localisation : <ul style="list-style-type: none"> • des infrastructures de transport (routier, fer, mer, air) • de l'armature urbaine de la région • des affectations régionales du territoire • des générateurs de trafic • des sentiers de motoneige et de VTT • des pistes cyclables 	

DATE DE REMISE

Version préliminaire: Juin 2000

Version finale: Septembre 2000

REMARQUES :

Personnes ressources : Gilles Roy, centre de services de Laurier-Station et Germain Godbout centre de services de Saint-Jean-Port-Joli (pour le réseau de camionnage).

RESPONSABLE (S)

Marie-Josée Osmann, Service du plan, de l'analyse et du soutien technique, SPAST de la DGQE, sous la supervision de Jean-Louis Ratté, Service du plan, de l'analyse et du soutien technique, avec la collaboration de Madeleine Lindsay, Service des inventaires et du plan.

TÂCHE N° : 2.4 – ENVIRONNEMENT

OBJECTIFS

- Résumer les politiques, orientations et règlements gouvernementaux (environnement) applicables aux transports.
- Identifier les préoccupations et les enjeux environnementaux de la région relatifs aux infrastructures et aux modes de transports:
 - Rechercher les problèmes que l'environnement pose aux modes de transport et inversement, que les modes de transport imposent à l'environnement ;
 - Identifier les secteurs sensibles où l'on retrouve une problématique environnementale liée au transport.
- Dresser un portrait environnemental macroscopique de la région et poser un diagnostic versus les infrastructures et les modes de transports actuels et futurs.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
• Documents portant sur les engagements gouvernementaux et ministériels en environnement (développement durable, diversité biologique, politique sur l'environnement, politique sur le bruit, etc)	Oui		
• Schémas d'aménagement des MRC	Oui		
• Orientations du CRECA, du CRD, des MRC en environnement	Oui	Oui	
• Inventaires divers: Problèmes posés au système de transport par l'occupation humaine et par les composantes biophysiques de la région (ex.: poudrière hivernale, inondations, etc.) Problèmes que pose le transport (entretien, utilisation) à l'environnement (ex.: bruit, sels déglacants, etc.)	Partiellement		
• Localisation des territoires protégés: parcs, réserves écologiques etc. versus les infrastructures de transport Zones sensibles au voisinage des infrastructures de transport	Partiellement		
• Paysages valorisés (par les MRC, etc.)	Oui		

ANALYSES A EFFECTUER		
<ul style="list-style-type: none"> • Résumer les engagements et les orientations gouvernementaux et ministériels relatifs à l'environnement. • Établir les obligations, contraintes de ces orientations sur le système de transport. • Recueillir et considérer les avis du milieu sur l'impact environnemental des activités du MTQ. • Résumer les préoccupations environnementales inscrites aux schémas et par les groupes environnementaux reconnus (CRECA et autres). • Établir les problèmes que l'environnement pose au système de transport et inversement, les problèmes que le système de transport pose à l'environnement. • Zones sensibles à l'implantation et au développement d'infrastructures de transport. • Établir les enjeux environnementaux à considérer dans la planification des interventions sur le système de transport. 		Échéancier
EXTRANTS		
Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Engagements ministériels et gouvernementaux en environnement versus le système de transport • Orientations et objectifs environnementaux de la région • Problèmes que l'environnement pose au système de transport • Problèmes que le système de transport pose à l'environnement 	<p>Cartographie de ces problèmes</p> <p>Cartographie de ces problèmes</p>	
DATE DE REMISE	Version préliminaire: Septembre 2000	
	Version finale: Octobre 2000	
REMARQUES :		
Collaboration du Service de l'aménagement des infrastructures et de l'environnement et du Service du plan, de l'analyse et du soutien technique, pour l'étude des aspects « bruit » et « paysage ».		
RESPONSABLE (S)	Marie-Josée Osmann, Service du plan, de l'analyse et du soutien technique, SPAST, de la DGQE, sous la supervision de Gilbert St-Laurent et en collaboration avec Jacques Bélanger, Service des inventaires et du plan.	

TÂCHE N° : 3.1 – DESCRIPTION DU RÉSEAU ROUTIER

OBJECTIFS

- Dresser, à grand trait, un portrait du réseau routier.
- Présenter la structure de la classification fonctionnelle du réseau (réseau supérieur, stratégique, routes locales).
- Présenter les principales routes locales reliées au réseau supérieur ou stratégique.
- Présenter le réseau de camionnage.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Classification fonctionnelle du réseau routier • Relevés des intersections importantes (systèmes 0012 et 0152) • Relevé des vitesses affichées sur le réseau du MTQ (système GLV 6014 gestion des limites de vitesse) • Réseau de camionnage (voir tâches 2.3 et 6.1) • Signalisation, marquage, feux • Prendre en considération les tâches 4.2 : circulation; 4.1 : enquête origine-destination; 3.2 : géométrie et 8.1 : sécurité routière • Problématique développée par François Poulin en 1994 (Sig Route) 			

ANALYSES A EFFECTUER		
<ul style="list-style-type: none"> • Caractériser le réseau routier, évolution, classification fonctionnelle, hiérarchie, articulation aux autres infrastructures de transport (rail, air, eau). • Établir les principales routes du réseau routier selon leur fonction et leur vocation (tâche 2.3). • Caractériser la signalisation et le marquage. • Établir les vitesses affichées. • Décrire le réseau de camionnage et présenter les éléments de justification qui ont présidé à sa mise en place. • Déterminer l'importance du réseau de camionnage pour la desserte des zones industrielles et commerciales. 		Échéancier
EXTRANTS		
Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Caractéristique du réseau routier: historique du développement, classification, hiérarchie (réseau supérieur, local), principales intersections, signalisation, marquage, etc. • Réseau de camionnage • Dégager les problèmes perçus • Conclusion 		
DATE DE REMISE	Version préliminaire: Mai 2000	
	Version finale: Juin 2000	
REMARQUES:		
RESPONSABLE (S)	David Roy sous la supervision de Lucie Grégoire et avec la collaboration de Philippe Poulin, Service des inventaires et du plan.	

TÂCHE N° : 3.2 – CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES DU RÉSEAU ROUTIER

OBJECTIFS

- Présenter un portrait global des caractéristiques géométriques des infrastructures routières et mettre en lumière les principales déficiences.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Source des données: Système 0152, Système 0012, Sig Route, normes • Profil en travers type: Largeur du pavage, des voies de circulation, de l'accotement, des voies auxiliaires, dévers, accotements pavés et non pavés, bordure, type de drainage, largeur de l'emprise • Profil en long: Sections en ligne droite, longueur des segments, des voies pour véhicules lents Pentes: longueur, inclinaison, début, fin Courbes: rayon et longueur; Visibilité au dépassement inférieure à 450 mètres, zones de dépassement en terme de longueur et de fréquence • Accès: nombre d'intersections et d'accès (tâche 9), nombre et caractéristiques des entrées/sorties d'autoroute • Vitesse de design versus vitesse affichée (tâche 4.2) • Équipements: viaduc, pont, piste cyclable 			

ANALYSES A EFFECTUER

Les analyses suivantes sont à effectuer par itinéraire à l'échelle du réseau routier:

- Présenter les caractéristiques géométriques des infrastructures routières.
- Dégager la problématique de géométrie du réseau routier.

Échéancier

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Présentation du réseau routier • Caractéristiques géométriques du réseau • Vitesse de design versus vitesse affichée • Visibilité au dépassement • Profil en travers • Profil en long • Faire ressortir les déficiences géométriques • Conclusion 	Carte des courbes problématiques Carte des pentes problématiques Carte visibilité au dépassement Croquis profil en travers pour les types de route Carte du profil type pour les différents itinéraires du réseau routier	

DATE DE REMISE

Version préliminaire: Juin 2000

Version finale: Septembre 2000

REMARQUES

Consultation des centres de services concernant le système 0012, s'il y a lieu.

RESPONSABLE (S)

François Poulin, Service des inventaires et du plan.

TÂCHE N° : 3.3 – ÉTAT DES CHAUSSÉES

OBJECTIFS

- Dresser un bilan de l'état du réseau routier en fonction de l'indice de rugosité international (IRI) et de l'orniérage.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none">• Système SPI 5044: indice de rugosité international (IRI) d'été, orniérage (système de gestion des chaussées en voie d'implantation)			

ANALYSES A EFFECTUER

- Établir un portrait de l'état du réseau routier.
- Faire état des éléments importants de dégradation du réseau routier par rapport aux valeurs jugées acceptables.
- Établir la problématique ou les priorités d'intervention à l'échelle du réseau.

Échéancier

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Description du réseau routier en fonction des éléments mesurés: IRI, fissuration, ornière • Bilan de l'état des chaussées 	Carte du réseau routier par route et classification fonctionnelle (tâche 2.3) IRI d'été: Code couleur: Autoroute, plus grand que 2.2 Nationale, plus grand que 2.5 Régionale, plus grand que 3.0 Collectrice, plus grand que 3,5 Code couleur: Différence inférieure à 1 Différence se situant entre 1 et 2 Différence supérieure à 2 Ornières plus grandes que 15 mm	

DATE DE REMISE

Version préliminaire: Mai 2000

Version finale: Juin 2000

REMARQUES :**RESPONSABLE (S)**

Luc Bilodeau, Service des inventaires et du plan.

TÂCHE N° : 3.4 – ÉTAT DES STRUCTURES (OUVRAGES D'ART)

OBJECTIFS

- Dresser un bilan de l'état des structures sur le réseau routier.
- Décrire les objectifs ministériels quant à la qualité des structures en terme d'indices critiques.
- Établir, en ordre de priorité, les structures devant faire l'objet d'une intervention.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Inventaire des structures: Système SGS 5016 • Caractéristiques techniques des poids lourds (Répertoire des charges et dimensions des véhicules lourds) 	X	X	Janvier 2000

ANALYSES A EFFECTUER

- Établir l'indice fonctionnel des structures.
- Établir l'indice d'état des structures.
- Établir l'indice de vulnérabilité sismique.
- Établir l'indice combiné des structures.
- Établir l'indice pondéré des structures dans la région.
- Établir les structures comportant des limites de charge et de gabarit (versus les caractéristiques des poids lourds).

Déc. 1999

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Description du réseau routier en fonction de l'inventaire des structures • Bilan de l'état des structures de la région • État du parc de structures (indice pondéré) et établir des priorités d'intervention (programmation quinquennale des structures MTQ - texte vulgarisé) • Conclusion 	Carte localisant les structures selon leur capacité de charge	Février 2000

DATE DE REMISE

Version préliminaire: Avril 2000

Version finale: Juin 2000

REMARQUES**RESPONSABLE (S)**

Marcel Bouchard et Martin Fortier, Service des projets.

TÂCHE N° : 4.1 – PORTRAIT ACTUEL ET PERSPECTIVES FUTURES DES DÉPLACEMENTS – ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION

OBJECTIFS

- Dresser le portrait actuel des déplacements inter et intra régionaux.
- Établir des indicateurs globaux qui permettront d'estimer les effets des déplacements anticipés sur le réseau routier actuel.
- Évaluer les effets de la demande future sur le réseau routier.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Débits de circulation sur le réseau routier en Chaudière-Appalaches (tâche 2.2, DJME) • Enquête origine-destination pour la région • Projections de la demande future: <ul style="list-style-type: none"> – Démographie (tâche 2.1) – Hypothèse quant à l'évolution des taux d'activités (âge, sexe, lieu de domicile, tâche 2.2) – Hypothèse quant à l'évolution des taux de motorisation (âge, sexe, statut, lieu de domicile, tâche 2.1) – Hypothèse quant à l'évolution de la localisation des emplois (tâches 2.2 et 2.3) 			

ANALYSES A EFFECTUER

- Présenter les principaux mouvements de la circulation intra et interrégionale: externe/interne, interne/externe et de transit. Indiquer les principales caractéristiques des déplacements: origine, motif de déplacement, destination, de mode de transport utilisé (auto, camion, autobus, etc.), répartition des véhicules par type et par motif de voyage.

Échéancier

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Portrait général des déplacements interrégionaux et intrarégionaux et de transit • Circulation interrégionale • Constats: découpages zonaux, demande, pointe, portrait 24 heures, évolution des déplacements, etc. 	Cartes ou graphiques	

DATE DE REMISE	Version préliminaire:	Mai 1999
	Version finale:	Juin 2000

REMARQUES

--

RESPONSABLE (S)	David Roy sous la supervision de Lucie Grégoire, Service des inventaires et du plan.
------------------------	--

TÂCHE N° : 4.2 – CIRCULATION ROUTIÈRE

OBJECTIFS

- Indiquer l'importance des débits de camions, d'automobiles et autres véhicules.
- Présenter la situation actuelle et identifier les problèmes potentiels de capacité sur les principales routes.
- Dresser un portrait de la situation actuelle des conditions de circulation, notamment celle des autoroutes et de toutes autres routes présentant un débit de circulation important.
- Présenter l'évolution des débits de circulation.
- Identifier l'importance relative de la circulation induite par les générateurs de trafic (tâches 2.2 et 2.3).
- Dégager les tendances futures de circulation routière.
- Identifier les sections de routes qui atteindront leur capacité maximale à plus ou moins court terme.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Données du système CIR-6002: Classification de véhicules DJMA, DJME, DJMH • Évolution des débits (15 ans) • Rapport DJME/DJMH • Capacité d'écoulement et niveau de service • Inventaire des comptages et classification des véhicules aux endroits disponibles • Carte des sections de trafic • Cueillette de données complémentaires si requises • Indicateurs globaux: de l'évolution de la circulation, démographie et ménages (tâche 2.1), taux de motorisation (Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), évolution des permis de conduire (SAAQ), évolution du kilométrage total (SAAQ), taux de détention d'un permis de conduire (SAAQ), évolution du parc autos (SAAQ) • Générateurs de trafic (tâches 2.2 et 2.3) 			

ANALYSES A EFFECTUER		
<ul style="list-style-type: none"> • Procéder à l'analyse de la fonctionnalité du réseau routier. • Identifier les liens faibles et leurs impacts sur la fonctionnalité, la desserte des industries et des commerces (mobilité inter et intra-régionale—tâches 2.2, 2.3 et 4.1). • Dresser un portrait de la circulation. • Évaluer les conditions de circulation future en fonction des perspectives futures de développement et des tendances passées. • Évaluer l'incidence des activités récréo-touristiques sur la circulation (centres de ski, villégiature, ZEC). • Évaluer l'incidence des activités économiques et des projets de développement (tâche 2.2) sur la circulation. • Effectuer une projection des débits de circulation pour quinze ans sur le réseau routier. • Analyser les projections de trafic en fonction des indicateurs globaux retenus. • Comparer les débits projetés pour chaque route avec sa capacité théorique de circulation. 		Échéancier
EXTRANTS		
Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Débits actuels et problèmes potentiels sur l'ensemble du réseau routier • Évolution récente des débits de circulation • Projection du débit de circulation par lien routier • Identification des liens faibles et de leurs impacts sur la fonctionnalité du réseau routier • Dégager les principaux problèmes de circulation • Établir les tendances futures en tenant compte des indicateurs globaux 	Carte des débits Carte localisant les compteurs permanents Carte des débits pour les sections de trafic	
DATE DE REMISE	Version préliminaire: Août 2000	
	Version finale: Septembre 2000	
REMARQUES :		
Pour obtenir les données de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), la demande doit être adressée à Claude Dussault, chef du Service des études et des stratégies en sécurité routière, 333, boulevard Jean-Lesage, C.P. 19600, Québec (Qc) G1K 8G6.		
RESPONSABLE (S)	Lucie Grégoire, Service des inventaires et du plan.	

TÂCHE N° : 4.3 – DEMANDE DE TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES

OBJECTIFS

- Élaborer des hypothèses d'évolution du trafic (horizon 2015) pour la période de pointe du matin sur les principaux liens routiers de l'agglomération de Québec situés sur le territoire de la Chaudière-Appalaches (autoroute Robert-Cliche (73), autoroute Jean-Lesage (20) et route 132).

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Achalandage des principaux liens routiers 1981-1999 • Perspectives socio-économiques de la région • Prévisions démographiques par municipalité 	Municipalités		

ANALYSES A EFFECTUER

- Faire des hypothèses sur l'évolution de l'achalandage des liens en se basant sur le passé récent et les perspectives démographiques et économiques.
- Tenir compte du potentiel de transport en commun.
- Tenir compte de l'étude sur le tunnel Beaumont/Beauport.

Échéancier

EXTRANTS**Contenu du rapport**

- **Sommaire exécutif**
- Analyse de l'évolution de l'achalandage
- Mise en relation avec les autres données

Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)

Échéancier

DATE DE REMISE

Version préliminaire: Août 2000

Version finale: Octobre 2000

REMARQUES**RESPONSABLE (S)**

Lucie Grégoire, Service des inventaires et du plan, avec la collaboration de Marie-Josée Osmann, Service du plan, de l'analyse et du soutien technique, SPAST, de la DGQE.

TÂCHE N° : 4.4 – DÉPLACEMENTS RIVE-NORD/RIVE SUD

OBJECTIFS

- Dresser un portrait général des déplacements des personnes entre les deux rives du Saint-Laurent dans l'agglomération de Québec: transport routier et transport maritime.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Enquête origine-destination de la région de Québec • Achalandage du traversier, des ponts de Québec et Pierre-Laporte • Population et ménages des MRC Desjardins et Les Chutes-de-la-Chaudière • Achalandage des réseaux de transport en commun: réseau Trans-Sud (Corporation municipale de transport de la rive sud de Québec) et Organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT) des Chutes-de-la-Chaudière 	<p>MTQ</p> <p>1996</p> <p>1981-1996</p>		

ANALYSES A EFFECTUER		
<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en parallèle l'explosion de la population et des ménages dans les MRC de Desjardins et surtout dans la MRC Les Chutes-de-la-Chaudière avec l'achalandage des liens interrives. • Illustrer les répartitions modales et les motifs de déplacement. • Noter le taux de motorisation élevé dans la MRC Les Chutes-de-la-Chaudière. • Noter l'évolution du transport en commun. • Noter les principales destinations de la rive sud à la rive nord et de la rive nord à la rive sud. • Identifier les marchés de chaque lien, ponts de Québec et Pierre-Laporte, et traversier. • Comparer les répartitions modales des MRC de Desjardins et Les Chutes-de-la-Chaudière avec la CUQ et l'ensemble de l'agglomération de Québec (territoire origine-destination 1996 complet). • Brosser les grandes tendances de la rive nord et de la rive sud : <ul style="list-style-type: none"> Taux de motorisation ; Localisation des emplois. 		
EXTRANTS		
Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Description sommaire de chacun des liens interrives (marché, achalandage, évolution, etc.) • Mise en relation avec les variables socio-économiques • Description sommaire des modes utilisés 		
DATE DE REMISE	Version préliminaire:	Février 2000
	Version finale:	Mai 2000
REMARQUES :		
RESPONSABLE (S)	Marie-Josée Osmann, Service du plan, de l'analyse et du soutien technique, SPAST de la Direction générale de Québec et de l'Est (DGQE), sous la supervision de Lucie Grégoire, Service des inventaires et du plan.	

TÂCHE N° : 4.5 – IMPACTS DE LA DEMANDE DE TRANSPORT INTERRIVES SUR LE RÉSEAU ROUTIER

OBJECTIFS

- Identifier les problèmes potentiels et en mesurer l'importance.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none">• Relevés de circulation aux principaux échangeurs de l'autoroute Jean-Lesage (20), de l'autoroute Robert-Cliche (73) et de la route 132 dans les MRC Les Chutes-de-la-Chaudière et de Desjardins (tâche 4.2)• Géométrie de ces échangeurs (tâche 4.2)	Année 2000		

ANALYSES A EFFECTUER		
<ul style="list-style-type: none"> • Qualifier l'écoulement de la circulation actuelle et identifier les mouvements critiques (tâche 4.2). • Appliquer des hypothèses de l'évolution de la circulation et évaluer les niveaux de service futurs (tâche 4.2). • Identifier les principaux problèmes futurs (tâche 4.2). 		Échéancier
EXTRANTS		
Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Données normalisées • Calcul des niveaux de services actuels • Identification des secteurs critiques actuels • Calculs des niveaux de services futurs • Identification des secteurs critiques actuels 	Carte des débits de circulation Carte des mouvements actuels Carte des mouvements critiques futurs	Sept. 2000 Nov. 2000 Déc. 2000
DATE DE REMISE	Version préliminaire:	Novembre 2000
	Version finale:	Décembre 2000
REMARQUES		
En attente des données de l'enquête origine-destination de la Société de transport de la communauté urbaine de Québec (STCUQ) anticipée à l'été 2000.		
RESPONSABLE (S)	Lucie Grégoire et David Roy, Service des inventaires et du plan.	

TÂCHE N° : 5.1 – SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN

OBJECTIFS

- Caractériser les services offerts: volume de passagers, fréquence du service, nature du service offert, liaisons, coûts des services, coûts d'opération, etc.
- Identifier les projets de modification ou de développement des services de transport en commun.
- Identifier les politiques, les orientations et les réglementations applicables au transport en commun.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Répertoire statistique du transport en commun pour les organismes publics de transport (OPT) et les organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT): <ul style="list-style-type: none"> Population desservie Achalandage Offre de service (véhicules/heure, véhicules/km) Financement de ces services Lois constitutives, réglementation Sources de financement Financement • Plan de transport de l'agglomération de Québec 			

ANALYSES A EFFECTUER		
<ul style="list-style-type: none"> • Présenter l'évolution de l'offre et de la demande de transport en commun pour la région de la Chaudière-Appalaches: territoires desservis, les différents circuits, la fréquence des services, la longueur des réseaux, les véhicules, la tarification. • Réseaux de transport en commun. • Évaluer les impacts de la réglementation en vigueur et les problématiques de financement sur la desserte de territoires par des services de transport en commun. • Établir l'adéquation entre l'offre et la demande. • Indiquer les perspectives et les potentiels de développement. 	Échéancier	
EXTRANTS		
Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Caractéristiques générales du transport en commun • Aperçu de la législation et de la réglementation • Rôle des intervenants gouvernementaux et des partenaires municipaux ou autres • Description des services offerts • Caractéristiques de la demande • Portrait du financement (financement et évolution des coûts) • Facteurs influençant la demande actuelle et future • Perspectives de développement • Bilan de la situation 	Tableau sur l'évolution des données Carte des territoires des organismes de transport en commun Carte des circuits	
DATE DE REMISE	Version préliminaire: Juillet 2000	
	Version finale: Septembre 2000	
REMARQUES :		
France Miller, Service des liaisons avec les partenaires et les usagers, adaptera la présentation du document produit par Réjean Drouin.		
RESPONSABLE (S)	Réjean Drouin, Service du transport terrestre des personnes, Direction de la mobilité en transport.	

TÂCHE N° : 5.2 – TRANSPORT ADAPTÉ

OBJECTIFS

- Caractériser les services offerts: volume de passagers, fréquence des services, nature des services offerts (liaison), coût des services, coûts d'opération, etc.
- Identifier les projets de modification ou de développement des services de transport adapté.
- Identifier les politiques, orientations et réglementations applicables au transport adapté.
- Déterminer le territoire couvert et la population desservie.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Territoire couvert, municipalités desservies par les services de transport en Chaudière-Appalaches • Superficie, population (tâche 2.1) • Mode d'exploitation ou d'organisation • Services offerts, évolution de l'offre 1986-1996: <ul style="list-style-type: none"> Minibus en service Taxi en service Heures de service Kilomètres parcourus • Évolution de la demande 1986-1996: <ul style="list-style-type: none"> Évolution des personnes admises Évolution de l'achalandage Caractéristiques de la demande • Loi constitutive, réglementation • Performance financière 1986-1996: <ul style="list-style-type: none"> Source de financement Évolution des coûts • Liste des établissements de santé de la région de la Chaudière-Appalaches 			

ANALYSES A EFFECTUER

- Présenter l'évolution et la composition de l'offre et de la demande.
- Évaluer l'adéquation entre l'offre et la demande.
- Déterminer les impacts de l'évolution de la réglementation et du financement en vigueur sur l'offre de service en transport adapté.
- Effectuer un bref survol du transport institutionnel et de son impact dans la problématique du transport adapté.
- Indiquer les perspectives de développement en tenant compte du projet d'intégration des services de transport.

Échéancier

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Caractéristiques du territoire desservi • Aperçu de la législation et de la réglementation • Rôle des intervenants gouvernementaux et des partenaires • Offre et demande de service 1986-1996: <ul style="list-style-type: none"> Transport adapté Ministère de la solidarité sociale (MSS) Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) Centre de travail adapté, etc. • Évolution des coûts et du financement • Facteurs d'influence de la demande future de transport adapté 	Carte du territoire desservi (tâche 2.3)	

DATE DE REMISE	Version préliminaire:	Version finale:
	Version préliminaire:	Juillet 2000
	Version finale:	Septembre 2000

REMARQUES

Gaston Lafleur, Service des liaisons avec les partenaires et les usagers, adaptera la présentation du document produit par Réjean Drouin.

RESPONSABLE (S)	
	Réjean Drouin, Service du transport terrestre des personnes, Direction de la mobilité en transport.

TÂCHE N° : 5.3 – TRANSPORT SCOLAIRE

OBJECTIFS

- Caractériser les services offerts: volume de passagers, fréquence et nature des services offerts (liaisons), coûts des services et d'opération, etc.
- Identifier les projets de modification ou de développement des services de transport scolaire.
- Identifier les politiques, orientations et réglementations applicables au transport scolaire.
- Identifier la problématique de sécurité routière liée au transport scolaire (fiche 8.1):
 - Identifier les sites conflictuels actuels et prévisibles (fiche 8.1);
 - Identifier les critères minimaux de sécurité applicables au partage de la route (fiche 8.1).

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Répertoire statistique du transport scolaire par commission scolaire et par MRC de la région de la Chaudière-Appalaches: <ul style="list-style-type: none"> Population inscrite (régulier et élève handicapé ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (EHDA)) Population transportée (régulier et élève handicapé ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (EHDA)) Offre de service: le parc de véhicules et les ratios de performance Cadre législatif, lois constitutives, réglementation, etc. Coûts Source de financement Prévisions de population scolaire 1986-2016 (fiche 2.1) Localisation des écoles par MRC Transport scolaire exclusif et intégré • Sécurité du transport scolaire portrait évolutif (tâche 8.1) <ul style="list-style-type: none"> Accidents et leur gravité (bus scolaire) , saison, occurrence, localisation, type de collision, etc. 			

ANALYSES A EFFECTUER		
<ul style="list-style-type: none"> • Résumer l'évolution de l'offre et de la demande de transport scolaire pour la région de la Chaudière-Appalaches, par commission scolaire et par MRC. • Établir le rapport élèves inscrits/élèves transportés et son évolution. • Présenter l'évolution de la réglementation et du financement et ses effets sur l'offre de services auprès des populations d'âges scolaires. • Établir l'adéquation entre l'offre et la demande actuelle et future. • Indiquer les perspectives de développement du transport scolaire en tenant compte des prévisions des populations d'âges scolaires jusqu'en 2016. • Spécifier le degré d'intervention du ministère des Transports du Québec (MTQ) en matière de transport scolaire (les limites de responsabilités du ministère des Transports du Québec (MTQ)). • Dresser un portrait de la sécurité du transport scolaire (fiche 8.1) - points noirs et mesures prises - problématique particulière de sécurité dans le transport intégré - évaluer la portée des campagnes de sécurité et leur suivi - évaluer la possibilité d'une meilleure harmonisation au niveau de la campagne de sécurité menée auprès des étudiants utilisant le transport scolaire exclusif et ceux utilisant le transport scolaire intégré (données provenant de la tâche 8.1; analyse à effectuer et à intégrer au transport scolaire). 		Échéancier
EXTRANTS		
Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Caractéristiques globales du transport scolaire • Cadre institutionnel, législatif et réglementaire • Rôle des intervenants: gouvernement, partenaires • Caractéristiques de la demande par MRC et par commission scolaire: évolution des élèves inscrits, transportés (ratios), les élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (EHDA) • Caractéristiques de l'offre et des coûts: parc de véhicules par centre de services (CS) et par MRC, ratios de performance, coûts, etc. • Nouvelles modalités de financement • Évolution de la demande 1986-2016 • Perspectives futures dans le cadre des interventions du MTQ • Portrait de la sécurité du transport scolaire (fiche 8.1) 	<p>Tableau: évolution du parc d'autobus</p> <p>Tableau: évolution du nombre d'élèves inscrits et transportés par MRC et centre de services (CS)</p> <p>Tableau: évolution des accidents région, MRC, centre de services (CS), municipalités</p> <p>Tableau: localisation des accidents</p> <p>Tableau: type d'accidents</p> <p>Revue succincte de la réglementation</p> <p>Campagnes et mesures de sécurité prises depuis 1990</p>	
DATE DE REMISE	Version préliminaire:	Juillet 2000
	Version finale:	Septembre 2000
REMARQUES :		
<p>France Miller, Service des liaisons avec les partenaires et les usagers, adaptera la présentation du document produit par Réjean Drouin.</p> <p>La collaboration du Service des politiques et analyses de sécurité pour les données 1990 à 1995 (versus le diagnostic de sécurité routière (DSR) 1996-1998) pourrait être utile pour compléter cette tâche.</p>		
RESPONSABLE (S)	Réjean Drouin, Service du transport terrestre des personnes, Direction de la mobilité en transport.	

TÂCHE N° : 5.4 – TRANSPORT PAR AUTOCAR

OBJECTIFS

- Caractériser les services offerts pour le transport interurbain et nolisé: volume de passagers, fréquence et nature des services offerts (liaisons), coûts des services et d'opération, etc.
- Identifier les projets de modification ou de développement des services de transport par autocar.
- Identifier les politiques, orientations et réglementations applicables au transport par autocar.
- Dégager les tendances susceptibles d'affecter le développement du transport par autocar.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Le transport interurbain par autocar L'offre (les transporteurs 1999, les trajets, les places, la population desservie) La demande (estimation 1999) • Le transport nolisé et touristique L'offre (les transporteurs 1999, les agences réceptives) La demande enquête-maison auprès de l'Association of Charter Travel Agencies-ACT-) et données globales du ministère du Tourisme) • Le cadre législatif et réglementaire • Perspective de développement d'activités touristiques et/ou économiques 			

ANALYSES A EFFECTUER

<ul style="list-style-type: none"> • Présenter l'évolution de l'offre et de la demande (hypothèses de fréquentation) pour la période 1990-1996. • Établir des pronostics quant à la place du transport nolisé par rapport au transport interurbain par autocar selon l'évolution des catégories de permis et la situation touristique. • Résumer l'état de la législation et de la réglementation en vigueur. • Évaluer les perspectives de développement par autocar. 	<p>Échéancier</p>
--	--------------------------

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Cadre législatif et réglementaire • Rôle des intervenants gouvernementaux et partenaires • Caractéristiques de l'offre et de la demande de service en transport par autocar: transport interurbain, transport nolisé et touristique, itinéraires, transporteurs, routes, distances en km, mouvements, places/autobus, places/personnes, arrêts • Problématique du transport interurbain • Problématique du transport nolisé et touristique 	<p>Carte réseaux</p>	

DATE DE REMISE	Version préliminaire: Juillet 2000
	Version finale: Septembre 2000

REMARQUES :

France Miller, Service des liaisons avec les partenaires et les usagers, adaptera la présentation du document produit par Réjean Drouin.

RESPONSABLE (S)	Réjean Drouin, Service du transport terrestre des personnes, Direction de la mobilité en transport.
------------------------	---

TÂCHE N° : 5.5 – TRANSPORT PAR TAXI ET PAR LIMOUSINE

OBJECTIFS

- Décrire les services offerts.
- Identifier les projets de modification ou de développement des services de transport par taxi.
- Identifier les politiques, les orientations et les réglementations applicables au transport par taxi.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Population desservie par MRC (tâche 2.1) • Nombre de municipalités desservies (tâche 2.3) • Nombre de territoires • Nombre de taxis, de propriétaires, de chauffeurs • Nombre d'habitants par taxi • Lois et réglementations • Problématique de la demande en fonction des données disponibles • Nombre de transports par habitant • Type de services offerts 			

ANALYSES A EFFECTUER

- Explorer de nouvelles avenues quant au développement du transport par taxi au sein des MRC (ex.: taxi-bus, transport scolaire).
- Présenter les expériences novatrices du transport par taxi en Chaudière-Appalaches s'il y a lieu.
- Évaluer les effets de la législation sur la rentabilité de l'industrie du taxi.
- Évaluer les impacts de l'abandon de services tant ferroviaire que par autocar sur les perspectives de développement du transport par taxi dans les MRC les plus éloignées.

Échéancier

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Caractéristique de l'offre et de la demande de transport par taxi ou limousine, problématique et perspectives futures • Cadre législatif et réglementaire • Rôle des intervenants gouvernementaux et des partenaires • Financement • État de la situation des services 		

DATE DE REMISE

Version préliminaire:

Juillet 2000

Version finale:

Septembre 2000

REMARQUES :

France Miller, Service des liaisons avec les partenaires et les usagers, adaptera la présentation du document produit par Réjean Drouin.

RESPONSABLE (S)

Réjean Drouin, Service du transport terrestre des personnes, Direction de la mobilité en transport.

TÂCHE N° : 5.6 – MISE EN COMMUN (INTÉGRATION) DES SERVICES DE TRANSPORT

OBJECTIFS

- Présenter les expériences de la région ainsi que des expériences québécoises d'intégration des différents modes de transport des personnes.
- Identifier les projets actuels et potentiels dans la région.
- Identifier le cadre légal et réglementaire qui permet de favoriser l'intégration des modes de transport des personnes.
- Prendre connaissance de l'opinion de la population en ce qui concerne le réseau de transport collectif (efficacité, développement, sécurité, suggestions).

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Expériences au Québec des projets d'intégration • Loi des cités et villes et code municipal • Loi sur la fonction publique • Loi sur l'enseignement privé • Décrets gouvernementaux promulguant les différents programmes d'aide au transport en commun • Lois constitutives des organismes publics de transport en commun (OPT) • Inventaire des véhicules de transport collectif 			

ANALYSES A EFFECTUER		
<ul style="list-style-type: none"> • Présenter la problématique actuelle en matière d'intégration des services. • Analyser la pertinence des expérimentations face à des besoins spécifiques des femmes, des hommes et des personnes âgées de la région. • Évaluer et explorer les possibilités d'intégration du transport en commun et du transport adapté en milieu desservi par le transport en commun ou le transport scolaire. • Évaluer et explorer les possibilités d'implantation du transport en commun et du transport adapté intégré en milieu non desservi. • Résumer les enjeux socio-économiques de l'intégration des services de transport. • Évaluer les avantages environnementaux du développement du transport collectif intégré. 		Échéancier
EXTRANTS		
Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif. • Dresser un portrait global du transport terrestre des personnes en Chaudière-Appalaches en matière d'intégration des modes: <ul style="list-style-type: none"> Organisation du financement Encadrement législatif et réglementaire Projets d'intégration possibles Impacts sur la clientèle Impacts socio-économiques Avantages environnementaux • Dégager la problématique 		
DATE DE REMISE	Version préliminaire:	Juillet 2000
	Version finale:	Septembre 2000
REMARQUES		
Réjean Drouin, Service du transport terrestre des personnes, Direction de la mobilité en transport, produira les données.		
RESPONSABLE (S)	France Miller, Service des liaisons avec les partenaires et les usagers.	

TÂCHE N° : 6.1 – TRANSPORT PAR CAMIONS

OBJECTIFS

- Dresser le profil de la circulation lourde de la région (tâche 4.1).
- Évaluer les perspectives de développement du transport par camion (tâche 2.2).
- Cerner la problématique résultant de la mise en place du réseau de camionnage: partage de la route, impacts sur les riverains, etc. (Gilles Guay, SLPU).
- Présenter la politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal (Gilles Guay, SLPU).
- Identifier le réseau local ayant fait l'objet d'une réglementation quant à la circulation lourde (Gilles Guay, SLPU).
- Évaluer et identifier la problématique engendrée par le non-respect des charges et des dimensions des véhicules (Marthe Langlois, Direction de la sécurité en transport).
- Établir l'impact de cette réglementation sur le transport par camion.
- Dresser le portrait de la voirie d'accès aux ressources (Philippe Poulin, SIP).

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Réglementation des municipalités (Gilles Guay, SLPU) • Débits de circulation lourde (enquête origine-destination tâche 4.1) en provenance et à destination des MRC de la région • Débits de véhicules lourds selon le nombre d'unités dans la région • Importations et exportations par camions (tâche 2.2) • Inventaire des entreprises de transport de la région et importance de la flotte de véhicules (Commission des transports et Gilles Guay, SLPU) • Réseau de camionnage (tâche 2.3 - Gilles Guay, SLPU) • Voirie d'accès aux ressources 			

ANALYSES A EFFECTUER

- Établir la problématique du transport des marchandises par camion (l'offre, la demande, les importations, les exportations, le transport lié à l'exploitation des ressources, etc.).
- Établir les caractéristiques de la circulation lourde selon la nature des marchandises transportées (type de véhicules, itinéraire, destination, origine) et selon les débits de camions (tâche 4.1).
- Identifier les impacts du réseau de camionnage MTQ et municipal sur le transport par camion (itinéraire, coût, distance, concurrence du fer, etc. – Gilles Guay, SLPU).
- Analyser les perspectives de développement du trafic lourd sur un horizon de quinze ans (tâche 2.2).
- Analyser les données de l'enquête origine-destination (tâche 4.1 s'il y a lieu).
- Étudier les comptages du HPMS (Highway Performance Monitoring System).
- Analyser l'impact de la réglementation sur la compétitivité des entreprises de transport, industrielles, manufacturières, etc. en ce qui a trait à la réforme des charges et des dimensions dans les catégories de véhicules a40 et a69 (tâche 2.2 - Gervais Corbin, Direction de la sécurité routière).

Échéancier

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Portrait du camionnage dans la région (offre et demande de transport par camion) • Impact de la réglementation sur la compétitivité des entreprises de camionnage et autres entreprises industrielles et commerciales • Établir les perspectives de développement du camionnage • Dégager la problématique de la circulation lourde dans la région 		

DATE DE REMISE

Version préliminaire: Mai 2000

Version finale: Juin 2000

REMARQUES :

Concernant la problématique du non-respect des charges et l'impact de la réglementation sur la compétitivité des entreprises de transport, Gervais Corbin suggère de s'en référer à l'étude d'impact des nouvelles normes et dimensions de 1998 sur le camionnage au Québec. Gilles Gonthier peut agir comme personne ressource en ce qui a trait au caractère économique de cette problématique.

RESPONSABLE (S)

Gilbert Saint-Laurent, Service du plan, de l'analyse et du soutien technique, avec la collaboration de Gilles Guay, Service des liaisons avec les partenaires et les usagers, Pierre Mercier, Service du transport routier des marchandises, Philippe Poulin, Service des inventaires et du plan (voirie d'accès aux ressources), Gilles Roy, centre de services de Laurier-Station et Germain Godbout, centre de services de Saint-Jean-Port-Joli.

TÂCHE N° : 6.2 – INTERMODALITÉ RAIL-ROUTE

OBJECTIFS

- Présenter les expériences sur l'intermodalité rail-route.
- Établir les conditions favorables à l'intermodalité rail-route.
- Identifier les moyens pour favoriser une meilleure intégration des modes ferroviaire et routier, qui tient compte des besoins des expéditeurs.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<p>Données techniques:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Description des systèmes classiques de transport intermodal et des nouvelles technologies intermodales rail-route utilisées au Québec et en Ontario ainsi que dans les états américains du Nord-Est et le Centre-Ouest (en raison du lien direct existant entre ces parties de territoire) • Conditions de réussite et d'échec à l'intermodalité rail-route • Moyen pour favoriser une meilleure intégration des modes routier et ferroviaire qui tient compte des besoins des expéditeurs • Projet pilote Marco Express: flotte de camions à convertir en trains, • Consulter et s'inspirer du diagnostic préparé par la Direction Mauricie-Centre-du-Québec pour le plan de transport Centre du Québec 	<p>X</p> <p>X</p>	<p>X</p>	

ANALYSES A EFFECTUER

- Décrire les systèmes classiques de transport intermodal rail-route et les nouvelles technologies intermodales rail-route utilisées au Québec et en Ontario ainsi que dans les états américains du Nord-Est et du Centre-Ouest.
- Établir les conditions favorables à l'intermodalité rail-route.
- Présenter les moyens pour favoriser une meilleure intégration des modes ferroviaire et routier (travaux du groupe de travail des expéditeurs et transporteurs sur l'intégration des modes routier et ferroviaire).

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Description des systèmes classiques de transport intermodal rail-route • Nouvelles technologies intermodales rail-route • Conditions favorables à l'intermodalité rail-route • Moyens pour favoriser une meilleure intégration des modes ferroviaire et routier qui tiennent compte des besoins des expéditeurs (travaux du groupe de travail des expéditeurs et transporteurs sur l'intégration des modes routier et ferroviaire) 		

DATE DE REMISE

Version préliminaire: Septembre 2000

Version finale: Décembre 2000

REMARQUES

Les données seront produites par: Michelle Giasson et Jacques Ruel pour les aspects: Système intermodal et conditions favorables à l'intermodalité rail-route; Michèle Giasson en collaboration avec Jean-François Ryan, pour l'aspect: Moyens permettant de mieux intégrer les modes routier et ferroviaire – Service du transport ferroviaire et routier des marchandises, Direction de la mobilité en transport.

RESPONSABLE (S)

Gilbert Saint-Laurent, Service du plan, de l'analyse et du soutien technique.

TÂCHE N° : 7.1 – RÉSEAUX CYCLABLES DU MTQ , DES MRC ET DES MUNICIPALITÉS

OBJECTIFS

- Identifier les réseaux cyclables existants et ceux prévus dans les schémas d'aménagement révisés des MRC.
- Évaluer l'impact du développement des réseaux cyclables en bordure du réseau routier.
- Identifier les politiques, les orientations et les réglementations applicables à l'établissement de réseaux cyclables.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<p>Réseaux cyclables:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inventaire des circuits existants • Inventaire des circuits proposés par les MRC • Inventaire de l'itinéraire de la Route verte <p>Données routières pour les circuits qui emprunteraient le réseau supérieur:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Largeur des accotements (tâche 3.2) • Largeur de l'emprise (tâches 3.1 et 3.2) • Débits de circulation (tâche 4.2) • Bilan des accidents impliquant des vélos (tâche 8.1) <p>Politique sur le vélo</p> <p>Code de sécurité routière</p>			

ANALYSES A EFFECTUER		
<ul style="list-style-type: none"> Évaluer l'impact du document « Politique sur le vélo » sur: <ul style="list-style-type: none"> La signalisation du réseau cyclable; Le code de sécurité routière; La participation financière. Évaluer les routes du réseau supérieur qui seront identifiées comme faisant partie des circuits reconnus par les MRC et par le Ministère pour le développement de la Route verte. Déterminer les routes qui offrent un potentiel d'aménagements cyclables (accotements, zones de conflits, attraits touristiques). 		Échéancier
EXTRANTS		
Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> Sommaire exécutif Problématique (préoccupations du MTQ) Description des circuits reconnus par les MRC et le potentiel du réseau routier pour l'aménagement d'équipements cyclables Critères techniques pour l'implantation de bandes cyclables sur le réseau supérieur Identification de mesures permettant la réalisation d'aménagements cyclables sur le réseau supérieur: normes techniques, code de sécurité routière, politique sur le vélo Perspectives d'avenir pour l'élaboration d'un réseau cyclable chevauchant le réseau supérieur du MTQ Apport économique 		
DATE DE REMISE	Version préliminaire:	Juin 2000
	Version finale:	Septembre 2000
REMARQUES :		
RESPONSABLE (S)	Philippe Poulin, Service des inventaires et du plan.	

TÂCHE N° : 7.2 – RÉSEAUX DE MOTONEIGES ET DE VÉHICULES TOUT TERRAIN

OBJECTIFS

- Évaluer l'importance et les répercussions de ces modes de transport sur le réseau routier et le chemin de fer.
- Identifier les politiques, les orientations et les réglementations applicables à l'usage des motoneiges et des véhicules tout-terrain.
- Établir la problématique de sécurité liée à ces véhicules en rapport avec l'emprise routière (tâche 8.1).
 - Identifier les critères minimaux de sécurité applicable au partage de la route;
 - Identifier les sites conflictuels.
- Localiser les réseaux de motoneiges et de véhicules tout-terrain.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation du nombre de véhicules hors-route (motoneiges et véhicules tout-terrain) • Nombre de véhicules en circulation • Accidents impliquant les motoneiges et les véhicules tout-terrain (tâche 8.1) <ul style="list-style-type: none"> Gravité des accidents Saison des accidents Localisation des accidents Traversées longitudinales et à angle droit du réseau routier Type de collision Programme touchant la sécurité Données du Service des politiques et des analyses de sécurité pour la période 1990-1995 et du diagnostic de sécurité routière (DSR) de 1996 à 1998 (si disponibles) • Lois et règlements 			

ANALYSES A EFFECTUER

- Analyser l'évolution de la pratique des véhicules hors route en Chaudière-Appalaches.
- Spécifier le portrait des accidents et leur gravité depuis 1990; type de collision (tâche 8.1).
- Localiser les points noirs s'il y a lieu.
- Examiner la réglementation, les lois et les programmes (mesures préconisées) touchant la sécurité.

Échéancier**EXTRANTS**

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Évolution de la pratique des véhicules hors route en Chaudière-Appalaches • Portrait évolutif des accidents et de leur gravité impliquant un véhicule hors route (tâche 8.1) • Identification des points noirs s'il y a lieu • Types de collision impliquant un véhicule hors route • Réglementation et projets de loi sur la sécurité et l'environnement • Programme touchant la sécurité • Recommandations 	<p>Tableau sur l'évolution de l'immatriculation et de l'offre de sentiers depuis 1990</p> <p>Tableau évolutif: région, MRC, municipalités depuis 1990</p> <p>Tableau: région, MRC, municipalités</p> <p>Tableau: région, MRC, municipalités</p> <p>Revue succincte ayant trait à la sécurité</p>	

DATE DE REMISE	Version préliminaire:	Août 2000
	Version finale:	Septembre 2000

REMARQUES :

Personnes ressources : Gilles Roy, centre de services de Laurier Station et Germain Godbout, centre de services de Saint-Jean-Port-Joli (pour les sentiers de motoneige et de véhicules tout-terrain (VTT) en collaboration avec les chefs des centres de services.

RESPONSABLE (S)	France Miller, Service des liaisons avec les partenaires et les usagers.
------------------------	--

TÂCHE N° : 8.1 – ACCIDENTS DE LA ROUTE

OBJECTIFS

- Poser un diagnostic des accidents sur le réseau routier.
- Caractériser les types d'accidents (tâches 5.3, 5.4, 5.5, 6.1, 7.1, 7.2).
- Établir un diagnostic de sécurité routière par itinéraire.
- Dénombrer les accidents selon les modes de transport à l'intérieur des emprises de la route: autobus, véhicules lourds, trains, véhicules tout-terrain, motoneiges et vélo).

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Données du diagnostic de sécurité routière (DSR) ou fichiers de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) (3 ans) • Débits de circulation (tâche 4.2) • Infrastructures (tâches 3.2, 3.3 et 3.4) • Comptages routiers à effectuer si requis 			

ANALYSES A EFFECTUER

- Effectuer un bilan des accidents dans la région et situer celui-ci dans l'ensemble du Québec.
- Dresser un bilan des accidents sur les routes à l'entretien du ministère des Transports du Québec (MTQ).
- Localiser les concentrations d'accidents.
- Évaluer la fréquence et le taux d'accidents par itinéraire.
- Analyser les problématiques des accidents mortels, d'accident avec blessés graves, de transport d'écoliers, de transport de matières dangereuses, de passages à niveau, etc.).

Échéancier

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Portrait général des accidents: région versus le Québec • Bilan de la sécurité routière par itinéraire 	Carte de localisation des accidents	

DATE DE REMISE

Version préliminaire: Septembre 2000

Version finale: Octobre 2000

REMARQUES :**RESPONSABLE (S)**

François Poulin, Service des inventaires et du plan.

TÂCHE N° : 9.1 – CORRIDORS ROUTIERS : À L'EXTÉRIEUR ET DANS LA TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION

OBJECTIFS

- Dresser l'état de situation des principaux corridors routiers de la région.
- Identifier les parties de corridors hors agglomération affectées par l'urbanisation et les traversées d'agglomération problématiques nécessitant une éventuelle intervention.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<p>Documents de référence:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cadre de référence proposé lors de la réalisation du plan de transports du Saguenay-Lac-Saint-Jean • Photographies aériennes récentes • Schémas d'aménagement des MRC et plans d'urbanisme municipaux <p>Documents réalisés dans le cadre du Plan de transport:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tâche 2.3: Aménagement du territoire • Tâche 3.2: Caractéristiques géométriques de la route dans la traversée des agglomérations • Tâche 4.2: DJMA et DJME dans les agglomérations • Tâches 4.1 et 4.2: Débits de circulation et itinéraires de véhicules lourds dans les agglomérations • Tâche 8.1: Localisation des accidents survenus dans les agglomérations sur une période de trois ans • Tâche 2.4: Environnement • Inventaire des repères pour la localisation des accidents (DSR) • Expertise et enquête de terrain • Inventaire des accès à l'extérieur des agglomérations 	<p>Jean-Louis Ratté Cartothèque MRC</p>	<p>X X X</p>	<p></p>

ANALYSES A EFFECTUER		
<ul style="list-style-type: none"> • Déterminer les indicateurs aptes à sélectionner les traversées d'agglomération potentiellement problématiques. • Inventaire des accès à l'extérieur des agglomérations. • Caractériser les corridors routiers hors agglomération. • Évaluer la réglementation municipale en fonction de l'utilisation des abords routiers. • Brosser un historique du développement du réseau routier et de l'organisation spatiale des agglomérations sélectionnées. • Établir les effets du transport lourd dans les traversées d'agglomération, sur le réseau routier, le milieu riverain, la pollution, etc. 		
EXTRANTS		
Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Première partie: Cadre de référence • Deuxième partie: Problématique régionale par axe routier • Bilan et conclusion • Annexes • Bibliographie 	Cartes par agglomération ou par axe	
DATE DE REMISE	Version préliminaire:	Octobre 2000
	Version finale:	Décembre 2000
REMARQUES :		
Pour réaliser cette tâche, l'équipe qui travaille sur le DSR devra être triplée. De plus, un technicien sera nécessaire pour une période minimale de trois mois.		
RESPONSABLE (S)	Jean-Louis Ratté avec la collaboration de Marie-Josée Osmani, Service du plan, de l'analyse et soutien technique.	

TÂCHE N° : 10.1 – INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT FERROVIAIRES

OBJECTIFS

- Présenter le cadre institutionnel et réglementaire.
- Dresser un portrait du réseau ferroviaire de la région.
- Identifier les lignes ferroviaires abandonnées, menacées d'abandon ou en réorganisation.
- Établir les politiques ou orientations gouvernementales (fédérale et québécoise) en matière d'infrastructures ferroviaires de même que l'orientation des compagnies de chemins de fer concernant l'exploitation de leur réseau.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
• Juridiction et organismes de contrôle	X		
• Politique fédérale en matière de transport ferroviaire	X		
• Position du ministère des Transports du Québec (MTQ) à l'égard de la rationalisation par le Canadien national (CN) et le Canadien Pacifique (CP) de leur réseau ferroviaire au Québec (actions prises, mesures adoptées, orientations)	X		
• Dispositions législatives en matière de transfert et d'arrêt d'exploitation de lignes de chemins de fer	X		
• Orientations du Québec en matière d'infrastructures ferroviaires	X		
• Lignes ferroviaires menacées (abandons en vigueur, projets de mise en vente ou d'abandon) dans la région	X		
• Orientations des grandes compagnies de chemins de fer (CN,CP) concernant l'exploitation de leur réseau	X		
• Caractéristiques du réseau ferroviaire régional (emplacement des lignes, cours de triage, gares voyageurs, centres de transbordement ou accès rail-route)			

ANALYSES A EFFECTUER

- Établir les caractéristiques générales du réseau ferroviaire de la région.
- Établir (de façon sommaire) la complémentarité des infrastructures: chemin de fer, route, eau.*
- Établir (de façon sommaire) l'importance du chemin de fer dans la desserte des zones industrielles et commerciales de la région.*
- Évaluer les perspectives d'abandon ou de restructuration du réseau ferroviaire régional (développement de chemin de fer d'intérêt local (CFIL).

Échéancier

* Ces volets seront traités dans la mesure des informations et des données disponibles. Celles-ci étant plutôt sommaires, les évaluations ne sauraient être exhaustives.

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Le cadre institutionnel et réglementaire • La politique fédérale sur le transport ferroviaire • Les orientations du Québec en matière d'infrastructures ferroviaires • Le réseau ferroviaire de la région Chaudière-Appalaches 	<p>Carte du réseau et de ses installations (DT)</p> <p>N.B.: Le Service du transport ferroviaire et routier des marchandises (STFRM) est disponible pour fournir l'information nécessaire à la production d'une carte géographique montrant l'emplacement du réseau ferroviaire régional et de ses principales installations (gares voyageurs, triages, accès rail-route). La réalisation matérielle d'une telle carte devra cependant être assumée par la Direction territoriale.</p>	

DATE DE REMISE

Version préliminaire: Octobre 2000

Version finale: Décembre 2000

REMARQUES :

Jacques Ruel, Service du transport ferroviaire et routier des marchandises, produira les données.

RESPONSABLE (S)

France Miller, Service des liaisons avec les partenaires et les usagers.

TÂCHE N° : 10.2 – TRANSPORT DES MARCHANDISES

OBJECTIFS

- Exposer la conjoncture du transport ferroviaire des marchandises.
- Obtenir un portrait synthèse de la situation du transport ferroviaire des marchandises dans la région.
- Faire un aperçu de la complémentarité des infrastructures de transport ferroviaire, maritime et routier.
- Cerner les tendances récentes, les projets et les enjeux.

INTRANTS

Données requises	Disponible	À recueillir	Échéancier
• Fréquence du service ferroviaire ou de la circulation des trains de marchandises dans la région		X	
• Données concernant le trafic ferroviaire de marchandises (nombre de wagons et principales catégories de marchandises transportées – expéditions, réceptions, transit)	X	X	
• Identification des principales industries ou entreprises utilisatrices des services ferroviaires de marchandises dans la région		X	
• Données relatives à l'échange de trafic aux interfaces modaux de transport (rail versus route et maritime)		X	

ANALYSES A EFFECTUER		
<ul style="list-style-type: none"> Faire une synthèse de la conjoncture en matière de transport ferroviaire des marchandises. Dresser un portrait de la situation du transport ferroviaire des marchandises dans la région à partir des informations et des données de trafic disponibles. Dégager les tendances, les enjeux, les perspectives et identifier le cas échéant la problématique régionale. 		Échéancier
EXTRANTS		
Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> Sommaire exécutif La conjoncture du transport ferroviaire des marchandises Description des services ferroviaires ou de la circulation des trains dans la région Le trafic marchandises (nature et volume des marchandises expédiées et reçues par chemin de fer, importance du trafic régional versus le trafic de transit, principaux utilisateurs du rail) * Enjeux, tendances et perspectives <p>* Ce volet sera développé en fonction des informations et des données disponibles.</p>		
DATE DE REMISE	Version préliminaire: Octobre 2000	
	Version finale: Décembre 2000	
REMARQUES :		
Jacques Ruel, Service du transport ferroviaire et routier des marchandises, produira les données.		
RESPONSABLE (S)	France Miller, Service des liaisons avec les partenaires et les usagers.	

ANALYSES A EFFECTUER

<ul style="list-style-type: none"> Dresser un portrait de la situation du transport ferroviaire des passagers dans la région. 	<p>Échéancier</p>
--	-------------------

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> Sommaire exécutif Présentation du transporteur (VIA Rail) Le statut juridique de VIA et son cadre financier Les services ferroviaires voyageurs dans la région de la Chaudière-Appalaches Achalandage des voyageurs aux gares régionales* L'avenir des services ferroviaires voyageurs – Enjeux <p>* Données de trafic VIA Rail si disponibles</p>		

DATE DE REMISE	Version préliminaire: Octobre 2000
	Version finale: Décembre 2000

REMARQUES :

Jacques Ruel, Service du transport ferroviaire et routier des marchandises, produira les données.

RESPONSABLE (S)	France Miller, Service des liaisons avec les partenaires et les usagers.
------------------------	--

TÂCHE N° : 11.1 – INFRASTRUCTURES ET TRANSPORT AÉRIEN

OBJECTIFS

- Préciser l'évolution des besoins et des conjonctures.
- Décrire les infrastructures aériennes (aéroports de Montmagny et de l'Île-aux-Grues) en lien avec l'aéroport de Québec.
- Identifier les politiques et les réglementations gouvernementales qui concernent ou qui influencent le développement et/ou le maintien des infrastructures aériennes: fédérales, provinciales, municipales, privées.
- Dresser le portrait des activités aéroportuaires actuelles (transport des personnes et des marchandises).
- Dresser un portrait de l'offre et de la demande de transport aérien de personnes et de marchandises pour la région.
- Établir le type et la qualité d'accès aux aéroports, héliports, hydrobases, etc.
- Évaluer les activités aériennes en regard de la demande actuelle et future.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Caractéristiques techniques des infrastructures aéroportuaires. • Politiques et réglementations gouvernementales en matière de transport aérien en Chaudière-Appalaches (fédérales et provinciales) • Informations relatives à l'encadrement gouvernemental • Description des services aériens offerts: nature des services, achalandage, etc. • Type de transport effectué: marchandises, loisirs et plein air, affaires, etc. • Vocation des aéroports: <ul style="list-style-type: none"> Sport, vol de plaisance Affaire Commerciale (transport de passagers, de marchandises contre rémunération) <ul style="list-style-type: none"> Locale (vols nolisés, réguliers) Régionale (vols nolisés, réguliers) Provinciale (vols nolisés, réguliers) • Localisation des dépotoirs versus les aéroports, etc. 			

ANALYSES A EFFECTUER

<ul style="list-style-type: none"> • Présenter l'état de la situation. • Décrire les infrastructures en place dans la région. • Établir les tendances futures des activités aéroportuaires en région. • Évaluer la complémentarité des infrastructures: aérien, routier et maritime et en regard de l'aéroport international de Québec (continuité des liaisons). • Décrire l'encadrement gouvernemental (fédéral et provincial) du transport aérien. • Décrire et évaluer les impacts du milieu (présences de dépotoirs) sur le transport aérien. • Décrire les impacts sur la planification urbaine (Exemple: le zonage en hauteur-obstacles aux tours de transport d'électricité et radiophonique, poteaux, lignes électriques, constructions, silos, etc.). 	<p>Échéancier</p>
--	--------------------------

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Encadrement gouvernemental (fédéral et provincial): lois, règlements, orientations • Description du réseau <ul style="list-style-type: none"> Caractéristiques techniques Accessibilité Complémentarité à la route Coûts d'exploitation des aéroports Coûts du transport pour l'utilisateur Conditions de circulation aérienne (saison, climat, équipement des aéroports) • Profil des activités: type de transport effectué (passagers, marchandises, médical, loisirs et plaisances) • Perspectives de développement: demande actuelle et future 		

DATE DE REMISE	Version préliminaire:	Novembre 2000
	Version finale:	Décembre 2000

REMARQUES :

Personne ressource : Michel Rioux, centre de services de Saint-Jean-Port-Joli et le Service du transport maritime et aérien.

RESPONSABLE(S)	Gilbert Saint-Laurent, Service du plan, de l'analyse et du soutien technique.
-----------------------	---

**PLAN DE TRANSPORT
DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES**

**TRANSPORT AÉRIEN
MARCHANDISES**

TACHE N° : 11.2 – TRANSPORT DES MARCHANDISES

OBJECTIFS

- Décrire la situation du transport des marchandises par avion.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none">• Description des services offerts: nature des services et achalandage			

ANALYSES A EFFECTUER

- Déterminer et évaluer les potentiels des services aériens en matière de transport des marchandises pour la région de la Chaudière-Appalaches.

Échéancier

EXTRANTS**Contenu du rapport****Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)**

Échéancier

- Sommaire exécutif
- Bilan et potentiels

DATE DE REMISE

Version préliminaire: Novembre 2000

Version finale: Décembre 2000

REMARQUES :

Le Service du transport maritime et aérien produira les données.

RESPONSABLE (S)

Gilbert Saint-Laurent, Service du plan, de l'analyse et du soutien technique.

TÂCHE N° : 11.3 – TRANSPORT DES PERSONNES

OBJECTIFS

- Obtenir un portrait des activités aériennes actuelles du transport des personnes.
- Identifier les politiques, les orientations et les réglementations gouvernementales applicables au transport aérien des personnes.
- Évaluer les activités aériennes en regard de la demande possible.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Achalandage: offre et demande de transport de personnes • Facteurs influant sur l'offre et la demande • Type de services offerts: transport par avion, hydravion, hélicoptères, etc. • Fréquence des vols: à horaire fixe ou sur demande • Lien avec l'aéroport international de Québec 			

ANALYSES A EFFECTUER

- Dresser un portrait de la situation du transport aérien de passagers de la région.
- Élaborer les éléments de problématique.
- Établir la complémentarité des services avec l'aéroport international de Québec.

Échéancier

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Profil des activités aéroportuaires de la région pour le service aérien de passagers • Problématique aéroportuaire: offre et demande de transport <ul style="list-style-type: none"> Accès routiers aux aéroports, héliports, hydrobase • Conclusion 		

DATE DE REMISE

Version préliminaire: Novembre 2000

Version finale: Décembre 2000

REMARQUES :

Le Service du transport maritime et aérien produira les données.

RESPONSABLE (S)

Gilbert Saint-Laurent, Service du plan, de l'analyse et du soutien technique.

TÂCHE N° : 12.1 – INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT MARITIME

OBJECTIFS

- Décrire les infrastructures maritimes (portuaires, de plaisance, marinas, quais publics, etc.).
- Identifier les politiques et les orientations gouvernementales concernant les opérations, le maintien et le développement des infrastructures maritimes.
- Dresser un portrait des traverses fluviales (infrastructures, équipements, services).
- Évaluer l'accès routier et ferroviaire aux infrastructures maritimes.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Liste des infrastructures: localisation, type, propriétaire, activités • Caractéristiques techniques des infrastructures (fédérales, provinciales, privées) • Politiques et orientations du gouvernement fédéral • Politiques et orientations du gouvernement du Québec • Saison de navigation 			

ANALYSES A EFFECTUER

- Rappeler les caractéristiques techniques des infrastructures et des services offerts.
- Décrire l'état de la situation et les tendances futures quant au développement, à l'abandon et à la fermeture des infrastructures maritimes.
- Analyser les politiques et orientations gouvernementales en matière de transport maritime.
- Évaluer la complémentarité des infrastructures maritimes avec les infrastructures routières et ferroviaires.
- Distinguer l'importance relative des ports fédéraux, provinciaux et privés.

Échéancier

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Lois, politiques et orientations gouvernementales en transport maritime • Caractéristiques techniques des infrastructures de transport maritime • Conditions d'exploitation des infrastructures • Accessibilité aux infrastructures par route ou par chemin de fer • Caractéristiques des services offerts • Saison de navigation 		

DATE DE REMISE

Version préliminaire: Novembre 2000

Version finale: Décembre 2000

REMARQUES :

Le Service du transport maritime et aérien produira les données.

RESPONSABLE (S)

Gilbert Saint-Laurent, Service du plan, de l'analyse et du soutien technique.

TÂCHE N° : 12.2 – TRANSPORT DES MARCHANDISES

OBJECTIFS

- Identifier les politiques, les orientations et les réglementations gouvernementales relatives au transport des marchandises.
- Obtenir un portrait du transport des marchandises dans la région.
- Cerner les tendances récentes, les projets de développement et les aspects problématiques.
- Évaluer la complémentarité des services d'exploitation maritime, ferroviaire et routier.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none">• Volume, fréquence, caractéristiques du trafic de marchandises et des services offerts• Offre et demande de transport de marchandises par bateau de la région			

ANALYSES A EFFECTUER

<ul style="list-style-type: none"> • Classer les ports effectuant du transport de marchandises en ordre de priorité selon les critères suivants: situation géographique, proximité des industries, importance commerciale et tonnage manutentionné, accessibilité (tirant d'eau, obstruction par les glaces, dragage), conditions physiques des infrastructures, disponibilité, des aires d'entreposage, liaisons multimodales, vocations variées: pêche, plaisance, industriel, dessertes, traversiers, commercial, régime d'accréditation syndicale, etc. • Évaluer la situation particulière des infrastructures privées ayant une fonction utilitaire en lien avec le transport des marchandises. • Préciser le cadre institutionnel, réglementaire (juridiction, réglementation fédérale et provinciale sur le transport des marchandises, Loi sur les traversiers du Québec, ordonnance 3N, Loi sur la marine marchande). • Décrire l'évolution de la quantité de marchandises transportées par voie maritime (offre et demande). • Établir l'impact du transport maritime des marchandises sur les réseaux de transport existants. • Évaluer les tendances, le développement et les problématiques reliés au transport des marchandises par voie maritime. 	<p>Échéancier</p>
---	--------------------------

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Caractéristiques de l'offre et de la demande de transport maritime des marchandises • Cadre institutionnel et réglementaire • Situation actuelle et perspective de développement 	<p>Cartes de localisation</p>	

DATE DE REMISE	Version préliminaire: Novembre 2000
	Version finale: Décembre 2000

REMARQUES

Le Service du transport maritime et aérien produira les données.

RESPONSABLE (S)	Gilbert Saint-Laurent, Service du plan, de l'analyse et du soutien technique.
------------------------	---

TÂCHE N° : 12.3 – TRANSPORT DES PERSONNES

OBJECTIFS

- Obtenir un portrait du transport maritime des passagers.
- Identifier les politiques, les orientations et les réglementations gouvernementales applicables au transport maritime des personnes.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none">• Inventaire des entreprises de croisière ou d'excursion• Trafic des origines et des destinations• Statistiques des traversiers (tâches 4.3 et 4.4)• Statistiques des entreprises de croisières et d'excursions• Activités nautiques• Facteurs influant sur l'offre et la demande de transport			

ANALYSES A EFFECTUER

- Établir la situation du transport maritime de passagers dans la région.
- Analyser les facteurs influant sur l'offre et la demande.
- Faire une synthèse des activités des traverses, leur rôle et leur complémentarité avec le réseau routier.
- Faire une synthèse de l'industrie des croisières, des excursions et des activités nautiques de la région de la Chaudière-Appalaches.
- Relever les lieux d'intervention possibles en matière de transport maritime de personnes.

Échéancier**EXTRANTS**

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Objet du rapport • Profil des activités maritimes et nautiques • Complémentarité avec le réseau routier • Conclusion 		

DATE DE REMISE

Version préliminaire: Novembre 2000

Version finale: Décembre 2000

REMARQUES :

Le Service du transport maritime et aérien produira les données.

RESPONSABLE (S)

Gilbert Saint-Laurent, Service du plan, de l'analyse et du soutien technique.

TÂCHE N° : 13.1 – PLAN DE COMMUNICATION

OBJECTIFS

- Produire un plan de communication et réaliser les activités qui y sont prévues.
- Amener les intéressés à se prononcer sur les besoins relevés, la vision d'avenir en matière de transport, les scénarios proposés.
- Amener les intervenants à partager une vision globale et régionale quant au choix des priorités d'intervention en matière de transport.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Le contexte, la problématique (pourquoi un plan de transport) • Les objectifs du plan de transport • La clientèle cible: MRC, maires, députés, groupes de pression, comités • Le calendrier de réalisation • Le budget disponible pour les communications du plan de transport 			

ANALYSES A EFFECTUER

- Concevoir des outils simples et efficaces de présentation à chaque étape de la démarche.
- Établir une procédure interne afin de s'assurer de l'implication des partenaires lors du traitement des projets.

Échéancier

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Plan de communication <ul style="list-style-type: none"> Contexte, problématique Objectifs de communication Stratégie de communication Clientèle cible • Moyens de communication <ul style="list-style-type: none"> Réalisation de presse Placement médias Activités de relation publique Production de documents d'information, de promotion, etc. • Calendrier de réalisation • Budget 		

DATE DE REMISE	Version préliminaire: Mai 2000
	Version finale: Ajustée tout au long de la démarche du plan de transport

REMARQUES :

A déposer au comité directeur avec le programme de travail.

RESPONSABLE (S)	Francine Bilodeau, Service des liaisons avec les partenaires et les usagers.
------------------------	--

TÂCHE N° : 13.2 – CARTOGRAPHIE ET FIGURES : ANALYSE DES DONNÉES SPATIALES

OBJECTIFS

- Recueillir et effectuer la saisie informatique des données à références spatiales (population, emploi, activités économiques, débits de circulation, accidents, etc.).
- Effectuer l'analyse des données.
- Assurer la production des cartes et des graphiques.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Texte et fiche d'activités du programme de travail • Banques de données et fichiers divers (à préciser selon les besoins exprimés) 			

ANALYSES A EFFECTUER

- Produire les diverses analyses spatiales et les documents cartographiques requis pour soutenir et illustrer le texte du plan de transport.
- Réaliser les diagrammes, les graphiques et les cartes utilisés lors des diverses présentations publiques tenues tout au long du processus d'élaboration du plan de transport.

Échéancier

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier

DATE DE REMISE	Version préliminaire: Ajustée tout au long de la démarche du plan de transport
	Version finale: Ajustée tout au long de la démarche du plan de transport

REMARQUES

Cette activité étant en support à l'ensemble des activités, la remise du rapport et des documents graphiques s'effectuera tout au long de la réalisation du programme de travail.

RESPONSABLE (S)	Kim Perry, Service des inventaires et du plan, avec la collaboration de Carole Dumont, Service du plan, de l'analyse et du soutien technique (SPAST) de la Direction générale de Québec et de l'Est (DGQE).
------------------------	---

TÂCHE N° : 14.1 – SYNTHÈSE DE LA PROBLÉMATIQUE

OBJECTIFS

- Établir une synthèse de la problématique du système de transport de la région.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none">• Sommaire exécutif de chacune des tâches effectuées pour établir les problématiques sectorielles (tâches 1 à 12 inclusivement)			

ANALYSES A EFFECTUER		
<ul style="list-style-type: none"> • Dégager la problématique du système de transport en faisant ressortir les points suivants: <ul style="list-style-type: none"> Le contexte Les facteurs influant sur les déplacements en: <ul style="list-style-type: none"> - Transport routier: <ul style="list-style-type: none"> Infrastructure Transport des personnes Transport des marchandises Autres modes de déplacements utilisant l'emprise routière. Sécurité routière Corridors routiers : entrée, traversée et sortie d'agglomération Autres modes de déplacement: vélo, véhicule tout-terrain (VTT), motoneige - Transport ferroviaire, maritime et aérien : <ul style="list-style-type: none"> Infrastructure Transport des personnes et des marchandises 	Échéancier	
EXTRANTS		
Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Synthèse de la problématique du système de transport 		
DATE DE REMISE	Version préliminaire: Avril 2001	
	Version finale: Juin 2001	
REMARQUES :		
RESPONSABLE (S)	Gilbert Saint-Laurent, Service du plan, de l'analyse et du soutien technique et Madeleine Lindsay, Service des inventaires et du plan.	

TÂCHE N° : 14.2 – ENJEUX

OBJECTIFS

- Dresser la liste des enjeux pour le ministère des Transports et la région découlant du fonctionnement du système de transport dans le contexte actuel et en fonction des perspectives futures.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none">• Synthèse des problématiques sectorielles développée dans la tâche 14.1			

ANALYSES A EFFECTUER

- Dresser les enjeux pour le réseau routier: infrastructure, transport des personnes et transport des marchandises, sécurité des déplacements, et gestion des corridors, entrée, traversée, sortie d'agglomération.
- Dresser les enjeux pour le réseau ferroviaire: infrastructure, transport des personnes et des marchandises.
- Dresser les enjeux pour le réseau maritime: infrastructure, transport des personnes et des marchandises.
- Dresser les enjeux pour le réseau aérien: infrastructure, transport des personnes et des marchandises.
- Dresser les enjeux pour la route verte,(vélo), la motoneige et les véhicules tout-terrain : infrastructure et déplacement des personnes.

Échéancier

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none"> • Sommaire exécutif • Liste des enjeux 		

DATE DE REMISE

Version préliminaire: Avril 2001

Version finale: Juin 2001

REMARQUES :**RESPONSABLE (S)**

Gilbert Saint-Laurent, Service du plan, de l'analyse et du soutien technique et Madeleine Lindsay, Service des inventaires et du plan.

TÂCHE N° : 14.3 – ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

OBJECTIFS

- Établir les orientations et les objectifs du système de transport pour les quinze prochaines années.

INTRANTS

DONNÉES REQUISES	Disponible	À recueillir	Échéancier
<ul style="list-style-type: none">• La synthèse de la problématique du système de transport (tâche 14.1)• Les enjeux du système de transport (tâche 14.2)			

ANALYSES A EFFECTUER

- Dresser les orientations du système de transport pour les quinze prochaines années.
- Fixer les objectifs à atteindre pour le système de transport au cours des quinze prochaines années.

Échéancier

EXTRANTS

Contenu du rapport	Illustrations (graphiques, tableaux, cartes)	Échéancier
<ul style="list-style-type: none">• Sommaire exécutif• Orientations pour le système de transport• Objectifs recherchés pour le système de transport		

DATE DE REMISE

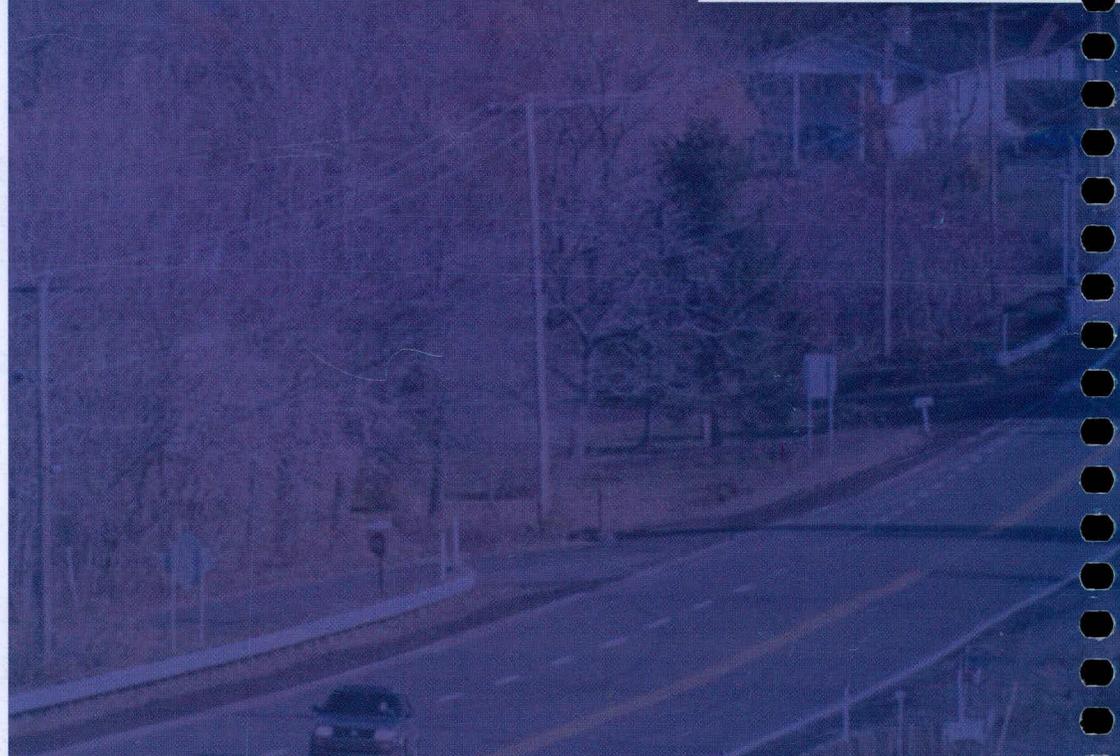
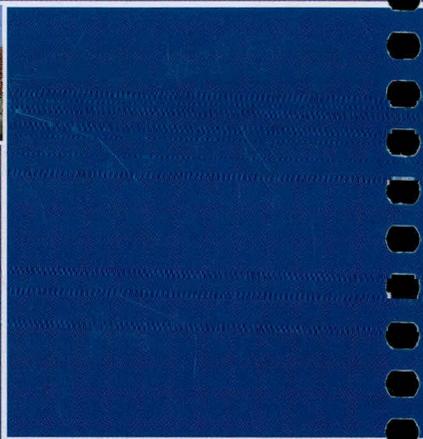
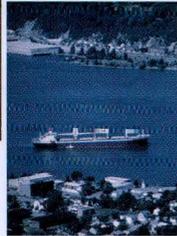
Version préliminaire: Avril 2001

Version finale: Juin 2001

REMARQUES :**RESPONSABLE (S)**

Gilbert Saint-Laurent, Service du plan, de l'analyse et du soutien technique et Madeleine Lindsay, Service des inventaires et du plan.

**Ministère des Transports
Centre de documentation
700, boul. René-Lévesque Est,
21^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1**



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 258 437