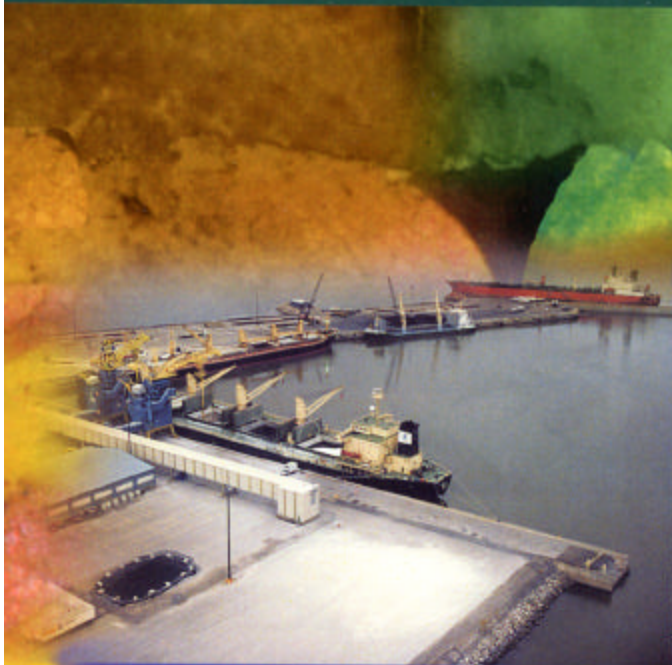


PLAN DE TRANSPORT



CENTRE-DU-QUÉBEC

**PLAN DE TRANSPORT
DU CENTRE-DU-QUÉBEC**

Novembre 2001

TRANSPORTS QUÉBEC
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

POUR OBTENIR D'AUTRES COPIES DE CE DOCUMENT, COMMUNIQUEZ AVEC :

Denise M. Tellier, agente d'information
Transports Québec
100, rue Laviolette, 4^e étage
Trois-Rivières (Québec)
G9A 5S9

Téléphone : (819) 371-6896
Télécopieur : (819) 371-6136

PHOTOS DE LA PAGE COUVERTURE : Claude Samson

Dépôt légal — Bibliothèque nationale du Québec, février 2003
ISBN 2-550-40503-X
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Sommaire

À l'étape du plan de transport pour le Centre-du-Québec

Le plan de transport encadre l'action du ministère des Transports dans la région du Centre-du-Québec sur un horizon de 15 ans. Le plan permet de déterminer les grandes interventions prioritaires afin de satisfaire les besoins en matière de transport des personnes et des marchandises dans la région. Le plan de transport est élaboré à partir des orientations formulées dans le document intitulé *Vers un plan de transport pour le Centre-du-Québec. Diagnostic et orientations*. La proposition de plan de transport a été soumise pour consultation aux députés et au CRCDCQ avant la production du présent document.

Les orientations et les objectifs

1 Les infrastructures routières et la fonctionnalité du réseau

Orientation : maintenir l'offre d'un niveau de service adéquat sur le réseau routier

- Maintenir la qualité des chaussées, particulièrement sur le réseau stratégique.
- Maintenir les ouvrages d'art en bon état et effectuer en priorité les réparations sur les routes du réseau stratégique.
- Maintenir la capacité structurale des ouvrages d'art situés sur les axes routiers du réseau supérieur et en priorité sur le réseau de camionnage de transit.
- Améliorer les caractéristiques géométriques du réseau routier supérieur.

Orientation : améliorer constamment le niveau de sécurité routière

- Améliorer les caractéristiques des tronçons routiers présentant des taux d'accidents élevés.
- Intégrer la préoccupation relative à la sécurité lors des travaux routiers.
- Encourager le respect des limites de vitesse affichées à l'entrée des petites agglomérations.
- S'assurer que les sentiers de véhicules hors route traversent le réseau supérieur conformément aux normes du MTQ.

- S'assurer que les aménagements cyclables croisant ou longeant le réseau routier soient sécuritaires.
- Diminuer le nombre de collisions impliquant des cervidés.

Orientation : améliorer la gestion des corridors routiers et la traversée des agglomérations et ainsi préserver la fonctionnalité du réseau en renforçant le partenariat entre les MRC, les municipalités et le ministère des Transports

- Préserver l'intégrité fonctionnelle des corridors routiers.
- Assurer une qualité de vie acceptable en bordure de la route.

Orientation : minimiser les impacts environnementaux et préserver la qualité de vie

- Prévenir et atténuer le bruit causé par les voies de circulation.
- Préserver et mettre en valeur les paysages le long des infrastructures routières.
- Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ.

Orientation : améliorer la qualité des liaisons entre le Centre-du-Québec et les régions dans l'axe nord-sud

- Accroître la fonctionnalité et la sécurité des liaisons routières entre le Centre-du-Québec et les régions dans l'axe nord-sud.
- Assurer un niveau de service élevé sur le pont Laviolette entre 6 h et 18 h.
- Améliorer la sécurité sur le pont Laviolette.

Orientation : améliorer dans un horizon de quinze ans l'accès à Nicolet à partir principalement du réseau autoroutier

- Contrer la diminution de la fonctionnalité de l'infrastructure routière entre Nicolet et le réseau autoroutier.

2 Le transport collectif des personnes

Orientation : encourager les initiatives d'amélioration du transport collectif

- Consolider les services existants.
- Étendre la couverture des services de transport adapté à un plus grand nombre de municipalités.
- Évaluer la possibilité d'élargir la clientèle de certains services de transport et de centraliser les systèmes de répartition dans le but d'éliminer le dédoublement des services offerts.
- Étendre la couverture des services de transport par taxi à un plus grand nombre de municipalités.
- Encourager les intervenants en transport et les municipalités à étudier la possibilité de se doter de nouveaux modes de transport appropriés aux milieux à faible densité, notamment par une meilleure intégration des modes.
- Soutenir l'accessibilité aux produits touristiques par l'intermédiaire du transport nolisé.
- Soutenir la mise en place et le maintien d'infrastructures et d'équipements de transport en commun efficaces et de qualité.

3 Le transport des marchandises

Orientation : optimiser l'utilisation du port de Bécancour

- Favoriser l'utilisation du port de Bécancour.

Orientation : améliorer les conditions du transport terrestre des marchandises, dans une perspective d'intermodalité

- Améliorer l'efficacité des déplacements sur les routes de camionnage.
- Assurer la cohérence des réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ.
- Préserver la fonctionnalité du réseau ferroviaire actuel.

Les moyens d'action

Les orientations et les objectifs décrits précédemment permettent d'encadrer les moyens d'action à mettre de l'avant afin d'atteindre les objectifs fixés. La réalisation des moyens d'action proposés dans ce document constitue le plan de transport pour le Centre-du-Québec.

Conclusion

La préparation du plan de transport pour le Centre-du-Québec a permis de proposer des orientations, des objectifs et des moyens d'action pour encadrer les interventions des divers acteurs en transport pour les 15 prochaines années. La démarche revêt donc une grande importance, car il s'agit de faire des choix parmi des priorités et de bonifier des moyens d'action qui auront une très forte influence sur la capacité des infrastructures et systèmes de transport à soutenir le développement économique régional.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	III
ÉQUIPE DE RÉALISATION	XI
LISTE DES SIGLES	XIII
INTRODUCTION	1
LE CONTEXTE DE RÉALISATION	4
1 LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET LA FONCTIONNALITÉ DU RÉSEAU...7	
1.1 LE RÉSEAU ROUTIER	7
1.2 LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	14
1.3 LA FONCTIONNALITÉ DU RÉSEAU.....	21
1.4 L'ENVIRONNEMENT	27
1.5 LES LIAISONS ROUTIÈRES ENTRE LE CENTRE-DU-QUÉBEC ET LES RÉGIONS LIMITROPHES	32
1.6 L'ACCÈS ENTRE NICOLET ET LE RÉSEAU AUTOROUTIER.....	38
2 LE TRANSPORT COLLECTIF DES PERSONNES	41
3 LE TRANSPORT DES MARCHANDISES	49
3.1 LE PORT DE BÉCANCOUR	49
3.2 LE TRANSPORT TERRESTRE DES MARCHANDISES	52
4 LE CADRE FINANCIER	59
4.1 LE CONTEXTE GÉNÉRAL.....	59
4.2 LE CONTEXTE RÉGIONAL	63
CONCLUSION	69
LEXIQUE.....	70
BIBLIOGRAPHIE	71

LISTE DES CARTES

Carte 1 – Territoire couvert par le plan de transport régional.....	2
Carte 2 – Problématique des corridors routiers : problèmes de fonctionnement.....	23
Carte 3 – Doublement de l'autoroute 55 à Drummondville	35
Carte 4 – Prolongement de l'autoroute 55 entre Saint-Célestin et l'autoroute 20.....	36
Carte 5 – Réseau de camionnage	55
Carte 6 – Classification fonctionnelle du réseau routier supérieur	73

LISTE DES FIGURES

Figure 1 – Étapes de réalisation du plan de transport.....	3
Figure 2 – Année de construction des ouvrages d'art.....	11
Figure 3 – État des ouvrages d'art (1999)	12
Figure 4 – Répartition des dépenses du MTQ en 1999-2000 dans la région du Centre-du-Québec	63
Figure 5 – Dépenses sur le réseau routier du Centre-du-Québec entre 1992 et 1999	64

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 – Moyenne des valeurs de l'indice de rugosité international (IRI) sur le réseau routier supérieur en 2000.....	9
Tableau 2 – Pourcentage des longueurs de routes dont le confort de roulement est satisfaisant, par classes de routes.....	10
Tableau 3 – Proportion des longueurs de routes dont l'état de la chaussée est satisfaisant et cible visée pour 2005	10
Tableau 4 – Nombre et capacité structurale des ouvrages d'art	11
Tableau 5 – Proportion des ouvrages d'art qui ne nécessiteront, en 2005, qu'un entretien préventif	13
Tableau 6 – Zones problématiques pour les collisions avec un animal.....	16
Tableau 7 – Organisation du transport adapté	42
Tableau 8 – Dépenses par axe d'intervention de 1992 à 1999 dans la région du Centre-du-Québec	66
Tableau 9 – Subventions pour le réseau routier local de 1993 à 1999 dans la région du Centre-du-Québec	67
Tableau 10 – Subventions pour le transport collectif de 1994 à 1999 dans la région du Centre-du-Québec	68

Équipe de réalisation

COMITÉ DIRECTEUR

Président du comité directeur

Jacques Charland, directeur, Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Robert Clément, ingénieur, chef du Service des inventaires et du Plan
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Gaétan Désilets, sous-ministre adjoint de la région du Centre-du-Québec
Ministère des Régions

Claude-Henri Léveillé, directeur général
Conseil régional de concertation et de développement du Centre-du-Québec

André Meloche, chef du Service du transport ferroviaire et routier des marchandises
Direction de la mobilité en transport

Richard Paquin, géographe, Service des inventaires et du Plan
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Jean-François Stringer, ingénieur, Service des inventaires et du Plan
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Denise M. Tellier, agente d'information, Service des liaisons avec les partenaires et les usagers
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

COORDINATION TECHNIQUE

Robert Beaulieu, ingénieur
Service des inventaires et du Plan
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

COMITÉ TECHNIQUE

Président du comité technique

Robert Clément, ingénieur, chef du Service des inventaires et du Plan
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Robert Beaulieu, ingénieur, Service des inventaires et du Plan
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Michèle Giasson, ingénieure, Service du transport ferroviaire et routier des marchandises
Direction de la mobilité en transport

Ginette Lalonde, agente de recherche, Service de l'économie et du plan directeur en transport
Direction de la planification stratégique en transport

Lévis Leblond, agent de recherche, Service des inventaires et du Plan
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Richard Paquin, géographe, Service des inventaires et du Plan
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Jean-François Stringer, ingénieur, Service des inventaires et du Plan
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Liste des sigles

ABI	Aluminerie de Bécancour inc.
AMT	Agence métropolitaine de transport
ATR	Association touristique régionale
BSQ	Bureau de la statistique du Québec
CFIL	Chemin de fer d'intérêt local
CN	Canadien National
CRCDCQ	Conseil régional de concertation et de développement du Centre-du-Québec
DJMA	Débit journalier moyen annuel
DJMAVL	Débit journalier moyen annuel de véhicules lourds
DJME	Débit journalier moyen estival
FCARR	Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier
IES	Indice d'état d'une structure
IRI	Indice de rugosité international
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OMIT	Organisme municipal et intermunicipal de transport
OPT	Organisme public de transport
OTA	Organisme de transport adapté

PACR	Plan d'aménagement de corridors routiers
RMR	Région métropolitaine de recensement
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
VHR	Véhicule hors route
VTT	Véhicule tout-terrain

Introduction

Le plan de transport est l'instrument privilégié par le ministère des Transports du Québec (MTQ) pour déterminer, à partir d'une vision globale de l'ensemble des modes de transport, de l'aménagement du territoire et du développement économique régional, les priorités d'intervention pouvant répondre aux besoins de déplacements dans chaque région. La direction de la Mauricie–Centre-du-Québec du ministère des Transports du Québec a entrepris en 1998 la réalisation d'un plan de transport pour la région administrative du Centre-du-Québec. Le territoire couvert par le plan de transport regroupe les cinq municipalités régionales de comté qui composent la région administrative du Centre-du-Québec : Arthabaska, Bécancour, Drummond, L'Érable et Nicolet-Yamaska (carte 1).

Les rôles du plan de transport sont multiples, autant pour le ministère des Transports que pour les acteurs régionaux en transport. Ce plan constitue tout d'abord un outil d'aide à la connaissance des transports puisqu'il donne lieu à la collecte et à l'analyse de renseignements sur la situation actuelle et prévisible des transports. Le plan sert également d'outil d'aide à la décision pour les intervenants en transport et il oriente la programmation des investissements en ce domaine. Il constitue aussi un outil de communication, d'information et de concertation entre les acteurs régionaux, car la connaissance globale des transports qu'il apporte permet d'alimenter les réflexions et analyses ainsi que les échanges sur les priorités régionales dans ce domaine.

Les besoins et les attentes en matière de transport dépassent amplement les ressources financières disponibles. Dans ce contexte, l'établissement des priorités d'intervention devient un processus complexe puisque de nombreux besoins semblent devoir être comblés simultanément. L'utilisation d'un outil global pour soutenir et améliorer l'établissement des priorités apparaît donc nécessaire.

Le cheminement du plan de transport : quatre grandes étapes

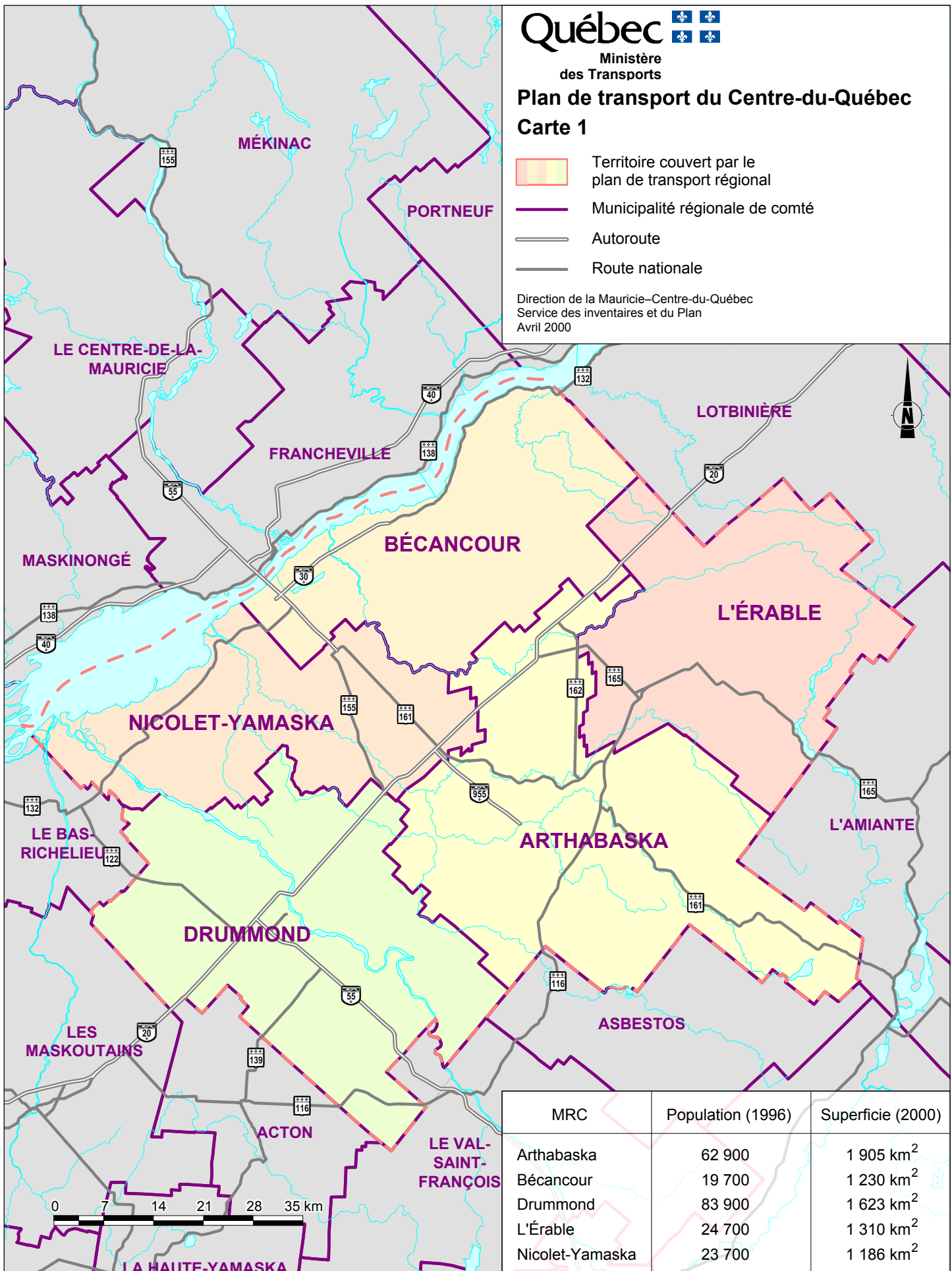
Le cheminement retenu pour l'élaboration du plan s'articule autour de quatre étapes qui sont résumées à la figure 1. La première étape, terminée, a fait l'objet d'une publication intitulée *Vers un plan de transport pour le Centre-du-Québec. Programme de travail*. Ce document présente la démarche de l'élaboration du plan de transport. Au cours des années 1998 et 1999, différentes études techniques ont été réalisées afin de recueillir les éléments nécessaires à la rédaction du diagnostic sur les transports. La réalisation de cette deuxième étape, également terminée, a permis d'analyser la situation actuelle et, dans certains cas, la situation prévisible en transport et de formuler des propositions d'orientations. Les analyses ainsi que les propositions d'orientations sont contenues dans le document *Vers un plan de transport pour le Centre-du-Québec. Diagnostic et orientations*.

Plan de transport du Centre-du-Québec

Carte 1

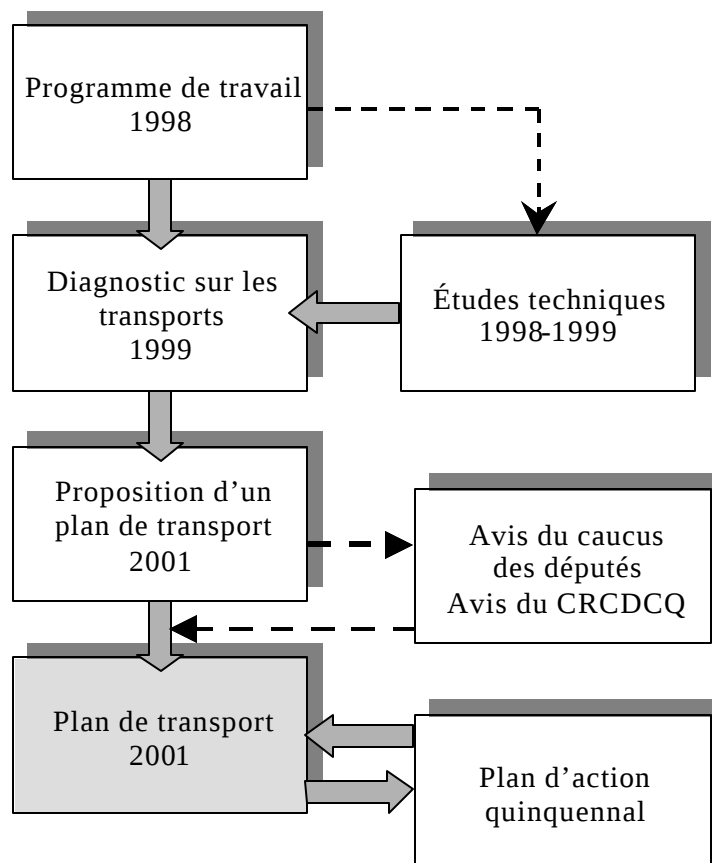
-  Territoire couvert par le plan de transport régional
-  Municipalité régionale de comté
-  Autoroute
-  Route nationale

Direction de la Mauricie—Centre-du-Québec
Service des inventaires et du Plan
Avril 2000



MRC	Population (1996)	Superficie (2000)
Arthabaska	62 900	1 905 km ²
Bécancour	19 700	1 230 km ²
Drummond	83 900	1 623 km ²
L'Érable	24 700	1 310 km ²
Nicolet-Yamaska	23 700	1 186 km ²

FIGURE 1 – ÉTAPES DE RÉALISATION DU PLAN DE TRANSPORT



La troisième étape, également terminée, résume le résultat des analyses et les orientations proposées dans le document présentant le diagnostic en transport pour le Centre-du-Québec. La proposition de plan de transport contient également les objectifs et les moyens d'action privilégiés qui encadreront l'action du ministère des Transports et, si possible, celle de ses partenaires. Cette proposition a servi de base à la consultation des députés et du CRCDCQ. Les avis et commentaires présentés au MTQ à la suite des consultations ont permis d'établir la version définitive du *Plan de transport du Centre-du-Québec*, ce qui constitue la quatrième étape.

Le contenu du plan de transport

Le plan décrit d'abord les éléments du contexte de réalisation. Les chapitres 1 à 3 rappellent les enjeux et les orientations définis dans le document *Diagnostic et orientations*, et décrivent les objectifs et les actions à entreprendre pour s'inscrire à l'intérieur de l'orientation proposée. Finalement, le chapitre 4 décrit le cadre financier dont dispose le ministère des Transports pour la mise en œuvre du plan.

Le contexte de réalisation

Cette partie du document expose les orientations et les objectifs du plan stratégique du ministère des Transports qui influencent la mise en œuvre du plan de transport pour le Centre-du-Québec. Il y sera de plus question des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, de la prise en compte de la protection de l'environnement et, finalement, de la planification du développement régional, celle-ci se traduisant par les exercices de planification stratégique régionale que l'on retrouve également dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement. Toutes ces démarches de planification ont une incidence sur les transports.

Orientations du ministère des Transports

Le ministère des Transports a comme mission d'*assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec*. Il réalise sa mission avec un souci constant de l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et l'environnement. Pour réaliser adéquatement sa mission, le Ministère s'est doté d'un plan stratégique qu'il met à jour annuellement et qui, pour les années 2001-2004, établit des orientations et des axes d'intervention ainsi que des objectifs qui influencent le contenu du plan de transport régional. Les orientations et les axes d'intervention sont les suivants :

- Orientation 1 : Des systèmes de transport plus efficaces au service du développement socioéconomique du Québec.
 - ◆ Améliorer la qualité et le niveau de service du réseau stratégique québécois.
 - ◆ Adapter les systèmes de transport et leurs niveaux de service afin de mieux répondre au développement des régions.
 - ◆ Faciliter les déplacements dans les grandes agglomérations tout en contribuant à la protection de la qualité de vie et de l'environnement.
- Orientation 2 : Des transports plus sécuritaires en collaboration avec tous les organismes privés et publics concernés.
 - ◆ Réduire le nombre de décès et de blessés graves dus aux accidents routiers d'ici 2005.
- Orientation 3 : Une organisation plus performante afin d'améliorer les services à la population.

Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire

Le plan de transport intègre les grandes orientations gouvernementales qui ont été développées en vue de la révision des schémas et inclut les orientations du ministère des Transports en matière d'aménagement. Les MRC sont à l'étape de la révision de leur schéma d'aménagement. Avec les modifications apportées à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* en 1993, la planification du transport terrestre est devenue un contenu obligatoire du schéma d'aménagement. Le volet « transport » des schémas doit :

- Décrire et planifier l'organisation du transport terrestre, notamment indiquer la nature des infrastructures et des équipements de transport majeurs ainsi que l'endroit où ils se trouvent.
- Décrire la demande prévisible en matière de transport et la part anticipée du transport devant être assurée par les divers modes.
- Indiquer les principales améliorations devant être apportées aux infrastructures et aux équipements.
- Indiquer la nature des nouvelles infrastructures ou des nouveaux équipements de transport terrestre majeurs dont la mise en place est projetée, ainsi que l'endroit approximatif où ils seront situés.

Les commentaires du gouvernement sur les projets de schéma d'aménagement représentent l'occasion pour les MRC de compléter et de bonifier le volet « transport » des schémas. En contrepartie, les orientations et les objectifs établis par les MRC servent de référence au MTQ et permettent d'établir une certaine cohérence entre la position des MRC et le plan de transport du Centre-du-Québec.

En matière de transport, les orientations gouvernementales¹ sont les suivantes :

- Assurer la contribution du secteur touristique au développement des régions par une mise en valeur accrue des attraits et des activités axées sur la consolidation des produits touristiques prioritaires.
- Préserver les infrastructures de transport, maintenir un service adéquat à l'utilisateur et soutenir le développement socioéconomique des différentes régions du Québec en optimisant les acquis des différents modes de transport.

1. Gouvernement du Québec. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Pour un aménagement concerté du territoire*. 1994, 89 pages.

En matière d'aménagement du territoire, des choix s'imposent sur la localisation des secteurs prioritaires de développement et des pôles d'emplois ainsi que sur les mesures qui doivent être prises afin de soutenir la consolidation du tissu urbain et contribuer ainsi à réduire les pressions sur les infrastructures routières et à optimiser l'utilisation des systèmes de transport en commun. Les orientations qui doivent également être intégrées dans le plan de transport sont les suivantes² :

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

Préservation de la qualité de vie et de l'environnement

La préservation de la qualité de vie et de l'environnement doit se traduire, entre autres choses, par une réduction du bruit de la circulation routière, par la protection et l'amélioration des paysages et par la prise en compte des milieux biophysiques et humains à toutes les étapes de la planification, de l'expression des besoins, du cheminement et du suivi des projets.

La planification du développement régional

Le Centre-du-Québec forme une nouvelle région administrative depuis 1997. Des exercices de planification ont eu cours dans les cinq MRC et la création du Conseil régional de concertation et de développement du Centre-du-Québec (CRCDCQ) a permis d'entreprendre une planification stratégique propre à cette région.

Le CRCDCQ, composé de treize tables sectorielles et d'un comité régional en économie sociale, a entrepris une démarche de planification stratégique afin d'établir des priorités d'intervention pour la nouvelle région administrative; cette démarche a aussi tenu compte des conclusions du forum sur le développement social tenu en janvier 1998. L'entente cadre n'a pas encore été signée avec le gouvernement du Québec. Toutefois, le document portant sur la planification stratégique régionale a été présenté aux membres de l'assemblée générale du CRCDCQ le 2 décembre 1999. Chaque ministère concerné a émis ses commentaires au regard de cette planification qui mènera à la signature d'une entente cadre entre ce conseil et le gouvernement.

2. Gouvernement du Québec. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Pour un aménagement concerté du territoire*. 1994, 89 pages.

1 Les infrastructures routières et la fonctionnalité du réseau

1.1 Le réseau routier

Enjeu et orientation

Enjeu : la qualité du réseau routier

L'indice de rugosité international (IRI) mesure la qualité de roulement des routes. D'après cet indice, les chaussées de la région sont dans un état satisfaisant, compte tenu des seuils d'intervention établis par le ministère des Transports. Ces seuils varient selon les classes de routes (autoroutes, nationales, régionales, collectrices)³. Les routes régionales sont celles dont l'état se rapproche le plus du seuil d'intervention, ce qui signifie que le ministère des Transports devra poursuivre ses investissements sur la conservation des chaussées afin de maintenir un niveau de confort acceptable. Par ailleurs, la qualité générale de la fondation des routes est également assez bonne puisque la plupart des structures de chaussée ont une faible sensibilité au gel. En ce qui concerne les ornières, 95 % des longueurs de routes sont en deçà du seuil d'intervention. Quant aux ouvrages d'art, c'est-à-dire les ponts, ponts d'étagement et autres structures, la majorité d'entre eux requièrent des réparations d'importance variable.

Les caractéristiques géométriques des routes⁴, telles que la vitesse praticable, les possibilités de dépassement et l'inclinaison des pentes, satisfont à la majorité des standards ministériels établis selon la classe de routes. C'est toutefois sur le réseau national que certaines déficiences ont été observées. Par ailleurs, la largeur des structures de chaussée s'avère la caractéristique qui présente le plus de déficiences. Toutefois, en considérant le niveau de déficience, les corrections à apporter concernent surtout la largeur des accotements qui souffrent de déficiences d'un niveau plus élevé que celui de la largeur des voies de circulation.

Le ministère des Transports a investi des sommes importantes pour l'entretien et l'exploitation du réseau routier. L'entretien pendant la saison hivernale constitue une préoccupation pour qui veut se déplacer d'un point à un autre de façon rapide et sécuritaire. Les technologies reliées à l'entretien hivernal ont progressé depuis quelques années et le MTQ applique certaines de ces technologies afin d'améliorer l'entretien durant la saison froide.

3. Voir la carte de la classification fonctionnelle du ministère des Transports, à l'annexe A.

4. Les caractéristiques géométriques des autoroutes ne sont pas considérées dans les études puisque cette classe du réseau est conforme aux normes.

Orientation : maintenir l'offre d'un niveau de service adéquat sur le réseau routier

L'amélioration des caractéristiques fonctionnelles du réseau routier supérieur (confort, sécurité et capacité) ainsi que la desserte des régions ressources constituent une préoccupation importante pour le ministère des Transports. En ce qui concerne l'état des chaussées, la cible ministérielle est de réduire de 10 % la proportion de kilomètres de chaussées déficientes. Par ailleurs, les actions du Ministère visent à réduire de 10 % la proportion d'ouvrages d'art déficients⁵. Le Ministère s'oriente vers une prolongation de la durée de vie utile des ouvrages d'art et une réduction des coûts de conservation.

Objectifs et moyens d'action

1.1.1 Chaussées et ouvrages d'art

La déficience d'une chaussée se mesure en termes de rugosité, de fissuration et d'orniérage. La rugosité est exprimée en valeur d'IRI (indice de rugosité international) et permet de qualifier l'état du revêtement ainsi que la sensibilité au gel; ce facteur mesure donc le degré de confort. Les problèmes liés aux structures de chaussées gélives sont peu fréquents sur plus de 90 % des kilomètres de routes du réseau autoroutier et national et sur 86 % des kilomètres de routes du réseau régional et collecteur. Quant aux ornières, 95 % de l'ensemble du réseau routier supérieur présente peu de déficiences. Malgré ces résultats intéressants, le MTQ doit poursuivre ses interventions ponctuelles annuelles en vue de diminuer les longueurs de chaussées gélives et de réduire le nombre de kilomètres de chaussées avec des ornières prononcées.

En ce qui concerne les déficiences de la chaussée en ce qui a trait au confort, mesuré au moyen de l'indice de rugosité international (IRI), près de 72 % des kilomètres de routes sont en bon état, leurs valeurs d'IRI étant inférieures au seuil d'intervention établi par le Ministère. Le tableau 1 illustre la moyenne des indices obtenus par catégories de routes.

5. *Plan stratégique 2000-2003 du ministère des Transports*. Mai 2000, p. 30.

**TABLEAU 1 – MOYENNE DES VALEURS DE L'INDICE DE RUGOSITÉ INTERNATIONAL (IRI)
SUR LE RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR EN 2000**

Classification fonctionnelle	Seuil d'intervention du MTQ	Moyenne obtenue sur le réseau	Moyenne provinciale
Autoroutes	2,2	1,76	1,94
Nationales	2,5	2,16	2,30
Régionales	3,0	2,61	2,78
Collectrices	3,5	2,88	3,13

Source : MTQ. Relevés 2000.

1.1.1.1 Les chaussées

Objectif : Maintenir la qualité des chaussées, particulièrement sur le réseau stratégique

Moyen d'action

- **Atteindre les objectifs établis en matière de qualité des chaussées d'ici 2005, particulièrement sur le réseau stratégique**

Le Ministère effectue les travaux nécessaires pour atteindre et maintenir les objectifs établis en matière de qualité des chaussées d'ici 2005. Le tableau suivant indique les cibles à atteindre en pourcentage de kilomètres de routes qui doivent présenter un indice de confort de roulement satisfaisant⁶.

6. Le confort sur une chaussée asphaltée se traduit par un indice de rugosité international (IRI) qui détermine le niveau de qualité du roulement selon les barèmes internationaux permettant un calibrage uniforme. Se référer au lexique pour plus de détails.

TABLEAU 2 – POURCENTAGE DES LONGUEURS DE ROUTES DONT LE CONFORT DE ROULEMENT EST SATISFAISANT, PAR CLASSES DE ROUTES

CLASSIFICATION FONCTIONNELLE	CENTRE-DU-QUÉBEC (1999)	CIBLE PROVINCIALE (2003)*	CIBLE RÉGIONALE (2005)
Autoroutes	86 %	79 %	85 %
Nationales	69 %	70 %	75 %
Régionales	62 %	66 %	70 %
Collectrices	70 %	64 %	70 %

* Les cibles provinciales ont été établies en 1998.

Des efforts particuliers seront déployés pour maintenir et améliorer l'état des chaussées sur les tronçons les plus sollicités, en termes de volume de trafic de personnes et de marchandises pour le Centre-du-Québec. On vise les objectifs qui apparaissent dans le tableau 3. Ces cibles sont exprimées en pourcentage de kilomètres de routes qui doivent présenter un indice de confort de roulement satisfaisant. Les données pour l'année 1999 sont indiquées à titre de référence.

TABLEAU 3 – PROPORTION DES LONGUEURS DE ROUTES DONT L'ÉTAT DE LA CHAUSSÉE EST SATISFAISANT ET CIBLE VISÉE POUR 2005

ROUTE	ÉTAT DE LA CHAUSSÉE (1999)	CIBLE 2005
Autoroute 20	90 %	90 %
Autoroute 55	87 %	90 %
Route 165	69 %	80 %

1.1.1.2 Les ouvrages d'art

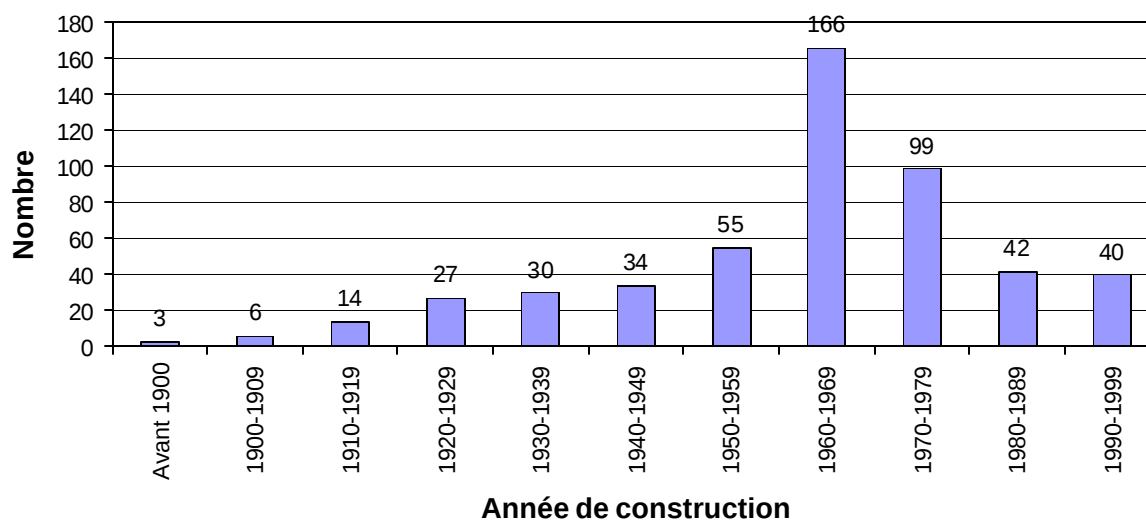
On entend par ouvrages d'art les structures telles que les ponts, les viaducs, les ponts sous remblai et les murs de soutènement. La région du Centre-du-Québec compte un total de 516 ouvrages d'art.

TABLEAU 4 – NOMBRE ET CAPACITÉ STRUCTURALE DES OUVRAGES D’ART

Classification fonctionnelle	Ouvrages d’art de capacité suffisante	Ouvrages d’art de capacité limitée		Total
		Charges légales	Tonnage réduit	
Autoroutes	59	0	0	59
Nationales	55	0	0	55
Régionales	29	1	0	30
Collectrices	56	6	1	63
Locales	176	69	64	309
Total	375	76	65	516

Source : ministère des Transports 2001.

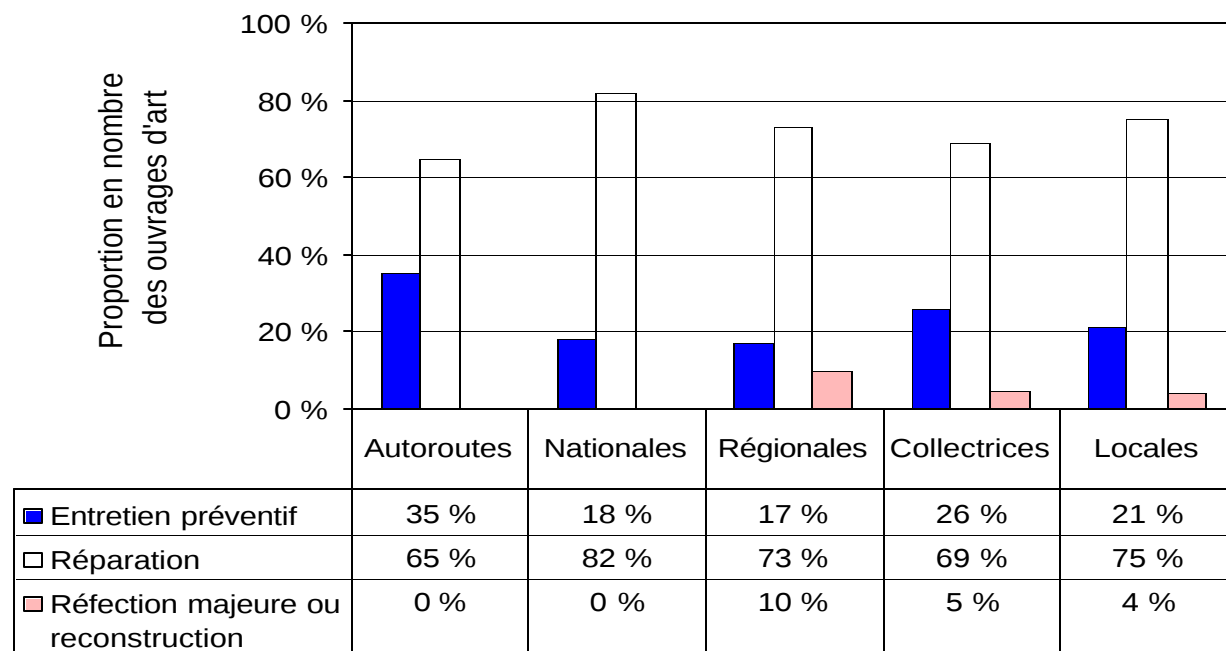
FIGURE 2 – ANNÉE DE CONSTRUCTION DES OUVRAGES D’ART



L’indice d’état et l’indice d’inadéquation donnent un portrait de la condition et de la fonctionnalité des ouvrages d’art. Le calcul de l’indice d’état d’une structure (IES) permet de classer les ouvrages d’art selon les besoins en réparations déterminés au moment de l’inspection.

Les trois parties de l'ouvrage d'art qui sont prises en compte pour établir la valeur de l'indice sont : les éléments de fondation, les systèmes structuraux et le platelage. La figure 3 montre la compilation des indices calculés par catégories de routes selon la classification fonctionnelle.

FIGURE 3 – ÉTAT DES OUVRAGES D'ART (1999)



Source : ministère des Transports. Relevés 1999.

Objectif : Maintenir les ouvrages d'art en bon état et effectuer en priorité les réparations sur les routes du réseau stratégique

Moyen d'action

■ Améliorer l'état des ouvrages d'art

Le ministère des Transports compte réaliser les travaux nécessaires afin que le nombre d'ouvrages d'art du réseau supérieur qui nécessitent des réparations diminue sous la barre de 65 %. Il est également souhaitable que plus de 30 % des ouvrages d'art ne nécessitent qu'un entretien préventif. Le tableau suivant indique la proportion des ouvrages d'art dont l'indice fonctionnel satisfait aux critères d'entretien préventif ainsi que la cible à atteindre pour les autoroutes et les routes nationales.

**TABLEAU 5 – PROPORTION DES OUVRAGES D’ART QUI NE NÉCESSITERONT, EN 2005,
QU’UN ENTRETIEN PRÉVENTIF**

CLASSIFICATION FONCTIONNELLE	PROPORTION DES OUVRAGES D’ART (1999)	CIBLE (2005)
Autoroutes	35 %	30 %
Nationales	18 %	30 %

Les interventions sur les ouvrages d’art du réseau supérieur peuvent être réparties dans le temps puisque l’intégrité de ces ouvrages n’est pas mise en cause, leur capacité étant suffisante pour répondre aux besoins de l’ensemble des usagers (tableau 4).

Objectif : Maintenir la capacité structurale des ouvrages d’art situés sur les axes routiers du réseau supérieur et en priorité sur le réseau de camionnage de transit

Moyen d’action

- **Mettre l’accent sur les ouvrages d’art supportant le réseau de camionnage**

De façon prioritaire, il importe de maintenir la capacité de tous les ouvrages d’art situés sur les routes faisant partie du réseau de camionnage de transit. Actuellement tous les ouvrages du réseau supérieur situés sur ce réseau ont une capacité suffisante. Le réseau de camionnage se compose des autoroutes 20, 30, 55 et 955, des routes nationales 116, 122, 132, 139, 155, 161 et 165, que ce soit dans leur ensemble ou en partie seulement, des routes régionales 216 et du chemin Saint-Albert/Warwick, des routes 255 et 265 tant sur le réseau régional que dans la partie classée collectrice, et finalement des routes collectrices qui relient l’agglomération de Kingsey Falls aux routes 116 et 255.

1.1.2 Caractéristiques géométriques

Certains tronçons de routes présentent des déficiences géométriques qui affectent les possibilités de dépassement. Ces déficiences sont particulièrement présentes sur le réseau national où le pourcentage de routes qui montrent des déficiences faibles ou nulles représente 62 % des longueurs de routes. Les routes 139, 132 et 161 sont, par ordre décroissant, les plus touchées par des déficiences importantes relatives aux possibilités de dépassement. Quant à la largeur des voies de circulation, les routes qui comportent peu de déficiences représentent 71 % des cas. Parmi les routes qui présentent des déficiences, quatre sont plus touchées que les autres : la 132, la 139, la 155 et la 161 dont, sur quelques sections, la largeur des voies de circulation ne correspond pas à la norme actuelle. La largeur des accotements présente les déficiences les plus marquées. Une proportion de 40 % des kilomètres de routes comporte des déficiences moyennes ou importantes en ce qui concerne la largeur des accotements. Les routes du réseau national et

régional qui présentent des déficiences importantes à ce chapitre sont, par ordre décroissant, les routes 155, 139, 165, 122, 132, 161 et 255.

La route 116 a déjà fait l'objet de plusieurs projets visant à en améliorer la capacité, principalement dans les secteurs de Plessisville, Princeville et Victoriaville. Le secteur rural situé entre ces deux dernières municipalités commence à montrer des signes de faiblesse à ce niveau.

Objectif : Améliorer les caractéristiques géométriques du réseau routier supérieur

Moyen d'action

- **Mettre l'accent sur les routes dont les débits sont élevés**

Dans un premier temps, le ministère des Transports réalisera des travaux sur les routes nationales et régionales afin d'améliorer certaines caractéristiques techniques, en particulier pour les tronçons de routes nationales et régionales qui supportent un débit important. Les réfections permettront notamment d'améliorer la largeur des voies de circulation pour les secteurs hors normes et pour les secteurs où la largeur des accotements est insuffisante (sécurité, confort et fluidité). Dans un deuxième temps, le Ministère interviendra sur les itinéraires sur lesquels les possibilités de dépassement sont limitées, particulièrement pour les routes dont le volume de trafic est élevé et le niveau de service est faible.

De plus, le Ministère a amorcé un projet visant à améliorer la capacité de la route 116 entre Princeville et Victoriaville.

1.2 La sécurité routière

Enjeu et orientation

Enjeu : le niveau de sécurité routière

Pour la période analysée (de 1995 à 1997), la région du Centre-du-Québec se classe au 11^e rang sur les 17 régions administratives pour le nombre d'accidents⁷, toutes catégories de gravité

7. Le portrait présenté ici ne représente qu'une partie de l'ensemble des accidents qui surviennent dans la région du Centre-du-Québec. En fait, les informations relatives aux accidents faisant l'objet de constats à l'amiable entre usagers ne sont pas disponibles. De plus, certains accidents, tels les dérapages majeurs sans conséquence grave, ne sont souvent pas déclarés. Il est ainsi pratiquement impossible de chiffrer le nombre d'accidents qui ne font pas l'objet d'un rapport de police. Il faut donc garder à l'esprit que les données d'accidents que détient le MTQ ne représentent qu'une fraction des accidents de la route et que, par conséquent, la problématique découlant du bilan des accidents reste partielle.

confondues. Dans la région, un peu moins de la moitié des accidents (48 %) se sont produits sur le réseau du MTQ alors que la majorité des accidents (52 %) sont survenus sur le réseau municipal. Il faut mentionner que les accidents survenus aux intersections relevant des deux administrations (municipalités et MTQ) sont imputés au réseau du MTQ. Par conséquent, le nombre d'accidents sur le réseau du MTQ est surévalué par rapport à celui du réseau municipal qui, lui, est sous-évalué.

Pour la même période à l'étude, 137 accidents mortels (comportant au moins un décès) se sont produits dans la région. Pour cette catégorie d'accidents, la région se situe au 6^e rang, parmi l'ensemble des régions du Québec. Par contre, elle se retrouve au deuxième rang lorsqu'on considère le nombre d'accidents mortels par rapport à son poids démographique. Les accidents mortels sont répartis ainsi : 77 % sur le réseau du MTQ et 23 % sur le réseau municipal. Pour les accidents de moindre gravité, soit avec des dommages matériels seulement, la proportion diminue à 40 % pour le réseau supérieur. La proportion du nombre d'accidents sur le réseau municipal est donc plus élevée, mais leur gravité est moindre.

La répartition des accidents selon la classification fonctionnelle est de 22 % pour les autoroutes, 42 % pour les routes nationales, 16 % pour les routes régionales et 20 % pour les routes collectrices. Le nombre d'accidents est beaucoup plus important dans les MRC d'Arthabaska et de Drummond, lesquelles sont caractérisées par un réseau supérieur comptant davantage de kilomètres et possédant un DJMA de trois à quatre fois plus élevé que les routes des autres MRC de la région.

Accidents routiers

Plus de la moitié (52 %) des accidents toutes catégories de gravité confondues se produisent sur cinq routes : l'autoroute 20 et les routes 116, 122, 132 et 161. Ces routes sont également celles qui supportent un trafic parmi les plus denses. Notons que l'autoroute 55 se situe au 6^e rang. Les routes présentant le plus grand nombre d'accidents par kilomètre sont, par ordre décroissant, les routes 139, 116, 122, 155, 132 et 162, l'autoroute 30 et la route 161. Par contre, les routes présentant le plus grand nombre d'accidents graves et mortels par kilomètre sont, par ordre décroissant, les routes 139, 155, 116, 122, 162, 143, 132 et 239. De plus, les routes sur lesquelles la proportion d'accidents graves et mortels est la plus élevée sont, par ordre décroissant, les routes 155, 143, 116, 139, 162, 122 et 132. Finalement, les routes qui ressortent comme les plus problématiques de la région du Centre-du-Québec sont les routes 116, 122 et 132 qui apparaissent dans les quatre critères analysés, suivies des routes 139, 155 et 162 qui apparaissent dans trois des quatre critères analysés. La route 116 enregistre le plus mauvais bilan. Elle se situe au premier rang parmi les routes où surviennent le plus grand nombre d'accidents mortels et elle se situe au 11^e rang, par rapport à l'ensemble du Québec, pour le nombre d'accidents mortels par kilomètre.

Accidents impliquant un animal

Une problématique bien présente sur le réseau supérieur de la région du Centre-du-Québec concerne les accidents routiers impliquant un animal. En effet, pour la période étudiée, 20 % des accidents survenus sont des collisions avec des animaux, principalement avec des cervidés. La moyenne québécoise pour ce type d'accident est de 5 %. Pour la région, la problématique se concentre surtout au sud de l'autoroute 20. Le tableau qui suit montre l'ampleur de la problématique selon la localisation pour une analyse d'une période de trois ans (1995-1997).

TABLEAU 6 – ZONES PROBLÉMATIQUES POUR LES COLLISIONS AVEC UN ANIMAL

Zones problématiques	Nombre de collisions / 3 ans
Route 116 entre Victoriaville et Princeville	47
Route 162 près de la route 165	33
Route 162 près de l'autoroute 20	15
Autoroute 20 à Sainte-Eulalie	27
Autoroute 20 à Drummondville	26
Route 116 à Warwick	25
Route 143 à Saint-Nicéphore	20
Route 143 à Saint-Bonaventure	20

En effectuant l'analyse des accidents par rapport au DJMA de la route sur laquelle ils se sont produits, on constate que les routes présentant un risque plus élevé de collisions impliquant un animal sont la route 139 à l'ouest de l'autoroute 55, la route 143 entre Saint-Bonaventure et Saint-Majorique-de-Grantham, la route 243 à Saint-Félix-de-Kingsey et la route 255 à Saint-Joachim-de-Courval et à Saint-Lucien. Les routes suivantes présentent un risque moyennement élevé : la route 116 près de Victoriaville, la route 255 entre Saint-Félix-de-Kingsey et Kingsey Falls, la route 122 à Sainte-Clotilde-de-Horton, le chemin de Warwick ainsi que les routes 162 et 165 à Saint-Louis-de-Blandford. L'autoroute 20, malgré un nombre élevé de ce type de collisions présente un risque faible par rapport à son volume de circulation. Cependant, la vitesse y étant plus élevée, la gravité de ces accidents y est augmentée.

Accidents impliquant des véhicules lourds

Pour la période étudiée, la proportion des accidents impliquant des camions lourds dans la région du Centre-du-Québec est légèrement supérieure à la moyenne provinciale, soit 12,8 % par rapport à 11,1 %. De plus, 19,2 % des accidents impliquant un camion lourd engendrent des blessés légers ou graves et 2,8 %, des décès. Il est à noter que plusieurs routes de la région supportent un débit important de camions. En effet, les camions composent jusqu'à 25 % du débit total sur l'autoroute 20 et ce débit varie entre 17 % et 21 % sur l'autoroute 55. Les pourcentages de camions varient entre 6 % et 18 % sur les autres routes de la région.

Accidents impliquant des piétons

Les accidents impliquant des piétons sur le réseau supérieur atteignent 0,56 % du total des accidents dans la région. Ces accidents sont mortels dans 16,3 % des cas et occasionnent des blessures légères ou graves dans 79,6 % des cas. Au niveau provincial, ce type d'accidents représente 2,2 % des accidents routiers.

Accidents impliquant les cyclistes

Ces dernières années, le réseau cyclable s'est développé de façon importante. Le réseau de la Route verte est pratiquement terminé et compte maintenant 215 km. Quant au réseau cyclable régional, il reste environ 60 km à réaliser sur un total de 192 km. Dans la région, 60 % des aménagements cyclables sont de type « chaussée désignée » ou « accotement asphalté », ce qui implique un partage de la route entre les cyclistes et les conducteurs de véhicules. Cette situation n'est pas sans risque, en particulier sur les routes fortement utilisées par les camions. Le bilan pour la région en ce qui concerne les accidents routiers impliquant une bicyclette atteint 0,83 % du total des accidents et comprend un accident mortel et des accidents engendrant des blessures graves dans 8 % des cas pour la période étudiée. Au niveau provincial, ce type d'accidents représente 2,1 % des accidents routiers et engendre des blessures graves ou mortelles dans 8,1 % des cas.

Accidents impliquant les véhicules hors route

La région du Centre-du-Québec compte 876 kilomètres de sentiers pour les véhicules tout-terrains (VTT). Sur un total de 71 traverses qui croisent les routes du réseau supérieur, 2 ne respectent pas les critères de sécurité du Ministère. La proportion d'accidents routiers impliquant ce type de véhicule est de 0,28 % pour la région alors que la moyenne provinciale est de 0,07 %. La région compte également 1 261 kilomètres de sentiers pour les motoneiges. Sur un total de 130 traverses qui croisent les routes du réseau supérieur, 4 ne se conforment pas aux normes du ministère des Transports. La proportion d'accidents routiers impliquant ce type de véhicule est de 0,30 % pour la région alors qu'elle est de 0,14 % au niveau provincial. Par ailleurs, dans 8 % des cas, les accidents routiers impliquant des véhicules tout-terrains et des motoneiges sont mortels. Il est à noter qu'il n'y a pas que les traverses impliquant ces véhicules qui peuvent

causer des problèmes de sécurité mais aussi la circulation de ceux-ci le long des emprises routières. Cette situation est problématique plus particulièrement le long de l'autoroute 55.

Accidents sur des routes en construction

Au cours de la période analysée, 0,13 % des accidents dans la région sont survenus sur des routes en construction ou en réparation. Au niveau provincial, ce type d'accidents représente 0,18 % des accidents routiers.

Orientation : améliorer constamment le niveau de sécurité routière

Le nombre de déplacements sur le réseau routier n'a cessé de croître au Québec. Cette sollicitation accrue du réseau peut affecter la sécurité des déplacements. La sécurité routière constitue donc une grande préoccupation pour le ministère des Transports et fait partie des choix stratégiques pour les prochaines années. Plusieurs actions devront être posées dans un futur proche afin de tenir compte des tendances. Avec le vieillissement de la population, les façons de faire devront être revues. On peut citer, à titre d'exemples, la signalisation, l'éclairage, l'aménagement des traverses de piétons et le temps octroyé pour ces traverses dans le cas des intersections munies de feux de circulation. Par ailleurs, les infrastructures de transport arrivent à maturité. Il faudra donc un volume de travaux suffisant pour maintenir la qualité du réseau et en améliorer la sécurité.

De plus, la prolifération des accès qui limitent la fluidité de la circulation augmente les risques d'accidents. Il faudra donc maintenir la fonctionnalité du réseau routier.

Objectifs et moyens d'action

Parmi les tronçons routiers qui présentent des taux d'accidents plus élevés que la moyenne, des priorités d'intervention devront être définies pour corriger la situation et accroître l'intégration de la sécurité routière dans les activités du Ministère. De plus, compte tenu de l'importance économique de la pratique du vélo, de la motoneige et du véhicule tout-terrain dans la région, la conformité des traverses doit être maintenue pour assurer la sécurité de la pratique de ces activités.

Dans la région du Centre-du-Québec, on remarque une diminution de 28 % du nombre d'accidents mortels survenus sur le réseau supérieur depuis 1995. En effet, en 1995, la région comptait 35 accidents mortels pour ensuite passer à 32 en 1997 puis à 25 en 1999. Le nombre de décès a quant à lui diminué de 36 % entre 1995 et 1999. Le ministère des Transports visait une diminution de 25 % des décès sur les routes du Québec entre 1995 et 2000, soit moins de 750 décès. La nouvelle planification stratégique 2001-2004 du Ministère vise à réduire le nombre de décès à 650 et de blessés graves à 4 750 en 2005 sur les routes du Québec.

Pour ce qui est des accidents impliquant des véhicules lourds, l'objectif du ministère des Transports est de les diminuer de 25 % entre 1998 et 2003. En 1995, la région comptait 358 accidents de ce type sur son réseau supérieur. Ce nombre grimpait à 413 en 1997 puis redescendait à 329 en 1999. La région comptait 31 accidents mortels et 44 accidents avec blessés graves impliquant un camion sur une période de trois ans (1995-1997). En 1999, elle comptait 5 accidents mortels et 8 avec blessés graves impliquant un véhicule lourd. La nouvelle planification stratégique 2001-2004 mentionne qu'il faut contribuer à réduire le nombre de décès à 120 et le nombre de blessés graves à 380 dans les accidents impliquant un véhicule lourd en 2005 sur les routes du Québec.

Le ministère des Transports a également comme objectif de réduire de 10 %, entre 1998 et 2003, le nombre de morts dans les accidents impliquant un véhicule hors route. Dans la région, un accident mortel impliquant ce type de véhicule est survenu sur le réseau supérieur en 1995. Aucun n'est dénombré pour 1999. Le MTQ procède actuellement à la fusion des règlements sur les véhicules tout-terrains et la motoneige afin de permettre une meilleure uniformisation des règles et des contrôles. Par ailleurs, la *Loi sur les véhicules hors route* impose l'obtention d'un certificat de compétence pour les conducteurs âgés de 14 à 16 ans, l'implantation d'une signalisation améliorée dans les sentiers entretenus par les clubs de motoneigistes et l'application d'une limite de vitesse de 70 km/h dans les sentiers de motoneiges.

La problématique concernant les accidents impliquant un animal semble avoir pris de l'ampleur. En effet, alors qu'une moyenne annuelle de 580 accidents de ce type était dénombrée depuis 1995, on compte, en 1999, 650 accidents impliquant un animal.

Objectif : Améliorer les caractéristiques des tronçons routiers présentant des taux d'accidents élevés

Moyen d'action

- **Déterminer la problématique et réaliser les actions appropriées**

L'analyse des tronçons les plus problématiques sera réalisée afin de relever les causes des problèmes et de mettre de l'avant des solutions pour améliorer la situation. Le Ministère réalise des interventions sur l'ensemble de son réseau afin d'éliminer les composantes déficientes et d'améliorer la sécurité, soit : pose de glissières de sécurité, fragilisation de la base des éléments de signalisation et des lampadaires⁸, asphaltage d'accotements, accroissement des possibilités de dépassement et correction de courbes qui ne satisfont pas aux normes.

8. Fragiliser une base de lampadaire consiste à ajouter un caisson de sécurité qui se brise sous impact. Le lampadaire se couche alors immédiatement lors d'une collision, ce qui diminue de beaucoup la gravité de l'accident.

Objectif : Intégrer la préoccupation relative à la sécurité lors des travaux routiers

Moyen d'action

- **Déterminer la problématique et réaliser les actions appropriées**

Intégrer de façon accrue la sécurité lors de la réalisation de projets routiers. Pour ce faire, il faut réaliser des audits de sécurité afin de s'assurer que les mesures prévues lors de la préparation des projets soient mises en place et que des correctifs, si cela est requis, puissent être appliqués rapidement.

Objectif : Encourager le respect des limites de vitesse affichées à l'entrée des petites agglomérations

Moyen d'action

- **Cibler les municipalités problématiques et réaliser les actions appropriées**

Répertorier les agglomérations de moins de 5 000 habitants qui sont traversées par les routes nationales ou régionales et qui présentent des problématiques de respect de la limite de vitesse affichée. À la suite de ce recensement, le MTQ analysera ces sites afin de déterminer les actions à entreprendre. De plus, le Ministère participe à un projet de recherche dont l'objectif est de déterminer et d'évaluer les facteurs influant sur la vitesse des conducteurs au moment du passage d'un milieu rural à un milieu plus ou moins urbanisé. Ce projet se déroulera jusqu'à l'été 2002.

Objectif : S'assurer que les sentiers de véhicules hors route traversent le réseau supérieur conformément aux normes du MTQ

Moyen d'action

- **Développer une concertation avec les organismes concernés**

Afin d'améliorer la situation des traverses de véhicules hors route, le ministère des Transports a entrepris des démarches auprès des responsables des clubs pour éliminer les problèmes. Celui-ci compte maintenir ses interventions auprès des clubs responsables des traverses afin de les sensibiliser davantage aux problèmes actuels et de prévenir les problèmes futurs. Le MTQ maintient les relevés des traverses non permises et de celles qui ne sont pas sécuritaires et il encourage les clubs à faire une demande d'autorisation.

Objectif : S’assurer que les aménagements cyclables croisant ou longeant le réseau routier soient sécuritaires

Moyen d’action

- **Tenir compte du volet cyclable dans les projets routiers**

Dans le cadre de l’élaboration de ses projets routiers, le ministère des Transports intègre le plus possible la dimension « sécurité ». Il intègre également la préoccupation relative à la sécurité routière dans les analyses des projets d’aménagements cyclables, proposés notamment par les MRC, lorsque ces aménagements croisent ou longent le réseau routier supérieur. Le Ministère participe aussi à certains travaux visant à rendre sécuritaires les traverses des voies cyclables lorsqu’elles croisent le réseau routier supérieur. Dans certains cas, des changements d’itinéraires peuvent également être proposés par le Ministère.

De plus, le Ministère réalise des aménagements cyclables en même temps que ses projets routiers en accord avec sa politique sur le vélo et ses programmes de subventions.

Objectif : Diminuer le nombre de collisions impliquant des cervidés

Moyen d’action

- **Travailler en collaboration avec les différents intervenants**

Le Ministère compte déterminer les sites routiers présentant un risque élevé de collisions avec des cervidés et localiser les aires à forte densité de cervidés en collaboration avec les responsables de l’environnement. Ensuite, il choisira et appliquera des mesures d’atténuation appropriées afin de réduire ces collisions. On peut citer à titre d’exemples l’ajout de signalisation routière, ainsi que la mise en place de clôtures ou de réflecteurs.

Le Ministère entreprendra à cet effet une campagne de sensibilisation à l’échelle du Québec et plus particulièrement dans le Centre-du-Québec.

1.3 La fonctionnalité du réseau

Enjeu et orientation

La fonctionnalité du réseau routier sous la gestion du MTQ est diminuée par le nombre d’accès qui limitent la fluidité de la circulation et augmentent les risques d’accidents. « L’existence d’un lien direct entre l’accroissement du nombre de points d’accès et la diminution de la sécurité d’utilisation de la route a été démontrée par de nombreuses études américaines et, à un degré

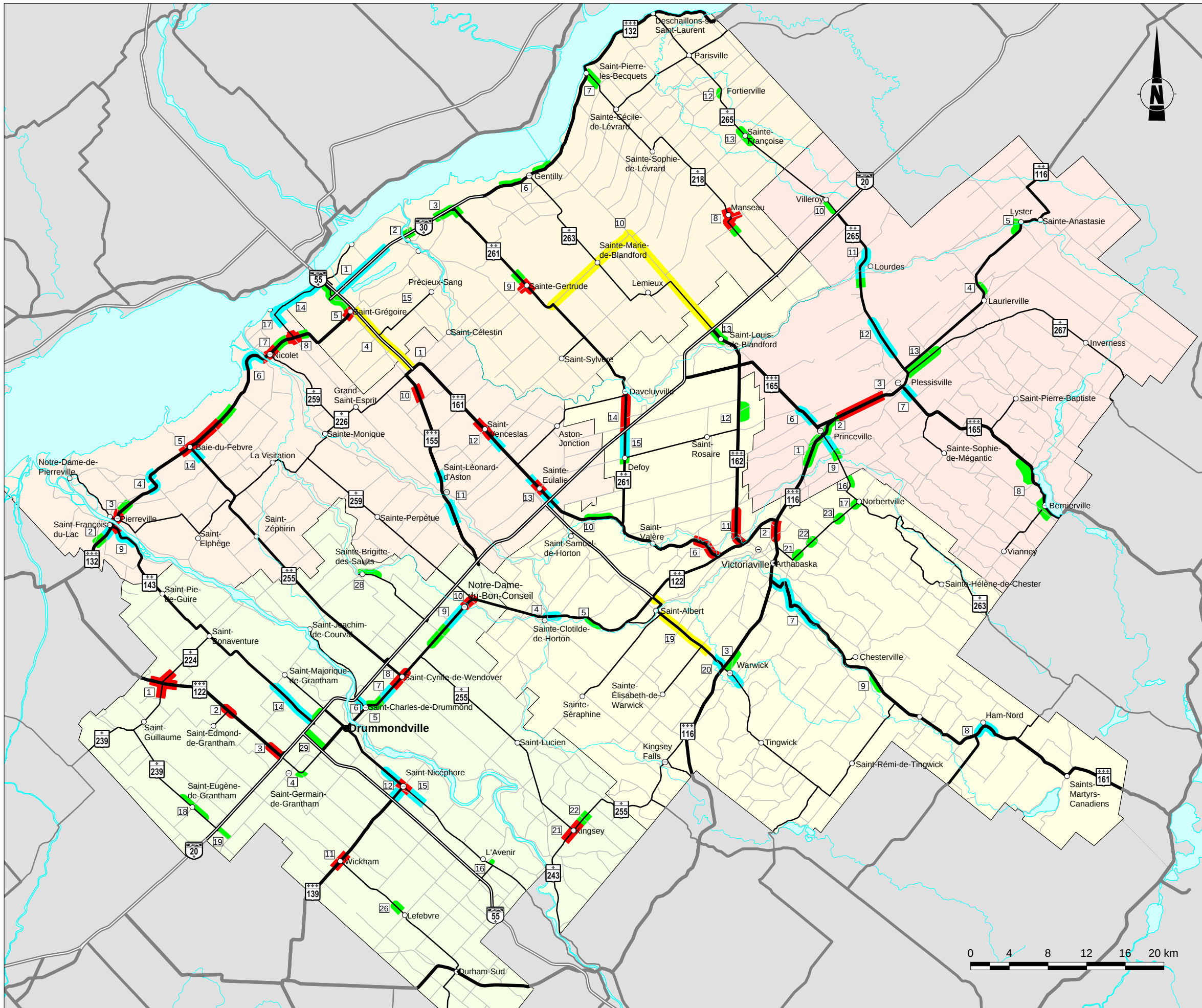
moindre, par quelques études canadiennes. Il ressort aussi des études consultées qu'une proportion moyenne de 10 % des accidents se produisent aux points d'accès⁹ ». De plus, dans certaines municipalités, on note un afflux important de circulation locale sur le réseau supérieur. Cette circulation est beaucoup plus lente que la circulation de transit, et l'on sait que le différentiel de vitesse crée des problèmes importants de sécurité.

La carte 2 illustre la problématique des corridors routiers selon trois types de zones distinctes, soit les zones qui présentent des problèmes de fonctionnement, les zones qui nécessitent une attention particulière pour demeurer fonctionnelles, c'est-à-dire pour éviter que la situation ne se détériore, et les zones ou itinéraires qui présentent des problèmes de camionnage de transit. L'évaluation de cette problématique permet de constater que le réseau supérieur est amplement sollicité comme support au développement immobilier.

Bon nombre de municipalités orientent leur développement le long du réseau supérieur. Les périmètres d'urbanisation s'étendent souvent dans l'axe du réseau supérieur et le développement tend également à s'effectuer hors des périmètres urbains. Plusieurs kilomètres de routes du réseau supérieur subissent ou subiront la pression du développement des périmètres d'urbanisation le long des corridors routiers, dont certains supportent une circulation importante, ce qui réduira l'efficacité de la circulation. Les routes 116, 122, 132, 155, 161 et 165 doivent être protégées puisqu'elles s'avèrent des corridors de transit importants, tant pour le transport des personnes que pour celui des marchandises.

Les réseaux de sentiers de motoneiges et de VTT apportent également certains problèmes lorsqu'ils traversent les routes. La présence de traverses illégales ou mal situées peut mettre en péril la sécurité, non seulement des usagers de la route, mais surtout celle des motoneigistes ou des amateurs de VTT. La circulation de ces véhicules dans l'emprise des routes du réseau national cause également des problèmes. Le développement fulgurant des réseaux cyclables permet à la population de la région, et aux touristes, de pratiquer une activité populaire dans un environnement agréable qui incite à découvrir les différents attraits régionaux. En contrepartie, certains réseaux empruntent les corridors routiers et, lorsque la circulation y est dense, la pratique du vélo représente plus de risques, particulièrement lorsque le nombre de véhicules lourds est important. Des mesures de sécurité adéquates ou des changements d'itinéraires pourraient être nécessaires afin d'améliorer certains circuits cyclables.

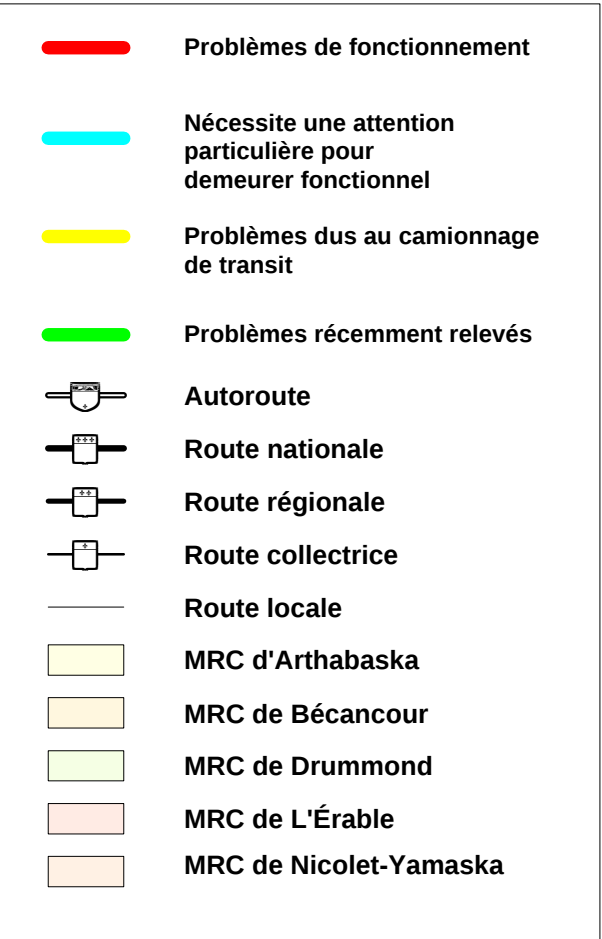
9. Ministère des Transports du Québec. *La gestion des corridors routiers*, Québec, décembre 1992, p. 14.



Plan de transport du Centre-du-Québec

Carte 2

Problématique des corridors routiers : problèmes de fonctionnement



Source : Ministère des Transports,
Service des inventaires et du Plan.

Direction de la Mauricie-Centre-du-Québec
Service des inventaires et du Plan
Juillet 2000

Orientation : améliorer la gestion des corridors routiers et la traversée des agglomérations et ainsi préserver la fonctionnalité du réseau en renforçant le partenariat entre les MRC, les municipalités et le ministère des Transports

Les corridors routiers perdent de leur fonctionnalité en raison de la prolifération des accès, tels que les entrées privées et les intersections. L'efficacité du réseau routier de même que la sécurité des usagers et des riverains de la route en sont donc affectées. Les solutions aux problèmes passent par des interventions à réaliser autant par le ministère des Transports que par les acteurs du monde municipal.

Objectifs et moyens d'action

Le réseau supérieur doit permettre un temps de parcours raisonnable, offrir une sécurité optimale et une qualité de vie acceptable en bordure de la route. L'aménagement du territoire doit tenir compte des fonctions du réseau routier supérieur.

Objectif : Préserver l'intégrité fonctionnelle des corridors routiers

Moyens d'action

- **Corriger les accès existants**

Dans le cadre de ses diverses interventions sur le réseau routier (projets d'élargissement de routes, réfections importantes, travaux d'asphaltage ou de drainage), le Ministère corrige les accès non conformes aux normes et effectue des interventions dans les secteurs où l'on peut en tirer le plus de bénéfices possible. Une attention particulière est accordée aux tronçons de routes où les taux d'accidents sont supérieurs au taux moyen.

- **Encadrer la gestion des nouveaux accès en partenariat avec le milieu**

Le ministère des Transports désire établir un partenariat avec les MRC et les municipalités en vue d'une meilleure gestion des corridors routiers existants. Ce partenariat permettra d'intégrer la gestion des nouveaux accès aux démarches des organismes concernés par la planification du territoire. Lors de la préparation des projets routiers, le Ministère effectue une série d'actions (imposition de servitudes de nonaccès, localisation des nouveaux accès, raccordements de rues, etc.) afin de préserver la fonctionnalité des nouveaux corridors routiers. Une approche harmonisée à l'échelle de la région en matière de planification et de contrôle des accès au réseau routier du Ministère apparaît aussi nécessaire pour limiter le nombre de nouveaux accès et de raccordements au réseau.

Le Ministère préconise l'intégration des mesures suivantes dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement des MRC de la région :

- Localisation des zones problématiques en matière de gestion des accès.
- Limitation, dans les grandes affectations du territoire (hors des périmètres d'urbanisation), d'usages du sol générant une circulation importante (commerces de grande surface, établissements industriels, etc.).
- Limitation des périmètres d'urbanisation le long du réseau routier supérieur.
- Localisation des nouvelles rues dans les plans d'urbanisme.
- Normes minimales pour les distances entre les nouveaux accès.

Le Ministère souhaite aussi pouvoir formuler des avis :

- Lors de l'octroi de permis de construction et de lotissement et lors d'importants projets de développement.
- Sur la localisation et le raccordement de nouvelles rues et lors de la révision du plan d'urbanisme de chaque municipalité.

À la suite de demandes effectuées par des municipalités ou des MRC, le Ministère collabore également à la réalisation de plans d'aménagement de corridors routiers (PACR), de concert avec les intervenants municipaux concernés, pour des secteurs jugés problématiques quant aux accès et à la sécurité routière.

▪ **Informers les intervenants municipaux**

Le Ministère compte mieux informer et, au besoin, soutenir les divers intervenants municipaux dont les activités touchent la gestion des accès. Pour ce faire, il produira des documents de référence et tiendra des rencontres à l'échelle des MRC qui permettront de meilleures interventions en gestion des accès. Le Ministère compte diffuser des documents d'information pour sensibiliser les citoyens à la problématique de la gestion des accès et à l'obligation de demander un permis pour tout nouvel accès au réseau routier du Ministère.

Objectif : Assurer une qualité de vie acceptable en bordure de la route

Moyen d'action

- **Participer à une démarche conjointe avec les MRC et les municipalités**

Pour les municipalités où l'on a défini une problématique de traversée d'agglomération, le Ministère participera, à la demande de la municipalité et de la MRC, à une analyse conjointe des aménagements routiers dans la traversée d'agglomération. Cette démarche a pour but de déterminer les interventions possibles et réalisables.

1.4 L'environnement

Enjeu et orientation

Enjeu : la qualité de vie et la qualité de l'environnement

L'implantation des infrastructures de transport a des répercussions souvent importantes sur les milieux que celles-ci traversent. L'exploitation des infrastructures de même que leur utilisation peuvent aussi avoir des incidences environnementales non négligeables. Plusieurs éléments doivent être considérés afin d'intégrer le plus harmonieusement possible les équipements et infrastructures de transport dans l'environnement. De façon générale, un des concepts les plus englobants consiste à intégrer les principes du développement durable et de qualité de vie à la planification, à la réalisation et à l'entretien des réseaux de transport.

De plus, certains sites de la région du Centre-du-Québec doivent faire l'objet d'une attention particulière. Les MRC ont relevé plusieurs sites d'intérêt historique, culturel, esthétique ou écologique. Parmi les contraintes anthropiques associées à la circulation routière, on trouve le bruit qui affecte la qualité de vie des riverains, principalement dans les zones urbaines mais aussi sur les routes dont le débit journalier moyen estival (DJME) est élevé. La qualité des paysages, particulièrement ceux qui présentent des attraits particuliers, est un autre élément important à considérer, spécialement dans une région où le tourisme est en plein essor. Finalement, certaines infrastructures de transport sont situées à proximité de zones écologiques sensibles aux changements qui surviennent dans le milieu.

Pour la région du Centre-du-Québec, la situation en ce qui concerne le bruit routier n'est généralement pas problématique. Toutefois, nous constatons que le bruit routier prend de l'ampleur, les débits sur les routes et autoroutes s'accroissant au cours des années, d'autant plus que les pratiques actuelles d'aménagement favorisent encore, dans certaines municipalités, le développement de secteurs résidentiels en bordure des autoroutes ou de routes ayant un DJMA très élevé. Afin de réduire ce phénomène, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU), modifiée en 1993, oblige les MRC à déterminer les voies de circulation actuelles ou projetées

posant des contraintes à l'occupation du sol à proximité de ce lieu et à établir, dans les zones de contraintes, des dispositions réglementaires visant à combattre le bruit de la circulation routière.

La *Politique sur le bruit routier*, adoptée en mars 1998, énonce les orientations du ministère des Transports sur ce plan. Elle vise essentiellement à prévenir et à corriger les problèmes de pollution sonore causés par la circulation routière et s'inscrit dans une perspective de protection de l'environnement et d'amélioration de la qualité de vie en bordure du réseau routier.

En ce qui concerne les paysages, la région du Centre-du-Québec n'a rien à envier aux autres régions du Québec. En effet, ceux-ci contribuent à la récente popularité du Centre-du-Québec comme destination touristique (nature, patrimoine culturel, cyclisme). Cependant, la qualité de certains paysages situés de part et d'autre du réseau routier est menacé par l'intervention humaine. C'est le cas entre autres des sites d'observation de la faune, comme la plaine d'inondation de Baie-du-Febvre où l'on peut observer les oies blanches.

De plus, la plupart des emprises des routes et des autoroutes du Centre-du-Québec n'ont pas toujours bénéficié, de la part du Ministère, de traitements paysagers appropriés, visant à préserver et à mettre en valeur l'aspect visuel de ces corridors routiers. Cette mesure aurait pu contribuer à hausser davantage l'attrait touristique de la région. Le Ministère révisé actuellement ses politiques afin d'améliorer les haltes routières et les services qui y sont offerts. Les deux haltes routières de Villeroy devront être reconstruites dans les prochaines années en fonction de ces nouvelles orientations. Les pratiques en aménagement du territoire ont aussi fait peu de place jusqu'à maintenant à la préservation et à l'amélioration de la qualité des bassins visuels¹⁰ en bordure des routes. Depuis quelques années cependant, plusieurs organismes de la région, en particulier les MRC, se sont de plus en plus préoccupés de la préservation et de la mise en valeur des paysages et doivent, dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement, déterminer toute partie du territoire présentant un intérêt d'ordre historique, culturel, esthétique ou écologique.

Enfin, les ressources du milieu biophysique contribuent aux écosystèmes et au développement de plusieurs secteurs de l'activité économique, tels que l'agriculture, le tourisme, la villégiature, l'exploitation des ressources fauniques (ex. : chasse et pêche). Parmi les zones les plus sensibles du Centre-du-Québec, il faut signaler, au nord, la zone inondable du lac Saint-Pierre, où l'on trouve une abondante biodiversité, ainsi que les terres agricoles en bordure de l'axe patrimonial de la route 132 qui traverse de pittoresques villages. Plus au sud, on trouve un paysage de type agroforestier parsemé de lacs et de rivières.

10. Bassin visuel : un ensemble du paysage théoriquement observable à l'intérieur des limites d'un même bassin de drainage.

Orientation : minimiser les impacts environnementaux et préserver la qualité de vie

Le bruit de la circulation routière

Le ministère des Transports souhaite que les MRC et les municipalités participent à la démarche visant à atténuer le bruit routier dans les zones sensibles qui subissent une pollution sonore de 65 dBA $L_{eq, 24h}$ et plus. Afin de prévenir les problèmes, les usages sensibles au bruit en bordure des voies de circulation doivent être davantage contrôlés au moyen des schémas d'aménagement et de la réglementation d'urbanisme.

Les paysages routiers

En ce qui a trait à la préservation et à la mise en valeur des paysages, le Ministère vise à améliorer sa façon de faire dans ses emprises routières et dans ses choix de tracés afin de préserver et de mettre en valeur des paysages distinctifs. Une vision d'ensemble de l'aménagement des emprises routières et des paysages environnants pourra être élaborée de concert avec les MRC et les municipalités concernées.

Les zones sensibles

Le Ministère adapte ses interventions sur le réseau routier en fonction de la sensibilité des milieux traversés. Il s'assure également de la mise en valeur de sites particuliers. De plus, il poursuit la recherche et le développement de solutions visant la réduction des incidences du réseau sur les problématiques environnementales régionales.

Objectifs et moyens d'action

1.4.1 Bruit de la circulation routière

Les solutions durables au problème de pollution sonore passent d'abord par la planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire. À cet égard, le Ministère, les MRC et les municipalités ont la responsabilité de prendre les mesures de planification nécessaires pour prévenir les problèmes de bruit causés par la circulation routière. Par ailleurs, le Ministère entend réaliser, de concert avec les municipalités qui en font la demande, des mesures correctives dans les zones sensibles déjà établies le long du réseau routier qui sont les plus fortement affectées par le bruit de la circulation.

Objectif : Prévenir et atténuer le bruit causé par les voies de circulation

Moyens d'action

▪ S'associer avec les MRC dans la planification de mesures de prévention

En matière de planification, une approche harmonisée à l'échelle de la région paraît nécessaire pour prévenir les problèmes de bruit. Le schéma d'aménagement devrait prendre en considération les éléments suivants :

- Limiter le développement des fonctions résidentielles, institutionnelles et récréatives aux périmètres d'urbanisation où, de façon générale, les vitesses réduites permettent d'atténuer le bruit routier.
- Éviter les développements résidentiels linéaires en bordure du réseau routier, notamment en bordure des voies qui présentent des débits de circulation élevés ou des pourcentages de camions lourds relativement élevés.
- Dans les zones de contraintes à l'occupation du sol (en bordure des voies de circulation routière déterminées selon l'art. 5 de la LAU), s'assurer que les règles minimales soient adoptées pour obliger les municipalités à réglementer en matière de bruit routier, et ce, particulièrement le long des autoroutes où des projets résidentiels sont prévus.

Par ailleurs, compte tenu des préoccupations croissantes quant au bruit de la circulation ferroviaire, les MRC peuvent également déterminer les voies ferrées qui occasionnent des contraintes à l'occupation du sol à proximité et spécifier, dans les zones de contraintes, des règles minimales à introduire dans la réglementation d'urbanisme des municipalités concernées (selon l'art. 6 de la LAU).

▪ S'associer avec les municipalités dans la réalisation des mesures correctives

Conformément à la *Politique sur le bruit routier*, le Ministère compte réaliser, en concertation avec les municipalités, des mesures correctives dans les zones où le niveau de bruit s'élève à 65 dBA $L_{eq, 24h}$, et plus. Cependant, l'engagement du Ministère à financer les mesures correctives est conditionnel à l'adoption, par la municipalité qui en fait la demande, de mesures réglementaires, administratives ou techniques visant à prévenir à long terme les problèmes de bruit en bordure du réseau routier. Les coûts des mesures d'atténuation sont partagés, à part égale, avec les municipalités concernées.

- **Informier et échanger avec les MRC et les municipalités**

Le Ministère compte mieux informer les intervenants municipaux et professionnels dont les activités touchent les considérations de bruit routier. Pour ce faire, il envisage la tenue de réunions de travail avec les MRC et les municipalités de façon à s'assurer de meilleures interventions en matière de prévention ou de correction du bruit routier. Le Ministère compte diffuser des documents d'information pour sensibiliser les citoyens à la problématique du bruit routier et les informer des orientations de sa *Politique sur le bruit routier*.

1.4.2 Paysages routiers

Depuis vingt ans, le Ministère a intégré le volet paysager dans la planification des projets routiers grâce à la réalisation d'études environnementales. Le Ministère poursuit ses efforts en la matière et tentera dorénavant d'élargir le cadre d'intervention aux projets non soumis à la démarche d'évaluation environnementale et au réseau routier existant. Ceci sous-entend que le corridor routier sera considéré dans son ensemble, c'est-à-dire non seulement l'emprise de la route elle-même mais également ses abords. Par conséquent, toute intervention dans ce domaine doit être réalisée en partenariat avec les MRC et les municipalités responsables de l'aménagement du territoire.

Objectif : Préserver et mettre en valeur les paysages le long des infrastructures routières

Moyens d'action

- **Préserver la qualité des paysages dans les projets routiers**

Lors de la construction de nouvelles routes ou du réaménagement de routes existantes, le Ministère intègre de façon accrue la dimension paysagère à toutes les étapes de la planification d'un projet, qu'il soit assujéti ou non à la procédure d'évaluation des impacts. Le Ministère considère également les mesures énoncées dans les schémas d'aménagement du territoire visant à préserver et à mettre en valeur les paysages.

- **Établir des mesures visant à protéger les sites d'intérêt esthétique**

Chaque MRC a localisé des sites d'intérêt esthétique qui devraient être protégés. Presque toutes les MRC proposent l'établissement de mesures visant à protéger les sites d'intérêt esthétique.

1.4.3 Autres ressources du milieu

Les ressources du milieu biophysique, dont notamment la forêt, les rivières et les lacs, font partie du patrimoine écologique et contribuent au développement de plusieurs secteurs de l'activité économique.

Il est indispensable que la qualité de ces composantes du milieu soit préservée et, dans la mesure du possible, mise en valeur par les actions du Ministère.

Objectif : Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ

Moyens d'action

- **Effectuer des analyses environnementales spécifiques, en vue de protéger et de réhabiliter les sites**

Le Ministère réalise des évaluations environnementales de façon à préserver l'équilibre des écosystèmes, les processus écologiques et la diversité biologique. Le Ministère intègre toutes les composantes des milieux naturels et humains au processus d'évaluation environnemental. Il applique également des mesures de restauration, d'atténuation ou de compensation pour remettre en état ou mettre en valeur l'environnement.

- **Étudier des solutions pour minimiser l'impact du réseau routier sur les ressources hydriques**

Par ses activités de construction et d'entretien sur son réseau, le Ministère contribue aux nuisances liées à l'érosion des sols et à l'utilisation de sels déglçants et d'abrasifs. De nouvelles approches sont à l'étude pour réduire les problèmes liés à la proximité des infrastructures routières des milieux riverains et des zones humides.

1.5 Les liaisons routières entre le Centre-du-Québec et les régions limitrophes

Enjeu et orientation

Enjeu : les liaisons dans le corridor routier nord-sud

Au Québec, de façon générale, les axes nord-sud ont été moins développés que les axes est-ouest. Les autoroutes nord-sud planifiées au début des années 1970 n'ont pas toutes été réalisées en raison de différents facteurs, principalement de nature économique. Le résultat en est l'abandon de la construction, dans l'ancien secteur des Bois-Francs, de l'axe autoroutier 55 devant relier Sainte-Eulalie, Saint-Albert et Richmond. Le tracé de cette autoroute a été modifié

à partir de Sainte-Eulalie en utilisant plutôt une partie de l'autoroute 20 jusqu'à Drummondville et, par la suite en direction sud, le tronçon de l'autoroute 51 entre Drummondville et Richmond rebaptisé avec le numéro 55 afin d'assurer une certaine logique dans la signalisation. De plus, l'autoroute transquébécoise n'a pas été complétée entre Saint-Célestin et l'autoroute 20 alors qu'une partie de la chaussée a été construite entre l'autoroute 20 et Saint-Albert (autoroute 955). Cette situation amène le transport lourd à emprunter un parcours plus sinueux et augmente le trafic lourd de transit sur des routes moins adaptées.

L'axe nord-sud entre la Mauricie et l'autoroute 20, représenté par l'autoroute 55, les routes 155 et 161, est un couloir de transport qui revêt une importance particulière pour la région du Centre-du-Québec. Environ 62 % du trafic des personnes et des marchandises se dirigeant vers le sud a comme origine la Mauricie ou d'autres régions limitrophes à cette dernière, tandis que les principales destinations sont Drummondville (25 %), la Montérégie (19 %), l'Estrie (11 %) ou le reste du Centre-du-Québec (12 %). Les échanges inverses, c'est-à-dire vers la Mauricie, les régions de Québec et de Lanaudière, représentent 82 % des destinations alors que les origines des déplacements se situent dans la région du Centre-du-Québec dans une proportion de 67 %. L'Estrie et la Montérégie suivent comme origines dans une proportion respective de 9 % et 11 %.

Construit entre 1964 et 1967, le pont Laviolette s'avère le lien physique entre la Mauricie et le Centre-du-Québec. Il est vrai que ce pont est une nécessité pour les échanges entre les deux rives du fleuve mais il a aussi une portée suprarégionale. En 1997, 64 % des 2 690 travailleurs du Parc industriel et portuaire de Bécancour, soit 1 722 personnes, avaient leur domicile en Mauricie et, de ce fait, voyageaient tous les jours par ce lien. À Saint-Célestin, sur la route 155 en direction sud, au moment d'une enquête origine-destination, 63 % des répondants ont déclaré venir de la Mauricie, ce qui correspond à 2 237 véhicules sur une période de 24 heures. De plus, 12 % des déplacements (426 véhicules) à cet endroit avaient comme origine l'extérieur de la Mauricie.

Le pont Laviolette supporte un trafic journalier moyen estival d'environ 32 000 véhicules. Pour une année complète, la moyenne est de 29 000 véhicules (données de 1998). Il est intéressant de noter que si le débit journalier moyen annuel (DJMA) est demeuré le même qu'en 1995, le débit journalier moyen estival (DJME) a augmenté de 1 000 véhicules, ce qui représente une hausse de 3,2 % par rapport à 1995. Par ailleurs, on estime la circulation des véhicules lourds à 2 900 camions par jour sur le pont Laviolette. Pendant la période de pointe du matin, il y a plus de trafic en direction sud qu'en direction nord. De plus, dans certains cas, pendant la période de pointe du soir, la répartition des débits peut être presque égale dans les deux directions.

Certaines situations survenant sur le pont peuvent forcer le ministère des Transports ou la Sûreté du Québec à procéder à la fermeture complète ou partielle des voies de circulation. Le niveau de service sur le pont est qualifié de stable (niveau C), c'est-à-dire que les conditions sont satisfaisantes mais qu'un événement mineur, à l'heure de pointe, comme un léger accrochage ou un véhicule en panne, peut causer des files d'attente, des retards et peut, à l'occasion, provoquer d'autres incidents. Le pont est donc un lien vulnérable puisque aucune autre option n'existe, à

moins de faire un long détour par Québec (plus de deux heures) ou par la traverse maritime située entre Sorel et Saint-Ignace-de-Loyola (plus de deux heures).

Par ailleurs, la traversée du fleuve comporte des difficultés pour les personnes qui utilisent le vélo, la motoneige ou un VTT. Le pont Laviolette, desservant une autoroute, interdit toute traverse en motoneige ou en vélo. Les circuits touristiques nord-sud qui font appel à ces deux modes de transport présentent donc des difficultés supplémentaires.

Les prévisions démographiques pour l'an 2016 démontrent que les plus fortes croissances en termes de population et de ménages toucheront les MRC de Drummond et d'Arthabaska pour le Centre-du-Québec et de Francheville pour la Mauricie. La forte présence des entreprises de services, le nombre d'emplois et la quantité de produits issus du secteur manufacturier dans les deux MRC précitées du Centre-du-Québec, la croissance prévue de l'agrotourisme et de la villégiature dans la région, conjugués avec la présence des grandes et moyennes entreprises en Mauricie amènent à conclure que les échanges nord-sud s'intensifieront au cours des années.

Les secteurs de Drummondville, de la Montérégie, de l'Estrie, d'une part, et le secteur de Victoriaville, d'autre part, accaparent la plus grande partie des déplacements et cela en partageant le trafic sur deux axes : la route 155 et la route 161. De nombreuses personnes et organismes se plaignent de l'absence d'un lien autoroutier complet entre l'Estrie, le Centre-du-Québec et la Mauricie.

Le corridor routier de la route 165 au sud de Princeville revêt, quant à lui, un caractère particulier. En effet, cet axe joue un rôle de desserte régionale et interrégionale pour les secteurs de Princeville, de Plessisville, de Thetford Mines et les autres zones à l'extérieur du Centre-du-Québec. Ainsi, cette route nationale apparaît donc comme un lien privilégié entre les secteurs industriels de Plessisville et de Princeville et la MRC de l'Amiante.

Orientation : améliorer la qualité des liaisons entre le Centre-du-Québec et les régions dans l'axe nord-sud

Dans la région de Drummondville, l'autoroute 55 sera doublée à partir de l'autoroute 20 jusqu'à la route 139 à l'automne 2001. Par ailleurs, le ministre délégué aux Transports a annoncé le parachèvement de l'autoroute 55 entre Bécancour et l'autoroute 20. Le ministère des Transports devra statuer sur le devenir des routes 155 et 161 entre Saint-Célestin et l'autoroute 20 à la suite de la construction de ce nouvel axe.

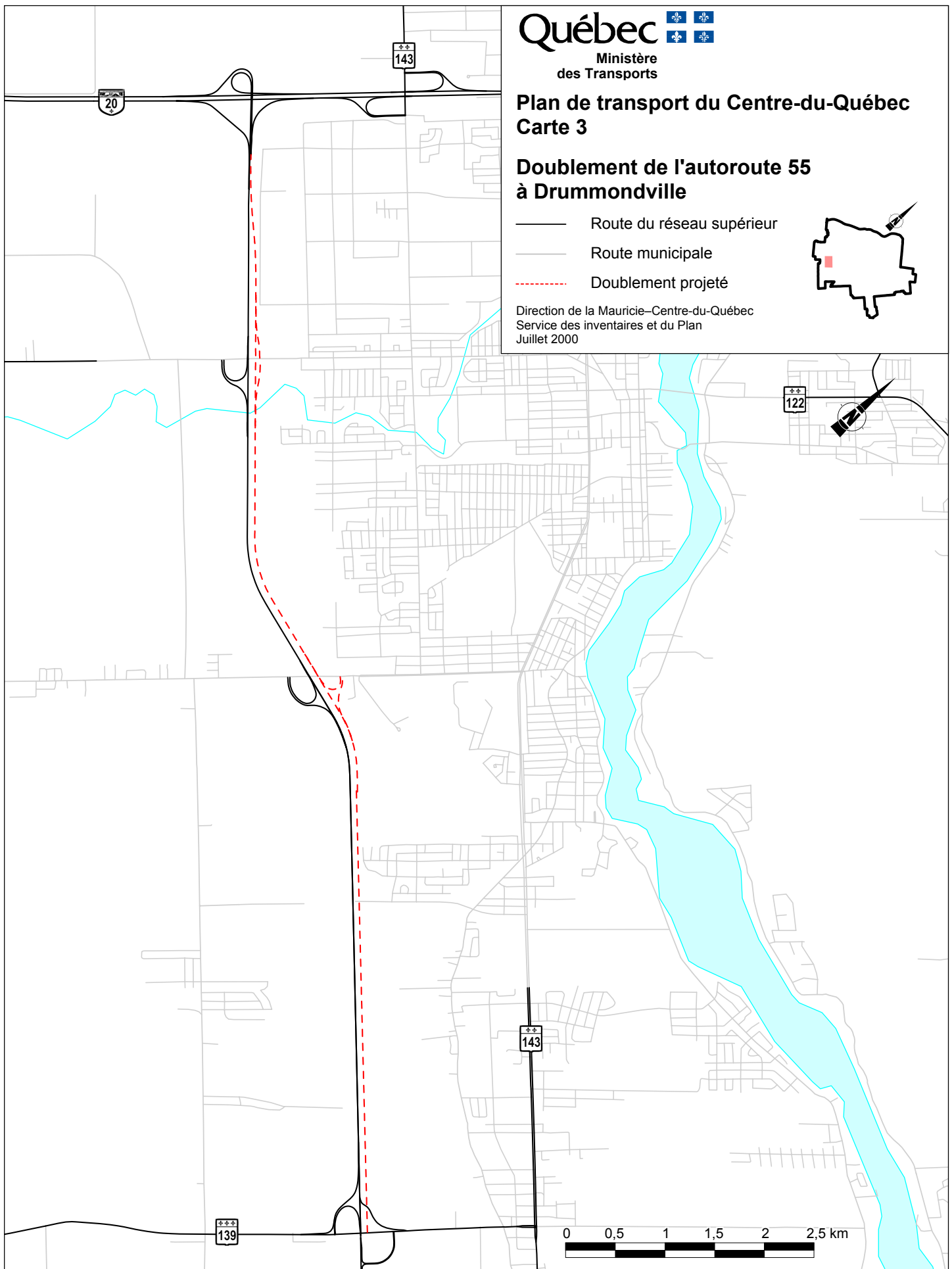
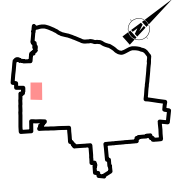
Ces initiatives permettront de compléter ce lien routier entre Trois-Rivières et Sherbrooke sur au moins une chaussée. Il restera à ce moment deux tronçons de ce lien à voie simple, soit entre Saint-Célestin et Bécancour, et la section entre la route 139 et Windsor (la section entre Windsor et Richmond est prévue entre 2002 et 2005).

**Plan de transport du Centre-du-Québec
Carte 3**

**Doublement de l'autoroute 55
à Drummondville**

- Route du réseau supérieur
- Route municipale
- - - Doublement projeté

Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec
Service des inventaires et du Plan
Juillet 2000

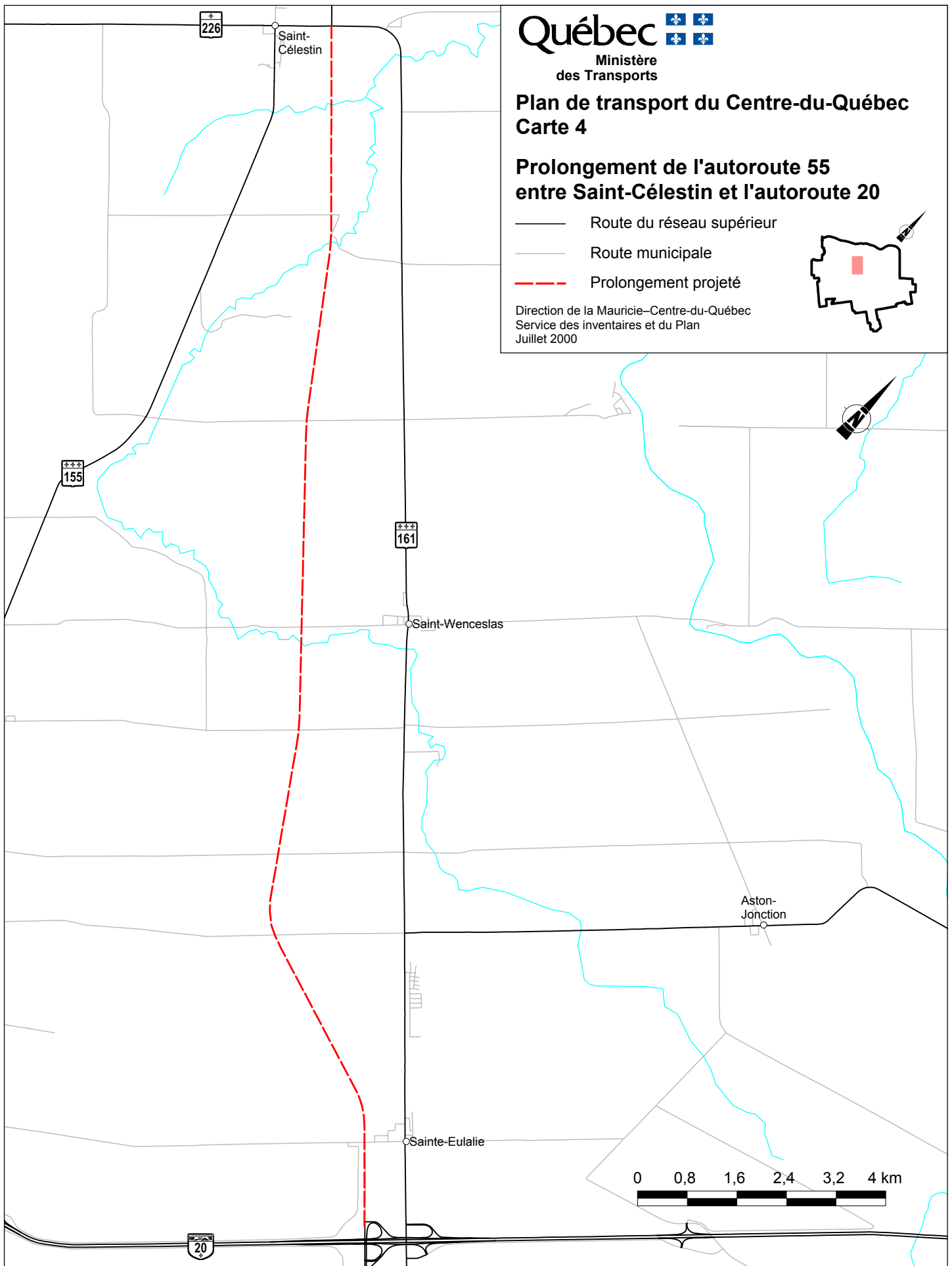
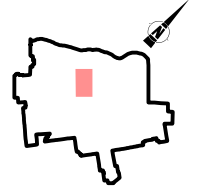


**Plan de transport du Centre-du-Québec
Carte 4**

**Prolongement de l'autoroute 55
entre Saint-Célestin et l'autoroute 20**

-  Route du réseau supérieur
-  Route municipale
-  Prolongement projeté

Direction de la Mauricie—Centre-du-Québec
Service des inventaires et du Plan
Juillet 2000



Quant au pont Laviolette, il devra être en mesure d'absorber toutes les augmentations de trafic engendrées par l'activité économique, que ce soit pour des motifs touristiques, d'affaires ou de travail. De plus, le ministère des Transports doit envisager tous les moyens raisonnables permettant de diminuer la vulnérabilité du pont.

Objectifs et moyens d'action

Objectif : Accroître la fonctionnalité et la sécurité des liaisons routières entre le Centre-du-Québec et les régions dans l'axe nord-sud

Moyens d'action

- **Compléter au moins une chaussée de l'autoroute 55 entre Saint-Célestin et l'autoroute 20**

Le Ministère compte compléter la construction du tronçon de l'autoroute 55 entre Saint-Célestin et l'autoroute 20 d'ici l'automne 2005.

- **Finaliser sur le territoire du Centre-du-Québec, la réalisation de la deuxième chaussée de l'autoroute 55 au sud de Drummondville**

Le Ministère suivra de très près l'évolution de la circulation et de la sécurité sur l'autoroute 55 et planifiera le doublement de cette autoroute.

Objectif : Assurer un niveau de service élevé sur le pont Laviolette entre 6 h et 18 h

Moyens d'action

- **Reconstruire la dalle du pont**

Le tablier en béton du pont nécessite souvent des réparations qui exigent la fermeture de voies de circulation. Le remplacement complet du tablier en béton, bien que constituant un défi important pour le maintien de la circulation pendant les travaux, réduira de façon importante le nombre d'interventions de réparation de la dalle et de l'asphalte. Par ailleurs, les interventions sur le pont se dérouleront la plupart du temps durant la soirée ou la nuit.

Objectif : Améliorer la sécurité sur le pont Laviolette

Moyens d'action

- **Concentrer dorénavant les interventions de soir et de nuit pour viser un niveau de service maximal pendant le jour**
- **Construire une bande médiane sur le pont**

Le MTQ intégrera au projet de reconstruction de la dalle, la mise en place d'une bande médiane afin d'améliorer la sécurité routière.

- **Mettre en œuvre, suivre et améliorer le plan des mesures d'urgence pour le pont Laviolette**
- **Mettre en place des panneaux à messages variables et un système de détection**

Les panneaux aériens à messages variables fourniront aux usagers du pont Laviolette de l'information sur la circulation. Il pourrait s'agir de messages concernant une vitesse recommandée, l'état de la chaussée, la fermeture d'une voie, les conditions de visibilité, etc. Les systèmes de détection permettront de repérer plus rapidement les changements de conditions de la circulation tels que les véhicules en panne, les accidents, les ralentissements et autres. Ces travaux seront effectués en même temps que la réfection de la dalle.

1.6 L'accès entre Nicolet et le réseau autoroutier

Enjeu et orientation

Enjeu : l'accessibilité entre Nicolet et le réseau autoroutier

La circulation sur la route 132 dans le secteur de Nicolet est de 12 100 véhicules par jour (DJMA 1996) tandis que dans Saint-Grégoire elle diminue à 6 900 véhicules par jour. Cette diminution s'explique par le fait qu'une partie des conducteurs choisissent d'emprunter la route du Port puis l'axe rang des 60-boulevard Bécancour, car la route 132 à Saint-Grégoire est sinueuse et étroite dans la partie urbanisée, ce qui rend la traversée de l'agglomération difficile. En 1996, le DJMA de la route du Port était de 5 400 véhicules par jour.

Pour mieux saisir le portrait des déplacements effectués dans l'axe Nicolet-autoroute 55, une enquête routière a été effectuée en mai 1998. Le poste d'enquête était situé sur la route 132 à Saint-Jean-Baptiste-de-Nicolet, à 1 km à l'ouest de la route du Port, et il permettait d'interroger les occupants des véhicules circulant vers l'est en direction de l'autoroute 55. L'enquête routière

a démontré que 55 % des véhicules avaient comme destination la Mauricie ou la ville de Bécancour. De plus, 69 % des véhicules provenaient de Nicolet, de Saint-Jean-Baptiste-de-Nicolet ou de Baie-du-Febvre.

On constate que la route 132 constitue le lien privilégié de la population du secteur de Nicolet pour accéder au réseau autoroutier et aux pôles régionaux d'activités qu'il relie et dont les principaux sont Trois-Rivières et Bécancour. La structure des motifs de déplacements illustre le lien fonctionnel entretenu entre le secteur de Nicolet et l'agglomération urbaine de Trois-Rivières qui lui fournit emplois, commerces, lieux de loisirs et autres services. L'axe Nicolet-autoroute 55 supporte principalement une circulation régionale mais est également un intrant à la circulation de transit interrégional de l'autoroute 55 entre la Mauricie et l'autoroute 20 en fournissant 5 % du DJMA et 4 % du total de camions qui transitent dans cet axe.

Les données précédentes reflètent donc l'importance du lien entre Nicolet et le réseau autoroutier formé de l'autoroute 55 et de l'autoroute 30. Certains facteurs peuvent contribuer à une augmentation de la circulation : la situation démographique anticipée pour Nicolet, la demande de services qui augmentera probablement pour une population vieillissante (pour la ville de Nicolet avant fusion, prévision de 40 % de personnes de plus de 65 ans en 2016) qui fera affaire avec les institutions de la MRC de Nicolet-Yamaska mais probablement aussi avec les institutions spécialisées que l'on peut trouver à Trois-Rivières, l'augmentation du kilométrage annuel parcouru par une population de plus en plus âgée, l'augmentation des déplacements à des fins de loisirs pour une population à la retraite ou s'en approchant. Dans tous ces cas, l'utilisation du réseau autoroutier sera sans doute le premier choix des conducteurs plus âgés.

La route 132 entre Nicolet et Saint-Grégoire fait partie des routes du réseau supérieur sur lesquelles circulent plus de 500 camions par jour, soit environ 8 % du DJMA. Ce débit situe la route 132 au plus haut niveau de circulation de camions atteint au Centre-du-Québec sur des parties du réseau autres que les autoroutes.

La chaussée actuelle de la route 132 ne possède pas les caractéristiques géométriques d'une route nationale et elle supporte un débit journalier moyen annuel (DJMA) qui dépasse 12 000. Les principales déficiences touchent la largeur des voies, la largeur des accotements et les possibilités de dépassement. Le degré de déficience est élevé. L'itinéraire alternatif par les routes collectrices que sont la route du Port, le rang des 60 et le boulevard Bécancour, souffre également de déficiences du même type que celles notées pour la route 132.

Orientation : améliorer dans un horizon de quinze ans l'accès à Nicolet à partir principalement du réseau autoroutier

Les constats mentionnés précédemment orientent les actions vers une amélioration de l'axe routier entre Nicolet et le réseau autoroutier. Le portrait des déplacements montre une augmentation prévisible du volume de circulation et cette portion de route fait l'objet de plaintes par des camionneurs qui se dirigent vers Trois-Rivières.

Objectif et moyens d'action

Fondamentalement, les moyens de corriger l'accès à Nicolet, à partir des autoroutes 30 et 55, se limitent à améliorer les liens routiers existants ou à en construire un nouveau. Dans le cas présent, l'amélioration des liens existants implique une réfection complète de l'infrastructure pour rendre conformes les caractéristiques géométriques de ces routes. L'amélioration nécessitera des expropriations pour augmenter la largeur de l'emprise. Certaines maisons sont situées si près de la limite de l'emprise actuelle qu'à chaque hiver, on enregistre des plaintes concernant des dommages causés à celles-ci par les opérations de déneigement.

Pour la construction d'un nouveau lien, le MTQ a préparé un projet qui consiste à prolonger l'autoroute 30, de l'autoroute 55 jusqu'à la route du Port. L'emprise nécessaire pour la construction de cet axe a déjà été acquise. De plus, l'étude d'impact sur l'environnement a été déposée en 1988 au ministère de l'Environnement et un certificat d'autorisation a été délivré par ce ministère en 1990. La construction de cet axe entraînera un transfert important du nombre d'utilisateurs des liens existants qui migreront vers l'autoroute; leur nombre pourrait atteindre entre 60 % et 70 % du total des usagers des liens existants. Finalement, la construction de cet axe aurait un effet sur le niveau de service de l'intersection de l'autoroute 55 à la hauteur du boulevard des Acadiens à Saint-Grégoire. Avec une baisse de l'achalandage sur la route 132, les interruptions seraient moins longues sur l'autoroute 55, d'où l'augmentation du niveau de service anticipé à cette intersection.

Objectif : Contrer la diminution de la fonctionnalité de l'infrastructure routière entre Nicolet et le réseau autoroutier

Moyens d'action

- **Maintenir la fonctionnalité de l'infrastructure routière entre Nicolet et le réseau autoroutier**

Dans une approche de gestion proactive, d'ici la réalisation du prolongement de l'autoroute 30, le ministère des Transports devra, tout comme les municipalités concernées, faire le nécessaire pour garantir le maintien de la fonctionnalité et de la sécurité d'utilisation des routes constituant le lien entre Nicolet et le réseau autoroutier en appliquant les principes d'une gestion optimale.

- **Planifier d'ici quinze ans la construction de l'autoroute 30 entre l'autoroute 55 et Nicolet**

Proposer le projet de construction de l'autoroute 30, selon un échéancier de quinze ans, dans le cadre de l'expression des besoins de transport et mettre en œuvre la réalisation du projet en tenant compte des autres priorités régionales.

2 Le transport collectif des personnes

Enjeu et orientation

Enjeu : la desserte du territoire par les services de transport collectif

Une bonne partie de la population du Centre-du-Québec habite en zone rurale. Cette situation rend plus difficile l'offre des services de transport collectif à la population. À cet égard, il faut distinguer la situation qui prévaut dans les deux principales villes de celle que l'on trouve dans le reste de la région. Il faut également tenir compte des trois types de clientèle : la clientèle générale, la population étudiante et les personnes handicapées et à mobilité réduite.

Jusqu'à tout récemment, le service de transport en commun n'était offert qu'à Drummondville à la suite de l'abandon du service à Victoriaville. À ce moment, seulement 21 % de la population de la région résidait dans une municipalité desservie par ce service. Un nouveau service de TaxiBus a été inauguré le 2 octobre 2000 à Victoriaville pour remplacer le service de transport en commun. Avec ce nouveau service, 39 % de la population du Centre-du-Québec bénéficie d'un service de transport en commun. Le reste du territoire est privé d'un tel service, mais la population dispose d'une offre partielle d'autres types de services (taxi, autocar interurbain, transport scolaire et transport adapté). Le niveau de desserte varie selon chaque type de service de transport collectif offert.

Le transport en commun constitue un actif de grande importance car la diminution du nombre de personnes se déplaçant en automobile ne peut que se traduire par des effets bénéfiques sur la fluidité du réseau, particulièrement aux heures de pointe, mais aussi sur l'environnement et la consolidation du centre d'une agglomération. De plus, le ministère des Transports a la responsabilité de s'assurer, là où les conditions d'exploitation le permettent, que des services de transport soient offerts à ceux qui ne peuvent ou ne veulent pas utiliser une automobile. Toutefois, l'augmentation de l'utilisation du transport en commun ne sera possible que dans la mesure où celui-ci constitue une solution de rechange efficace, attrayante et accessible. Cette utilisation doit être soutenue par des mesures de gestion de la demande et également par des mesures d'aménagement du territoire (densification du milieu bâti, traversées d'agglomération, gestion des corridors routiers, développement de pôles régionaux, etc.).

En ce qui a trait au transport par autocar interurbain, environ 74 % de la population est directement desservie, c'est-à-dire que les individus peuvent utiliser ces services à partir de leur municipalité de résidence. Toutefois, il est important de spécifier que seulement 38 % des municipalités sont desservies. Les municipalités qui sont situées au sud de l'autoroute 20 sont relativement bien desservies, contrairement à celles situées au nord de l'autoroute, parmi lesquelles seulement quelques-unes peuvent bénéficier de ce service. En effet, il n'y a aucun service de transport par autocar interurbain sur la route nationale 132, ce qui prive plusieurs villes et villages de ce service. Citons par exemple les villes de Nicolet, de Pierreville et de

Gentilly qui ont chacune quelques milliers de résidants. L'évolution historique de l'offre de service indique que les lignes intrarégionales sont fragiles. Pour l'instant plusieurs de ces lignes sont toujours en service au Centre-du-Québec, mais avec la diminution de services, voire l'abolition de certains parcours, la desserte par autocar pourrait bientôt se limiter aux municipalités qui sont traversées par les autoroutes.

Le transport scolaire est le seul service de transport collectif qui dessert toutes les municipalités du Centre-du-Québec. Les commissions scolaires de la région connaissent une diminution globale de leur clientèle, évaluée à 1,4 % sur une période de dix ans (1986-1996). Par contre, on y prévoit une légère hausse chez les élèves du secondaire. Cette hausse prévue des élèves du secondaire variera beaucoup d'une commission scolaire à l'autre. Les prévisions démographiques laissent croire que cette tendance devrait se poursuivre pendant les quinze prochaines années.

L'évolution du parc de véhicules affectés au transport scolaire, dans la région du Centre-du-Québec, est légèrement atypique par rapport à celle de l'ensemble du Québec. La proportion de berlines est beaucoup moindre et n'a pas suivi la tendance ascendante observée ailleurs. Avec la hausse prévue des élèves du secondaire, de nouveaux besoins se feront sentir. Le transfert d'une partie de la clientèle scolaire vers le transport en commun régulier peut représenter un choix intéressant si l'on utilise les équipements existants. Toutefois, la part de ce type de transport est assez limitée dans la région; elle ne vise qu'environ 170 élèves du secteur de Drummondville. Finalement, une vision stratégique de la localisation des écoles et du développement urbain va contribuer à une maîtrise des coûts, mais aura aussi un impact sur la circulation environnante et les migrations de population.

Le tableau qui suit illustre l'organisation du transport adapté dans la région du Centre-du-Québec par rapport aux autres régions du Québec.

TABLEAU 7 – ORGANISATION DU TRANSPORT ADAPTÉ

	Centre-du-Québec	Autres régions du Québec
Résidants desservis	80 %	89 %
Municipalités desservies	48 %	64 %

Dans la MRC de Bécancour, plus de 80 % des municipalités sont desservies contrairement à la MRC de Drummond où ce nombre descend sous la barre des 20 %.

L'industrie du taxi au Centre-du-Québec dessert seulement 76 % de la population, comparativement à 91 % pour l'ensemble du Québec. De plus, seulement 44 % des municipalités bénéficient de ce service. Ainsi, plusieurs municipalités ne sont pas desservies, parmi lesquelles certaines ont une population non négligeable (5 000 résidants par exemple). On note que le nombre de personnes desservies par permis atteint, dans la région, une valeur moyenne de 2 617,

comparativement à 1 041 pour l'ensemble du Québec. Cela signifie qu'un permis de taxi au Centre-du-Québec dessert potentiellement 2,5 fois plus de personnes que la moyenne québécoise. Toutefois, ce ratio est peut-être nécessaire pour rentabiliser un permis de taxi au Centre-du-Québec. La situation est encore pire à l'extérieur des agglomérations de Victoriaville et de Drummondville, car on n'y trouve que 22 permis sur les 82 que compte la région. Le taxi est un mode de transport dont la clientèle traditionnelle diminue à mesure que le taux de motorisation de la population augmente. Le taxi est donc actuellement à la recherche de nouveaux marchés. Les possibilités de ce service sont multiples. En effet, en plus du service régulier de transport exclusif et du transport à contrat, le taxi peut également effectuer du transport scolaire, du transport adapté pour les personnes handicapées, du transport médical, de la livraison et du transport collectif. Présentement, il y a un projet de réforme de la Loi et du Règlement sur le taxi. Cette réforme a comme objectifs, entre autres, de favoriser l'amélioration des conditions économiques de l'industrie, de simplifier la réglementation, d'assurer la qualité des services à la clientèle, d'augmenter la sécurité des usagers ainsi que des chauffeurs, etc. Cette réforme mettra à jour l'ensemble de l'encadrement législatif et réglementaire qui régit l'industrie du taxi.

Des intervenants en transport ainsi que des résidants de certaines municipalités ont indiqué que plusieurs services de transport se dédoublaient dans leur municipalité. Des véhicules de transport spécialisé fonctionnent avec des places inoccupées, alors qu'en même temps, un autre service est présent à peu près au même endroit avec son véhicule. Par ailleurs, chacun de ces modes de transport collectif a son propre système de répartition. Plusieurs groupes souhaiteraient que la clientèle de ces transports spécialisés soit élargie afin de mieux répondre aux besoins de mobilité. Ils souhaiteraient également que le système de répartition soit centralisé dans le but de le simplifier et d'éviter la duplication.

Enfin, la population du Centre-du-Québec n'échappera pas au phénomène de vieillissement observé dans l'ensemble du Québec, ce qui modifiera sensiblement les besoins en transport collectif. Le vieillissement de la population du Centre-du-Québec devrait accentuer les problèmes de mobilité, en particulier pour les personnes ne possédant pas d'automobile. Ce problème peut s'avérer plus important dans les municipalités qui ne sont pas desservies par un service de transport en commun. La clientèle admise au transport adapté devrait augmenter de plus de 29 % entre 1993 et 2006. Toutefois, cette hausse ne se traduirait que par une augmentation de 2,9 % des déplacements¹¹. En effet, la hausse de la clientèle sera occasionnée par la population à mobilité réduite de plus de 65 ans, et cette clientèle engendrera, du moins pour un certain temps, moins de déplacements que la clientèle qui s'est ajoutée ces dernières années dans le cadre du processus de désinstitutionnalisation et qui a à se déplacer pour des activités régulières d'apprentissage, de travail ou autres. On doit s'attendre, toutefois, à ce que le nombre de déplacements touchant la clientèle à mobilité réduite subisse une forte croissance

11. INRS Urbanisation. *Portrait et prévisions de la clientèle à mobilité réduite en transport au Québec, 1993-2006 (Document préliminaire)*. Janvier 1996, 288 pages. Au moment de l'étude en 1996, l'actuelle région du Centre-du-Québec faisait partie de la région Mauricie-Bois-Francis. Les données n'ont pu être dissociées.

dans les prochaines années, surtout lorsque le processus de désinstitutionnalisation sera achevé. Il faut également ajouter le phénomène de motorisation croissante chez la population âgée qui, pour un certain temps, satisfait une grande partie de ses besoins en déplacements mais qui, en raison d'une limitation des capacités accroît les facteurs de risque concernant la sécurité routière. Ces limitations pourraient provoquer un resserrement des normes et des conditions d'obtention et de conservation des permis de conduire et augmenter la clientèle potentielle du transport adapté. Une coordination des décisions sera nécessaire pour éviter de fâcheuses répercussions.

Dans un contexte comme celui du Centre-du-Québec, où la population est inégalement répartie sur le territoire et où une partie de celle-ci n'a pas accès à tous les services de transport collectif, le défi consiste à assurer des services de base adéquats dans l'ensemble des MRC. De plus, les besoins en transport des personnes handicapées ou à mobilité réduite iront en grandissant en raison du vieillissement de la population. Compte tenu des ressources financières publiques de plus en plus restreintes, il faudra innover dans la façon d'adapter les services de transport collectif à l'évolution de la demande.

Orientation : encourager les initiatives d'amélioration du transport collectif

Par son soutien aux autorités organisatrices de transport en commun, le ministère des Transports permet le maintien et l'amélioration des actifs. Un transport en commun efficace passe par une densification du territoire et des quartiers existants. En raison de la faible densité d'occupation du territoire en dehors des agglomérations déjà desservies, le transport en commun classique paraît peu viable. À l'extérieur des agglomérations, la population devra compter sur une consolidation des autres services de transport collectif existants tels que l'autocar interurbain, le taxi, l'autobus scolaire ou le transport adapté. En ce qui concerne ces deux derniers services réservés à des clientèles particulières, il faut évaluer si l'ouverture de ces services à une clientèle élargie serait souhaitable et réalisable. Il faut aussi viser une meilleure coordination de ces services et tenter d'implanter des services collectifs sur demande. Le covoiturage, le transport bénévole, la création de circuits interurbains régionaux souples ou l'adaptation de circuits existants ainsi que l'extension de l'offre de service de taxi vers d'autres municipalités, principalement celles dont la population est de quelques milliers de résidents, permettraient sans doute d'améliorer l'offre en transport pour les citoyens qui ne peuvent bénéficier du transport en commun régulier sur leur territoire. Mais d'abord, le nombre de municipalités offrant un service de transport adapté pourrait être accru, principalement dans la MRC de Drummond.

Objectifs et moyens d'action

Objectif : Consolider les services existants

Moyens d'action

- **Améliorer les liaisons entre les divers services de transport adapté**

Afin d'améliorer les services existants, le MTQ encourage les organismes responsables du transport adapté à renforcer le lien entre leurs différents services. De plus, le ministère des Transports entend procéder à une évaluation complète du programme d'aide au transport adapté. Les objectifs de cette évaluation sont de s'assurer que le programme permette aux personnes admises un accès facile aux services, que le mode de financement et la gestion soient efficaces et que les ressources disponibles soient utilisées de façon efficiente.

- **Préserver le service de transport par autocar interurbain**

On sait depuis plusieurs années que les lignes intrarégionales sont très vulnérables à cause de leur faible rentabilité. Devant cette situation, les autorités n'auront que peu de pouvoir pour conserver les lignes les moins rentables si les transporteurs décident de les abandonner. Pour prévenir cette situation, le Ministère encourage les intervenants en transport à faciliter l'accès au transport par autocar afin de maintenir ou même d'augmenter le nombre d'utilisateurs de ce mode de transport.

Objectif : Étendre la couverture des services de transport adapté à un plus grand nombre de municipalités

Moyen d'action

- **Promouvoir le programme d'aide au transport adapté**

Le Ministère fera connaître davantage son programme d'aide au transport adapté auprès des municipalités non desservies de la région, en vue d'accroître le nombre de municipalités offrant ce service.

Objectif : Évaluer la possibilité d'élargir la clientèle de certains services de transport et de centraliser les systèmes de répartition dans le but d'éliminer le dédoublement des services offerts

Moyen d'action

- **Offrir un soutien technique et financier à des projets de mise en commun de différents services de transport collectif**

Le Ministère appuiera tout projet de mise en commun, sur une base volontaire, des différents services de transport collectif, y compris le transport scolaire, notamment par l'intermédiaire d'une aide financière de démarrage des projets ainsi que d'un soutien technique. La mise en commun des services viserait prioritairement les différents services de transport adaptés existants, mais aussi les autres modes de transport. Dans ce contexte, le MTQ évaluera la possibilité de permettre aux services destinés à une clientèle précise d'offrir des services à une clientèle élargie, notamment l'ensemble des personnes à mobilité réduite, tout en respectant la priorité envers la clientèle régulière pour laquelle les programmes d'aide sont prévus. À l'échelle du Québec, on compte actuellement 17 projets approuvés de mise en commun des services, 12 projets en développement et 4 services opérationnels.

Objectif : Étendre la couverture des services de transport par taxi à un plus grand nombre de municipalités

Moyens d'action

- **Réviser la *Loi sur le transport par taxi***

Le Ministère révisera la *Loi sur le transport par taxi*, afin de répondre aux nouvelles préoccupations de la clientèle et des partenaires et de réévaluer, au besoin, le découpage territorial.

- **Encourager l'implantation du service de transport par taxi**

Appuyer les intervenants en transport qui désirent organiser un service de transport par taxi, principalement dans les municipalités qui en sont dépourvues. Un service de transport par taxi a l'avantage d'être très polyvalent.

Objectif : Encourager les intervenants en transport et les municipalités à étudier la possibilité de se doter de nouveaux modes de transport appropriés aux milieux à faible densité, notamment par une meilleure intégration des modes

Moyens d'action

▪ **Développer le service de TaxiBus à Victoriaville**

Pour faire suite à l'abandon du service de transport en commun à Victoriaville à la suite d'une étude de faisabilité, un service de TaxiBus a été inauguré en octobre 2000 dans cette ville. Le MTQ fournit le soutien technique nécessaire au développement de ce service et le subventionne de la même façon que le transport en commun.

▪ **Évaluer la pertinence d'instaurer un nouveau type de service de transport non conventionnel**

Plusieurs municipalités du Québec ont tenté l'expérience d'établir de nouveaux types de services de transport spécialement adaptés aux municipalités à faible densité. Brièvement, il s'agit du covoiturage en taxi, du minibus ou autobus rural, du covoiturage ou système pendulaire, du taxi et finalement du transport bénévole d'accompagnement. Bien entendu, tous ces nouveaux types de services de transport n'ont pas tous le même succès : chacun a ses avantages et ses inconvénients. Il faut considérer également que tous ces types de services ne s'appliquent pas nécessairement à toutes les municipalités du Centre-du-Québec. Il s'agit donc de solutions qui pourraient s'appliquer à quelques-unes d'entre elles.

Objectif : Soutenir l'accessibilité aux produits touristiques par l'intermédiaire du transport nolisé

Moyen d'action

▪ **Favoriser les actions permettant aux sites touristiques de recevoir les visiteurs ayant choisi le transport par autocar plutôt que le véhicule privé**

En partenariat avec l'Association touristique régionale (ATR), le ministère des Transports pourrait cibler des sites à caractère touristique où la circulation des autocars nolisés pourrait causer des problèmes de fluidité et de sécurité.

Objectif : Soutenir la mise en place et le maintien d'infrastructures et d'équipements de transport en commun efficaces et de qualité

Moyens d'action

▪ **Promouvoir et développer les *programmes employeurs***

Dans le but de freiner l'érosion probable de la clientèle du transport en commun, de favoriser l'amélioration de ce mode de transport et de permettre un autre choix modal que l'automobile, le Ministère entend faire la promotion, auprès des grands employeurs, de la création de *programmes employeurs*. Ces programmes visent à permettre aux employeurs de mettre en place, de concert avec les employés, des mesures pour réduire le nombre de déplacements en automobile. Ces programmes peuvent comporter des mesures telles que l'octroi de subventions pour le transport en commun et la gestion des horaires facilitant l'utilisation de ce mode. Il serait également intéressant que les étudiants du cégep soient admissibles car ils constituent une clientèle de plus en plus motorisée.

D'autres mesures peuvent faire partie d'un programme employeur qui n'ont pas d'impact sur le transport en commun mais qui peuvent être utiles pour réduire le nombre d'automobiles. On peut citer, à titre d'exemples, le regroupement des covoitureurs, le retour garanti à la maison, la gestion des horaires de travail qui facilite le covoiturage, la délimitation d'espaces de stationnement pratiques pour les covoitureurs, des tarifs de stationnement avantageux pour ces derniers lorsque le stationnement est payant. Le ministère des Transports envisage également de fournir une aide technique aux employeurs qui désirent mettre sur pied un *programme employeur*.

▪ **Instaurer des mesures fiscales**

Le transfert de l'automobile vers les modes de transport à taux d'occupation élevé serait probablement plus fortement encouragé si des avantages financiers étaient consentis aux usagers. Pour le moment, les employés qui reçoivent un avantage pécuniaire ou un titre de transport en commun de leur employeur voient la valeur de cet avantage s'ajouter au revenu imposable. Le ministère des Transports évalue l'effet des mesures visant une déduction fiscale à l'achat de titres de transport en commun ainsi que l'exemption fiscale pour les employés qui bénéficient d'un titre de transport en commun offert par leur employeur.

▪ **Réviser le programme d'aide au transport en commun**

Le ministère des Transports juge nécessaire d'évaluer le programme d'aide afin que les sommes investies permettent de maintenir les actifs et d'atteindre les objectifs qui sont d'augmenter l'utilisation des services de transport en commun afin d'améliorer la gestion des déplacements et d'assurer la qualité de l'environnement.

3 Le transport des marchandises

3.1 Le port de Bécancour

Enjeu et orientation

Enjeu : l'utilisation du port de Bécancour

Le port de Bécancour constitue pour la région le pôle d'attraction majeur en ce qui a trait au transport maritime des marchandises. Bécancour se trouve au centre d'une région industrialisée et son parc industriel, tout en étant relié aux grands axes de transport du Centre-du-Québec, offre une infrastructure de qualité susceptible d'attirer une clientèle spéciale d'industries comme les industries lourdes.

Le port de Bécancour fait partie de la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour. Cette société, créée en vertu d'une loi du gouvernement du Québec, a pour mission de favoriser le développement économique du Québec en créant et en exploitant, dans un objectif d'autofinancement, un parc industriel et portuaire situé sur le territoire de la ville de Bécancour.

La Société du parc industriel et portuaire de Bécancour gère un territoire de plus de 6 900 hectares de terrain à des fins industrielles et commerciales, dont plus de 3 700 hectares sont encore disponibles pour l'implantation d'entreprises. Le port de Bécancour fait partie des infrastructures du parc industriel et il est prévu pour desservir les entreprises du parc tant à l'étape de leur approvisionnement en matières premières qu'à celle de l'expédition des produits finis. Toutefois, bien que le port dispose d'une grande capacité d'entreposage et soit à proximité des usines du parc industriel, peu de marchandises sont expédiées par le port. En effet, près de 95 % du trafic manutentionné au port concerne l'approvisionnement en matières premières pour les usines du parc industriel. Le transbordement d'alumine utilisée par l'aluminerie de Bécancour inc. (ABI) et par une usine de Reynolds localisée aux États Unis constitue une portion importante du trafic manutentionné au port.

Le port occupe une position intéressante dans l'axe des communications et des échanges de cinq grandes zones industrielles du Québec. On trouve ainsi, dans un rayon de 160 kilomètres, les zones : 1) de Trois-Rivières et de la Mauricie, 2) des Cantons de l'Est, 3) de Sorel, 4) de Québec et 5) de Montréal. Le port est situé sur la route maritime qu'empruntent de nombreux navires qui vont aux Grands-Lacs et en reviennent. Sa situation géographique lui permet de recevoir les navires qui, en hiver, veulent éviter les conditions particulièrement difficiles de navigation en amont de Trois-Rivières.

Le port de Bécancour est bien desservi par les divers systèmes de transport. Depuis le pont Laviolette, qui enjambe le Saint-Laurent à la hauteur de Trois-Rivières, divers systèmes d'autoroutes, tant sur la rive nord que sur la rive sud, permettent de relier Montréal et Québec. Il s'agit, sur la rive nord, de l'autoroute 40 et, sur la rive sud, de l'autoroute 30 et de l'autoroute Jean-Lesage (20). Par le pont Laviolette, l'autoroute 55 et la route 155 relient l'Estrie au Saguenay. Ces voies de circulation donnent accès à tout le réseau routier nord-américain. Par ailleurs, les problèmes de raccordement entre les autoroutes 20, 55 et 30 sont signalés comme des contraintes par les transporteurs routiers.

Le marché nord-américain constituant le marché cible pour les usines localisées dans le parc industriel, près de 70 % des expéditions de produits finis vers cette région se font par camionnage, alors que le transport ferroviaire est utilisé pour 30 % des expéditions. L'aéroport de Trois-Rivières est situé à vingt minutes du parc industriel. Sa piste asphaltée de 2000 mètres de longueur peut accueillir tout aéronef moyen-courrier. De plus, les industriels disposent d'un héliport sur le site du parc industriel. Pour le transport des marchandises, le parc industriel et portuaire de Bécancour est desservi quotidiennement par le réseau ferroviaire du Canadien National (CN). Le parc de Bécancour dispose aussi, en tant qu'important consommateur et producteur de marchandises, d'un trafic qui lui permet d'avoir accès à des moyens de transport efficaces et à un prix concurrentiel.

Selon le rapport annuel 1996-1997 de la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour, les entreprises ont investi près de 3 milliards de dollars dans le parc industriel, créant quelque 2700 emplois directs représentant une masse salariale de plus de 100 millions de dollars.

En définitive, les activités du parc industriel et portuaire de Bécancour génèrent de grandes retombées économiques sur l'ensemble du Québec, et plus particulièrement dans la région immédiate, soit les agglomérations de Bécancour et de Trois-Rivières. Les retombées fiscales et parafiscales pour les gouvernements sont évaluées à près de 100 millions de dollars¹².

Par ailleurs, le ministère des Transports vient de déposer la *Politique de transport maritime et fluvial*. Cette politique permettra de cibler les principaux axes d'intervention susceptibles d'appuyer le dynamisme du Saint-Laurent et du transport maritime. Les principaux axes d'intervention de cette politique sont les suivants :

- Accroître l'utilisation du Saint-Laurent comme voie de transport et de commerce.
- Utiliser les avantages du Saint-Laurent comme outils de développement socioéconomique des régions du Québec.

12. *Étude sur les retombées économiques du Parc industriel et portuaire de Bécancour*. Université du Québec à Trois-Rivières, mai 1997.

- Accroître la promotion et la valorisation des activités maritimes sur le Saint-Laurent.
- Favoriser la formation de la main d'œuvre et le savoir-faire québécois.

Orientation : optimiser l'utilisation du port de Bécancour

Il y a très peu de transfert de marchandises à partir du port de Bécancour vers la région du Centre-du-Québec ou vers d'autres régions. L'inverse est également vrai. La raison invoquée est que le port de Bécancour dessert uniquement les entreprises du parc industriel. Évidemment, les entreprises du parc expédient leurs produits transformés par camion ou par train.

Du point de vue strictement maritime, les réductions de budget imposées à Transports Canada et à la Garde côtière canadienne ont déclenché la mise en marche d'une importante réforme de tout le programme maritime fédéral. Cette réforme a comme principale conséquence une rationalisation des services et des infrastructures ainsi qu'un accroissement du financement de la part des usagers et des autres niveaux de gouvernement.

Le port de Bécancour, à titre d'infrastructure portuaire, sera peu touché par cette réforme puisqu'il est propriété du gouvernement du Québec. Sa situation géographique privilégiée et la qualité de ses infrastructures sont autant de garanties pour son développement actuel et futur. Si l'on ajoute à ces aspects la présence d'entreprises québécoises spécialisées dans le cabotage, on peut affirmer que le port de Bécancour dispose des éléments pour satisfaire aux exigences du transport par eau.

Toutefois, le port de Bécancour constitue une infrastructure qui ne peut se développer indépendamment du parc, dans le contexte actuel. En effet, les activités du port sont générées en grande partie par les industries du parc, ce qui consacre la vocation industrielle du port. Ainsi, une promotion industrielle visant à attirer au parc tout particulièrement les industries utilisatrices d'infrastructures portuaires, tant pour la réception de matières premières que pour l'expédition de produits fabriqués, aurait pour effet d'accroître et de stimuler les activités portuaires.

Dans l'éventualité où le port de Bécancour s'orienterait vers une approche d'intermodalité en dehors du parc industriel pour accroître ses activités portuaires, le transfert des marchandises dans un axe nord-sud devrait se faire surtout par la route, augmentant ainsi le nombre de camions. Le transport de marchandises pourrait se faire soit par conteneur, soit en vrac. Or, ce dernier marché est actuellement desservi par les ports de Trois-Rivières, de Québec et de Montréal.

Par ailleurs, l'option de conteneurs par voie ferroviaire ne représenterait probablement pas d'avantages significatifs. Les distances à parcourir entre les deux centres de transbordement de Drummondville et de Villeroy, et le port, sont très courtes. Les investissements à effectuer pour construire un centre de transbordement entre les bateaux et les wagons seraient majeurs. Le port de Montréal possède un rayonnement qui couvre l'Atlantique Nord pour le marché du conteneur.

La capacité de transport par conteneur dépasse largement les besoins, ce qui tend à faire diminuer les prix et, par le fait même, désavantage les armateurs¹³.

Objectif et moyens d'action

Objectif : Favoriser l'utilisation du port de Bécancour

Moyens d'action

- **Poursuivre le développement du réseau autoroutier vers le sud**
- **Discuter régulièrement avec les représentants du port afin de connaître leurs besoins et préoccupations**

3.2 Le transport terrestre des marchandises

Enjeu et orientation

Enjeu : le nombre élevé de camions sur le réseau routier

La région du Centre-du-Québec est desservie par les trois principaux modes de transport pour l'arrivée et l'expédition des marchandises : le routier, le ferroviaire et le maritime. Le transport routier est sans doute le plus important des modes.

La situation géographique de la région du Centre-du-Québec explique que certains axes routiers doivent supporter un nombre important de véhicules lourds. L'axe le plus important est, de loin, l'autoroute 20 qui traverse la région d'est en ouest. Le second axe est celui de l'autoroute 55 et de la route 155 qui fait le lien entre la Mauricie et l'Estrie. Le trafic de l'axe de l'autoroute 55 au nord de l'autoroute 20 est réparti à peu près également entre les routes 155 et 161. On note par ailleurs que les routes 116 et 165, cette dernière donnant accès à Thetford Mines, supportent également des débits importants.

L'autoroute 20 supporte un débit journalier moyen annuel de véhicules lourds élevé. À partir de la limite ouest de la région jusqu'à l'autoroute 55, le DJMA est de plus de 6 100; entre l'autoroute 55 et la route 155, il est de plus de 4 000. À l'est de la route 155, le débit fléchit légèrement pour se situer entre 2 000 et 4 000 véhicules lourds. L'autoroute 55 entre l'autoroute 30 et Saint-Célestin supporte entre 1 000 et 2 000 véhicules lourds. Environ le même

13. Colloque sur le transport intermodal des marchandises en région, 18 février 1999. Conférence de M. Michel Beauregard, CP Navigation.

nombre de véhicules lourds circulent sur l'autoroute 55 entre Drummondville et Richmond, en Estrie. La route nationale 155, au nord de l'autoroute 20, reçoit environ 700 véhicules lourds tandis que la route 161, au nord de l'autoroute 20, en reçoit un peu plus de 500. Les autres routes telles que la 116, la 132, la 165 et l'autoroute 30 peuvent accueillir de 100 à 700 véhicules lourds, témoignant ainsi de l'importance de ce mode de transport et probablement de la vigueur des entreprises régionales.

Plusieurs interventions du ministère des Transports ont eu des impacts sur le nombre de camions en circulation sur les routes du Québec. Les principales interventions sont les suivantes :

- Le Ministère a mis en place une politique sur la circulation des véhicules lourds qui a permis d'encadrer les réglementations municipales concernant le transport lourd et ainsi de mettre en place un réseau de camionnage. Cette action a favorisé la diminution de la circulation lourde sur les routes les moins appropriées, mais elle a également eu pour conséquence d'augmenter globalement la longueur des déplacements. La carte 5 qui suit illustre le réseau de camionnage sur les routes appartenant au Ministère.
- Le Ministère a procédé à une déréglementation économique dans l'industrie du camionnage, ce qui a favorisé les retours pleins et a eu pour effet de modérer la croissance du nombre de véhicules lourds sur les routes. Cependant, la réglementation technique relative au poids transporté introduite depuis 1991 a exercé un effet contraire en augmentant la fréquentation des routes par les camions.

Par ailleurs, les entreprises ont développé une expertise de plus en plus importante en attribution de routes, notamment par la triangulation. Cette action a eu pour effet de diminuer les voyages vides. Par contre, les industries ont évolué vers une stratégie de « juste-à-temps » pour leurs intrants, ce qui a contribué à augmenter la fréquence des déplacements.

Le transport des marchandises en provenance ou à destination du Centre-du-Québec se fait essentiellement par camion mais aussi par train grâce à la présence de centres de transbordement rail-route situés à Saint-Grégoire, à Villeroy et à Drummondville. Toutefois, ces centres de transbordement n'engendrent qu'une infime partie du trafic ferroviaire de la région. C'est le parc industriel de Bécancour qui génère la majeure partie du trafic ferroviaire de la région avec des expéditions et des arrivages d'environ 20 000¹⁴ wagons de marchandises annuellement. Les produits transportés sont en général du chlore, du peroxyde d'hydrogène, de la soude caustique et de l'acide chlorhydrique.

Malgré la présence de trois centres de transbordement, l'intermodalité rail-route semble peu présente dans la région, probablement en raison d'une grande proximité avec Montréal et

14. Rapport interne préparé par M. Richard Leclerc, Ph. D., pour le ministère des Transports, 1998.

Québec. Pour favoriser une meilleure intégration des modes routier et ferroviaire, certaines conditions doivent être réunies. Les quatre principales conditions favorables à l'implantation d'un service intermodal rail-route et à son bon fonctionnement sont : des volumes importants de marchandises, une longueur minimale de trajet, un coût total compétitif et des flux de marchandises équilibrés. Cependant, il existe également d'autres conditions qui sont secondaires mais tout de même importantes : l'accès aux trafics concentrés, l'accès à un réseau étendu, la présence d'un seul répondant, l'existence d'un connaissance unique et d'un service fiable, une rotation adéquate dans les terminaux et l'utilisation de nouvelles technologies intermodales de l'information et des communications.

La région de Victoriaville n'est pas accessible avec les trains routiers car ce type de véhicules est réservé aux autoroutes. Cette situation est dénoncée par les industries du milieu et certaines ont déjà fait des demandes de modification à la réglementation. Compte tenu du caractère particulier de ce type de véhicule, le Ministère ne peut évidemment pas modifier toutes ses routes pour les accommoder.

Orientation : améliorer les conditions du transport terrestre des marchandises, dans une perspective d'intermodalité

Pour favoriser leur compétitivité, les entreprises du Centre-du-Québec doivent disposer de moyens de transport adéquats au meilleur coût. Dans cette optique, des efforts doivent être déployés pour assurer de bonnes conditions de circulation, particulièrement dans l'axe nord-sud où l'on constate une faiblesse dans la continuité des parcours. Il faudra également favoriser une harmonisation des réseaux de camionnage régional et local.

Il faudrait en outre assurer le maintien d'un réseau ferroviaire adéquat dans le Centre-du-Québec.

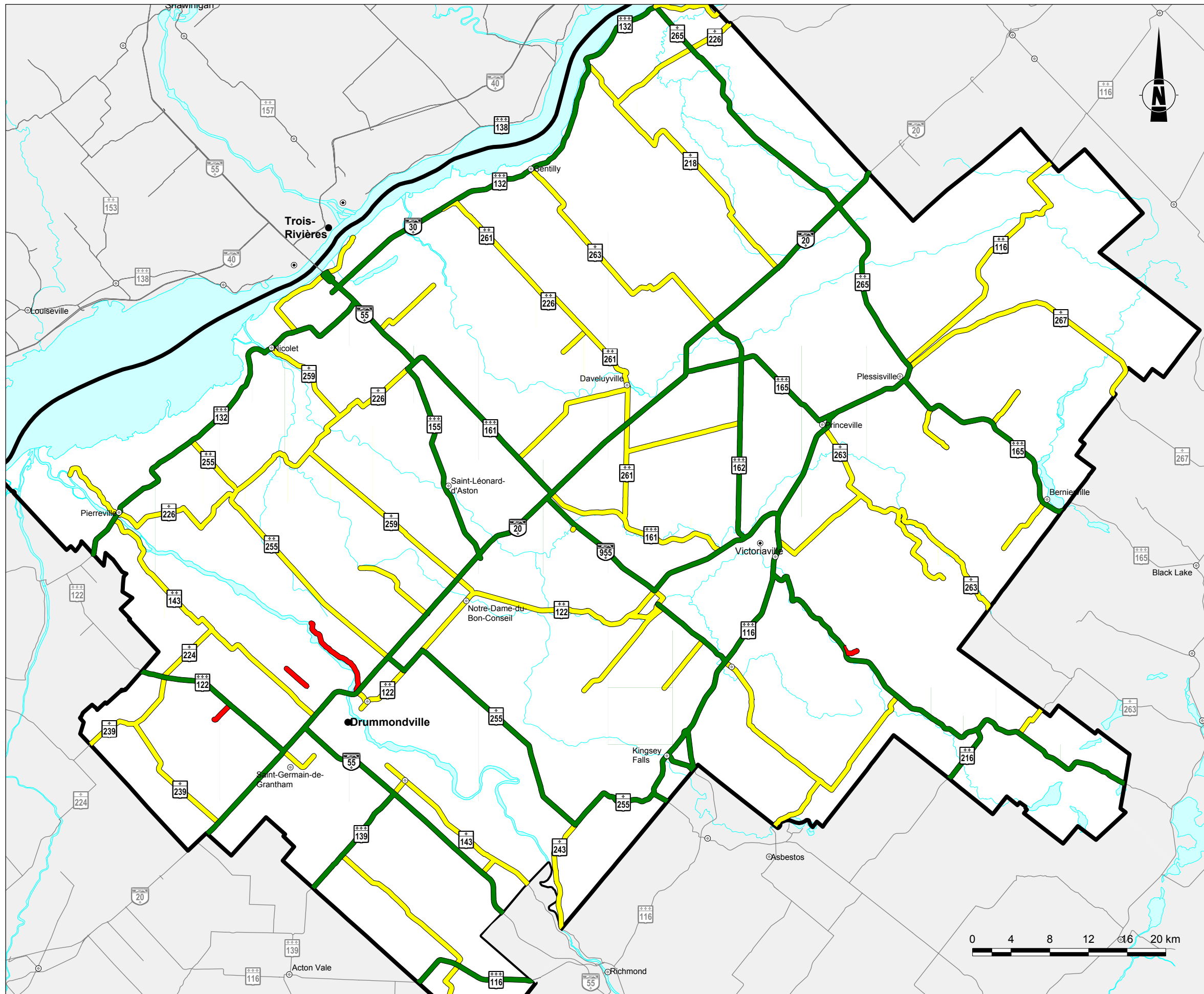
Objectifs et moyens d'action

Objectif : Améliorer l'efficacité des déplacements sur les routes de camionnage

Moyens d'action

▪ **Améliorer les routes de camionnage**

Le Ministère améliorera en priorité les routes de camionnage sous sa responsabilité qui présentent des déficiences importantes. De plus, le Ministère s'engage à maintenir en priorité la capacité portante des ouvrages d'art situés sur le réseau de camionnage.



Plan de transport du Centre-du-Québec

Carte 5

Réseau de camionnage

Classification du réseau de camionnage

-  Route de transit
-  Route restreinte
-  Route interdite
-  Autoroute
-  Route nationale
-  Route régionale
-  Route collectrice
-  Limite de la région administrative du Centre-du-Québec

Source : Ministère des Transports,
 Service des inventaires et du Plan.

Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec
 Service des inventaires et du Plan
 Octobre 2000

- **Étudier la possibilité de construire un centre de transbordement pour les trains routiers en bordure de l'autoroute 20**

Cette initiative permettrait aux compagnies de transport de séparer leurs trains routiers en deux chargements distincts et de se rendre vers les industries locales.

Objectif : Assurer la cohérence des réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ

Moyen d'action

- **Harmoniser les réseaux de camionnage**

Le Ministère continue à analyser les règlements municipaux ayant une incidence sur la circulation des véhicules lourds. Il assure la cohérence et la continuité de ce réseau de camionnage. Il a amorcé un projet visant à illustrer les réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ sur un même outil cartographique.

Objectif : Préserver la fonctionnalité du réseau ferroviaire actuel

Moyens d'action

- **Maintenir les infrastructures ferroviaires en bon état**

Le Ministère compte élaborer une politique nationale des transports et une politique de transport des marchandises, afin d'accroître l'efficacité des systèmes de transport des marchandises.

- **Maintenir la fonctionnalité des passages à niveau**

Dans le cadre de ses responsabilités habituelles en la matière, le Ministère veille à assurer des passages à niveau fonctionnels et sécuritaires avec le réseau routier.

4 Le cadre financier

La première partie de ce chapitre présente le contexte général des investissements et des programmes d'aide financière du ministère des Transports au Québec tandis que la deuxième explique l'historique des dépenses pour la région du Centre-du-Québec.

4.1 Le contexte général

À l'échelle du Québec, le ministère des Transports a utilisé, du 1^{er} avril 1998 au 31 mars 1999, des ressources financières consacrées directement au réseau routier supérieur (acquisitions immobilières, honoraires, études, surveillance et administration exclus) atteignant la somme de 446 millions de dollars, dont 124,6 millions pour la conservation des chaussées, 77,1 millions pour les ouvrages d'art, 164,3 millions pour l'amélioration et 80 millions pour le développement des infrastructures routières. De plus, le Ministère a consacré 182,8 millions de dollars pour la voirie locale et 2,5 millions pour le désenclavement des communautés isolées.

Le MTQ a également investi, au cours du même exercice financier, des sommes importantes pour le maintien et le développement des systèmes de transport. Pour le transport collectif, le Ministère a distribué 216,5 millions de dollars dans le cadre du programme d'aide au transport en commun et 45,5 millions pour le transport adapté.

4.1.1 *Le fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier*

Afin de se doter d'un outil de financement adapté à la conservation, à l'amélioration et au développement des infrastructures routières, le gouvernement a créé, en avril 1996, le *Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier* (FCARR) affecté à ces trois axes.

Les projets de *conservation* des chaussées et des ouvrages d'art regroupent des travaux qui permettent de maintenir la valeur du capital routier en corrigeant les problèmes associés à la détérioration du réseau. Les investissements sur les chaussées assurent une qualité de roulement acceptable pour les usagers de la route de même qu'une capacité structurale suffisante pour la circulation des véhicules lourds. Les travaux de conservation des ouvrages d'art visent les ponts, les viaducs, les passerelles, les tunnels et les murs de soutènement. Les interventions sur les ouvrages d'art incluent l'ajout, la réparation ou la modification de composantes qui présentent des déficiences fonctionnelles ou affichent une détérioration avancée.

Les projets d'*amélioration* visent à corriger des éléments géométriques déficients sur le réseau routier afin de réduire le nombre d'accidents et de rétablir la fonctionnalité du réseau sans accroître la capacité de circulation. Cette catégorie regroupe les projets de reconstruction et de réaménagement, les interventions sur les courbes, les pentes, les intersections, les passages à

niveau ainsi que l'amélioration de la gestion de la circulation, de la signalisation, de l'éclairage et des abords routiers.

Les projets de *développement* visent l'augmentation de la capacité de circulation sur le réseau routier existant par l'ajout d'un nouvel axe ou d'un échangeur. Ces projets sont en nombre limité et les interventions privilégiées sont celles qui, compte tenu de leur rentabilité, contribuent le plus à optimiser la fonctionnalité du réseau routier existant, la sécurité routière ou l'accessibilité entre deux régions.

Mode de répartition budgétaire

La répartition du budget du ministère des Transports vise à établir un équilibre entre les ressources consacrées aux trois axes d'intervention décrits précédemment, à un coût optimal pour le trésor public, à court et à long terme. Le Ministère met d'abord l'accent sur la conservation du réseau routier en y consacrant les ressources requises tant pour les ouvrages d'art que pour les chaussées.

Pour chaque axe d'intervention, la répartition entre les diverses régions administratives est réalisée principalement en tenant compte de la proportion des besoins présents dans chacune des régions, de façon à permettre l'atteinte des objectifs à l'échelle du Québec. Les formules de répartition entre les régions sont revues et arrêtées annuellement par les autorités du Ministère.

4.1.2 La voirie locale

Depuis 1993, trois programmes d'aide financière ont été mis en œuvre afin de permettre aux municipalités d'assumer leurs responsabilités en matière de voirie, à la suite du transfert par le ministère des Transports d'une partie de la voirie locale sous sa responsabilité. Il s'agit du *Programme d'aide à l'entretien du réseau local*, du *Programme d'aide à l'amélioration du réseau local* et du *Programme d'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art*. Au regard de l'aide financière pour l'entretien, sont admises les municipalités dont l'effort fiscal excède 0,14 dollar par 100 dollars de richesse foncière uniformisée. Une aide supplémentaire est accordée aux municipalités sur le territoire desquelles se trouvent des chemins à double vocation, c'est-à-dire des routes locales ayant aussi une vocation d'accès aux ressources minières ou forestières. L'entretien de la signalisation des passages à niveau est également subventionné par le MTQ lorsque la municipalité reçoit une facture de la compagnie de chemin de fer pour l'entretien, conformément à l'ordonnance de l'Office des transports (gouvernement fédéral).

4.1.3 Le programme d'aide financière au développement de la Route verte

Ce programme, qui s'adresse aux municipalités, aux MRC et autres organismes mandatés par résolution, permet de soutenir financièrement le milieu dans le but de compléter la Route verte d'ici l'an 2005. Ce programme dispose d'un budget provincial de dix-huit millions de dollars dont deux millions pour l'année 1999-2000 et une enveloppe de quatre millions par année pour

les quatre ans qui suivent. Cette aide financière constitue un levier pour le milieu puisque les subventions versées couvrent un maximum de 25 % des coûts admissibles des projets présentés. Le solde doit être assumé par des sources complémentaires en provenance des partenaires.

4.1.4 Le transport collectif

Depuis le transfert du programme d'aide au transport scolaire au ministère de l'Éducation du Québec en 1998, le ministère des Transports compte deux programmes d'aide au transport terrestre des personnes, soit l'aide au transport en commun et l'aide au transport adapté pour les personnes handicapées. Ces programmes sont actuellement en révision.

Le programme d'aide au transport en commun

La subvention destinée à l'exploitation

Au Centre-du-Québec, seuls deux organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT) sont admis à recevoir cette aide financière qui comprend la subvention de fonctionnement et la subvention relative aux laissez-passer mensuels. Ces deux organismes sont : la Commission de transport de Drummondville et TaxiBus de Victoriaville. La subvention équivaut à 40 % des recettes provenant du service régulier de transport en commun. La subvention relative aux laissez-passer équivaut à 100 % de la réduction consentie aux usagers, sans excéder 50 % du prix du laissez-passer. La subvention à l'exploitation ne peut pas dépasser 75 % du déficit d'exploitation. Depuis le 1^{er} janvier 1997, elle ne peut non plus excéder le montant de la subvention versée pour l'année 1996, sauf pour un nouveau service comme celui de Victoriaville qui aura quatre ans pour s'ajuster.

La subvention destinée aux immobilisations

Les organismes publics de transport en commun (OPT), l'Agence métropolitaine de transport (AMT), la Communauté urbaine de Montréal ainsi que les villes de Laval et de Longueuil peuvent recevoir des subventions destinées aux dépenses d'immobilisation. Le Centre-du-Québec ne compte aucun OPT.

Les subventions destinées aux études, aux projets expérimentaux et à la réduction de tarif pour les usagers empruntant deux réseaux

Ces subventions peuvent atteindre 100 % du coût de réalisation de certaines études ou de projets expérimentaux relatifs à l'implantation ou à l'amélioration des services de transport en commun, après l'approbation de ces études ou de ces projets par le ministère des Transports.

Le programme d'aide au transport adapté pour les personnes handicapées

Le transport adapté est un élément essentiel à l'intégration de la personne handicapée aux activités sociales, professionnelles et économiques de sa communauté. Un programme vise à fournir une aide financière aux municipalités qui veulent se doter d'un service de transport répondant aux besoins des personnes handicapées.

L'aide financière du ministère des Transports peut être obtenue pour l'implantation, la consolidation et le développement des services de transport adapté selon les enveloppes budgétaires disponibles. Le programme prévoit une subvention annuelle égale à 75 % de l'ensemble des dépenses admissibles préalablement approuvées par le MTQ. Le solde de 25 % est absorbé par les municipalités participantes et par les usagers.

4.1.5 Le transport ferroviaire des marchandises

Le ministère des Transports s'est doté d'un cadre d'intervention en matière de transport ferroviaire des marchandises en territoire québécois. Ainsi, il a défini des orientations pour le maintien d'un réseau d'infrastructures ferroviaires et la revitalisation de ce mode de transport au Québec. Ces orientations ont donné lieu à la création du *Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire*. Il s'agit d'un programme d'aide financière destiné spécifiquement à la restauration de lignes ferroviaires exploitées par un chemin de fer d'intérêt local (CFIL) en vue de la réhabilitation des voies ferrées et des ponts et à la mise en place d'infrastructures liées à des lignes ayant un potentiel intermodal (construction d'embranchements ferroviaires industriels, aménagement de centres de transbordement ou de terminaux intermodaux).

Les objectifs du programme sont de favoriser le maintien des infrastructures ferroviaires sur le territoire québécois en vue d'assurer l'intégrité du réseau et des systèmes de transport au Québec et de revitaliser ce mode de transport en vue d'assurer la complémentarité avec les autres modes et ainsi permettre l'intermodalité. Le programme d'aide ne vise pas le développement du réseau actuel, mais son amélioration et une meilleure accessibilité de celui-ci.

Le gouvernement a annoncé, le 9 mars 1999, la création d'une enveloppe budgétaire de dix-neuf millions, répartie sur cinq ans, permettant la restructuration et l'amélioration des infrastructures ferroviaires des CFIL. Cette aide gouvernementale ne pourra servir au démarrage ni à l'exploitation d'un CFIL.

Le premier volet de l'aide financière vise à soutenir les projets de réhabilitation des voies et des structures ainsi que la construction de voies d'évitement. Une somme maximale de 5600 dollars par kilomètre par CFIL pourra être consentie. Le deuxième volet vise la construction d'embranchements ferroviaires industriels et l'aménagement de centres de transbordement.

Une somme maximale de 200 000 dollars pourra être consentie pour l'aménagement d'un centre de transbordement tandis qu'elle sera de 125 000 dollars pour la construction d'un embranchement. Le requérant devra participer dans une proportion d'au moins 50 % du coût du projet. La contribution du ministère des Transports est limitée à 33,3 % dans le cas des embranchements, des centres de transbordement et des cours intermodales.

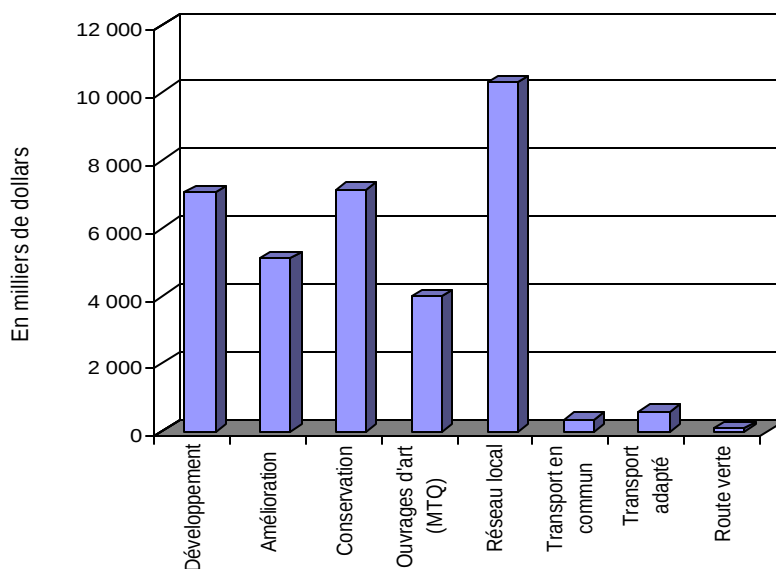
4.2 Le contexte régional

Les dépenses effectuées dans la région du Centre-du-Québec s'inscrivent dans le cadre financier attribué à chacune des régions du Québec par les autorités du ministère des Transports. Pour l'année financière 1999-2000, le MTQ a dépensé près de 32,2 millions de dollars dans la région administrative du Centre-du-Québec, et ce, sans compter les dépenses liées à l'entretien du réseau routier supérieur, aux honoraires professionnels, aux déplacements des utilités publiques, aux expropriations et à l'administration.

Le ministère des Transports a investi 23,3 millions pour les infrastructures sous sa responsabilité, soit 7,2 millions pour la conservation des chaussées, 5,1 millions pour l'amélioration du réseau supérieur, près de 4 millions pour les ouvrages d'art et 7 millions en développement. À ces montants s'ajoutent 11,2 millions de dollars qui ont été utilisés à divers programmes d'aide, soit 10,3 millions pour le réseau local, 70 000 dollars pour la Route verte, 321 000 dollars pour le transport en commun et 566 000 dollars pour le transport adapté.

La figure qui suit permet de visualiser la part du budget, par axes d'intervention, que le MTQ a investi sur les routes du Centre-du-Québec.

**FIGURE 4 – RÉPARTITION DES DÉPENSES DU MTQ EN 1999-2000
DANS LA RÉGION DU CENTRE-DU-QUÉBEC**

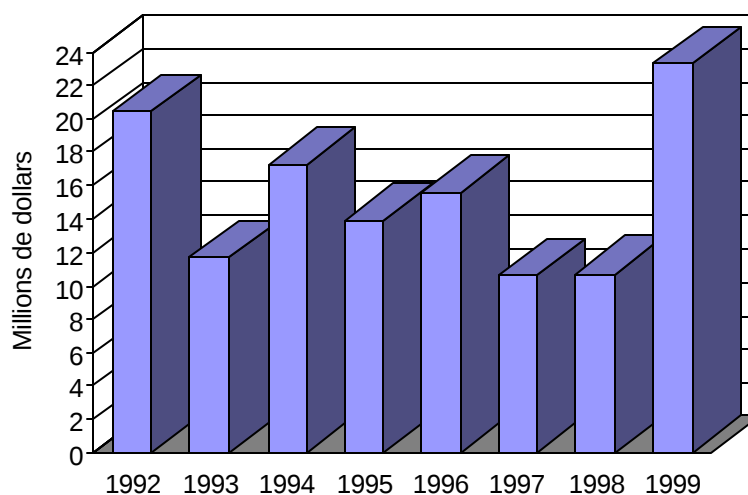


Source : ministère des Transports, 2000.

4.2.1 Le réseau routier du MTQ dans le Centre-du-Québec

Les investissements effectués par le ministère des Transports sur le réseau routier du Centre-du-Québec entre 1992 et 1999 totalisent 123,5 millions de dollars. La figure qui suit présente les dépenses pour tous les axes d'intervention confondus¹⁵. La partie des budgets du MTQ affectés au réseau local depuis le 1^{er} avril 1993 n'a pas été comptabilisée. La baisse constatée des montants accordés en 1993 s'explique par le fait que le ministère des Transports a consenti un effort considérable en 1992 pour augmenter le budget affecté aux routes avant la remise de la plupart de ces chemins aux municipalités. On remarque toutefois une hausse en 1994, mais de nouvelles baisses par la suite, car le MTQ devait participer à l'effort gouvernemental de réduction des dépenses.

**FIGURE 5 – DÉPENSES SUR LE RÉSEAU ROUTIER
DU CENTRE-DU-QUÉBEC ENTRE 1992 ET 1999**



Source : ministère des Transports, 2000.

La conservation des chaussées

Entre 1992 et 1999, 50,1 millions de dollars ont été dépensés pour la conservation des chaussées, soit 40 % des sommes investies dans le réseau routier durant cette période. Les investissements moyens annuels sont donc d'environ 6,3 millions de dollars. Un tel budget permet de réaliser des interventions sur une longueur variant entre 75 et 80 kilomètres de routes en béton bitumineux, soit environ 5 % de l'ensemble du réseau supérieur du Centre-du-Québec. La stratégie d'intervention doit donc tenir compte de cette limite. Par ailleurs, le portrait de l'état des

15. Les dépenses excluent les frais reliés à l'exploitation du réseau routier, aux acquisitions de terrains, aux déplacements d'utilités publiques, aux études, à la préparation des plans et devis, à la surveillance des travaux, aux catastrophes naturelles et à l'administration.

chaussées en 1999 montrait que 31 % et 38 % des longueurs de routes du réseau national et régional se qualifiaient pour une intervention.

Dans la majorité des cas, les routes du réseau supérieur du Centre-du-Québec sont construites sur des fondations relativement bonnes puisque 88 % des longueurs de routes présentent des caractéristiques de sensibilité au gel inférieures au seuil d'intervention. Les autoroutes et les routes nationales présentent une bonne performance avec 91 % et 90 % respectivement des longueurs de routes qui se situent sous le seuil d'intervention. En conséquence, les interventions devraient se faire à des coûts moyens pour obtenir des résultats intéressants en matière de confort et de sécurité. En ce qui concerne les routes régionales et collectrices, la proportion de longueurs de routes sous le seuil d'intervention varie de 93 % à 83 % respectivement. Les interventions seront donc de moyenne importance pour les régionales mais plus importantes pour les collectrices, ce qui affectera les budgets en conséquence.

Face aux besoins futurs, il faudra choisir le type d'intervention à réaliser tout en respectant l'équilibre budgétaire. Des choix s'imposeront également pour cibler les routes dont le seuil d'intervention devra être respecté en tout temps, que ce soit pour la structure de chaussée ou la surface de roulement, quitte à réaliser plus souvent des interventions de prévention à faible coût afin de maintenir la qualité. Par ailleurs, d'autres routes pourront présenter des caractéristiques inférieures au seuil d'intervention, mais pour des périodes limitées afin que les conditions générales du réseau soient maintenues à des niveaux acceptables.

La conservation des ouvrages d'art

En ce qui concerne les ouvrages d'art, 16,6 millions de dollars ont été dépensés entre 1992 et 1999 pour l'entretien préventif, la réparation, la réfection majeure ou la reconstruction d'ouvrages d'art, soit 13,4 % des sommes investies sur le réseau routier sous la responsabilité du ministère des Transports. La moyenne annuelle des investissements sur les ouvrages d'art entre 1992 et 1999 est de 2,1 millions de dollars. Quant aux ouvrages d'art qui relèvent de la responsabilité municipale, le MTQ a accordé un total de 6,1 millions de dollars en subventions pour la même période. Le budget étant limité, seule une bonne stratégie d'intervention permettra d'améliorer sensiblement l'état général des ouvrages d'art.

L'amélioration du réseau routier

Entre 1992 et 1999, 38,8 millions de dollars ont été dépensés pour l'amélioration du réseau routier, soit 31,4 % des sommes investies dans le réseau routier durant cette période. La moyenne des investissements annuels est donc d'environ 4,8 millions de dollars. Les interventions en améliorations visent l'accroissement de la sécurité routière (intersections, sections problématiques, éclairage, signalisation, glissières de sécurité, fragilisation des obstacles fixes tels que les lampadaires et les poteaux de signalisation). Elles visent également à améliorer les caractéristiques géométriques (courbes, pentes, possibilités de dépassement, largeur des voies de circulation et des accotements) afin de conserver ou de rétablir la fonctionnalité du réseau supérieur. La sollicitation croissante du réseau routier, en particulier par le transport lourd, a un

effet direct sur la détérioration de ce réseau et sur l'effort budgétaire à consentir pour le maintenir en bon état.

Le développement du réseau routier

Pour les années 1992 à 1999, 18,1 millions de dollars ont été dépensés pour le développement du réseau routier, soit 14,7 % des sommes investies dans le réseau supérieur durant cette période. Les investissements moyens annuels sont d'environ 3 millions de dollars si on exclut les années où aucune somme n'a été allouée au développement, c'est-à-dire 1992 et 1993. Les décisions relatives au choix des projets de développement sont prises au niveau ministériel. Puisque les projets de développement sont nombreux et les budgets limités, le ministère des Transports privilégie les interventions qui contribuent le plus à optimiser la fonctionnalité du réseau existant.

**TABLEAU 8 – DÉPENSES PAR AXE D'INTERVENTION DE 1992 À 1999
DANS LA RÉGION DU CENTRE-DU-QUÉBEC**

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
En milliers de dollars								
Conservation des chaussées	6 288	6 196	5 487	5 959	7 051	5 679	6 219	7 171
Conservation des structures	3 319	1 316	611	1 114	2 730	2 622	899	3 973
Amélioration du réseau routier	10 784	4 200	7 747	3 350	2 355	2 115	3 127	5 102
Développement du réseau routier	0	0	3 457	3 451	3 465	197	510	7 048
TOTAL	20 391	11 712	17 302	13 874	15 601	10 613	10 755	23 294

Source : ministère des Transports, 2000.

4.2.2 Le réseau local

Les subventions accordées aux municipalités dans le cadre du programme d'aide à la voirie locale dans la région du Centre-du-Québec totalisent 87 millions de dollars entre 1993 et 1999 inclusivement. Le tableau suivant présente les statistiques sur les subventions octroyées pendant cette période.

**TABLEAU 9 – SUBVENTIONS POUR LE RÉSEAU ROUTIER LOCAL DE 1993 À 1999
DANS LA RÉGION DU CENTRE-DU-QUÉBEC**

Type de subvention	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
En milliers de dollars							
Aide à l'entretien*	8 313	8 333	8 399	8 326	8 340	13 295	8 340
Aide à l'amélioration	4 141	4 065	3 445	1 332	1 571	1 852	1 255
Aide pour les structures	1 213	745	997	774	562	1 034	712
TOTAL	13 667	13 143	12 841	10 432	10 473	16 181	10 307

Source : ministère des Transports, 2000. Il est à noter que 60 % des subventions pour l'aide à l'entretien de l'année 1999 ont été versées au budget de 1998, ce qui explique les écarts par rapport à 1997. Par ailleurs, 60 % des subventions pour l'aide à l'entretien de l'année 2000 ont été versées au budget de 1999.

* Incluant les passages à niveau.

4.2.3 Le développement de la Route verte

Pour la région du Centre-du-Québec, un projet de développement relié à la Route verte a été accepté par le ministère des Transports. Le budget alloué pour 1999-2000 était de 70 665 dollars. Cette somme représente une subvention maximale de 25 % des dépenses admissibles.

4.2.4 Le transport collectif

Le tableau qui suit présente les subventions octroyées par le ministère des Transports aux différents organismes responsables du transport collectif dans la région du Centre-du-Québec entre 1994 et 1999. Pour la période de 1994-1997, le total des sommes allouées pour le transport collectif dans la région est de 73,2 millions de dollars pour une moyenne annuelle de 18,3 millions de dollars.

**TABLEAU 10 – SUBVENTIONS POUR LE TRANSPORT COLLECTIF DE 1994 À 1999
DANS LA RÉGION DU CENTRE-DU-QUÉBEC**

Type de subvention	1994	1995	1996	1997	1998	1999
En milliers de dollars						
Transport adapté	612	595	619	634	893	566
Transport en commun (Exploitation)	374	329	322	334	469	321
Transport scolaire	17 362	17 294	17 751	17 020	**	**
TOTAL	18 348	18 218	18 692	17 988	1 362	887

Source : ministère des Transports, 2000. ** Depuis 1998, ce budget relève du ministère de l'Éducation.

Conclusion

Le ministère des Transports propose neuf orientations qui tiennent compte des orientations ministérielles et gouvernementales, du contexte régional de planification et des enjeux. Ces orientations constituent les lignes directrices des interventions privilégiées en transport dans la région du Centre-du-Québec pour les quinze prochaines années. Elles sont assorties de moyens d'action visant l'atteinte des objectifs fixés.

Le domaine des transports évolue dans un environnement complexe car il faut tenir compte à la fois de la sécurité des usagers, de la mobilité des personnes et des marchandises, de l'environnement et de la capacité financière de chaque palier du gouvernement et des organismes qui œuvrent en transport. Cette situation exige donc de faire des choix.

Le contenu du plan de transport a nécessairement une portée limitée en raison de la nature des problèmes décelés et de la capacité d'action des acteurs concernés. Certains problèmes résultent de facteurs qui débordent le cadre géographique de la région et sur lesquels les possibilités d'action du ministère des Transports sont limitées, ces facteurs ne relevant pas de sa compétence. C'est le cas, notamment, du cadre réglementaire fédéral sur le transport ferroviaire, maritime et aérien. C'est également le cas des infrastructures privées comme le port de Bécancour où la marge de manœuvre du Ministère est mince.

De plus, des questions concernant la gestion de l'urbanisation relèvent uniquement de la compétence des acteurs régionaux et locaux. Les actions à mener par ces derniers doivent être considérées dans le plan de transport comme étant des conditions de réussite de la mise en œuvre du plan.

Le plan de transport offre un cadre d'intervention qui permet à l'ensemble des acteurs de travailler à l'amélioration des transports dans la région du Centre-du-Québec. Ce document se veut un instrument et un outil de compréhension, d'action et de vision pour les décideurs et les usagers qui pourront bénéficier, à moyen et à long termes, des effets de sa mise en application. Les besoins répertoriés dépassent largement les ressources financières actuelles du Ministère. Par conséquent, un important travail de définition des priorités doit être réalisé annuellement pour ajuster le plan d'investissement quinquennal.

Lexique

Bruit routier : L'unité de mesure Leq24h représente la moyenne de l'énergie sonore mesurée sur une période de 24 heures. Cette mesure permet d'évaluer la gêne ressentie par les riverains des artères routières.

Cible : Résultat à atteindre dans un délai déterminé, défini si possible en termes précis et mesurables.

Enjeu : Ensemble des éléments de contexte constituant un objet de préoccupation majeure lié à la gestion de réseaux ou de systèmes de transport.

Indice de rugosité international (IRI) : Indice qui détermine le niveau de qualité du roulement selon des barèmes internationaux permettant un calibrage uniforme. La grille des valeurs de qualité est définie comme suit :

Déficiences	Aucune	Faibles	Moyennes	Marquées
Autoroutes	< 1,8	≥ 1,8 et < 2,2	≥ 2,2 et < 3,5	≥ 3,5
Nationales	< 2,0	≥ 2,0 et < 2,5	≥ 2,5 et < 4,0	≥ 4,0
Régionales	< 2,2	≥ 2,2 et < 3,0	≥ 3,0 et < 4,5	≥ 4,5
Collectrices	< 2,5	≥ 2,5 et < 3,5	≥ 3,5 et < 5,0	≥ 5,0

Moyen d'action : Projets d'infrastructures et de services de transport, programmes, mesures d'aménagement du territoire, actions, recommandations et études permettant d'atteindre les objectifs fixés.

Objectif : Expression d'une finalité précise et généralement quantifiable. L'objectif découle de l'orientation.

Orientation : Ligne directrice donnée par une autorité dans divers domaines de planification et dont découlent un ensemble d'objectifs. Les orientations gouvernementales en aménagement du territoire ou en transport dictent le sens de la planification, de la réglementation et des interventions publiques.

Bibliographie

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Affaires municipales (1994). *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Pour un aménagement concerté du territoire*. 89 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Affaires municipales (1997). *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Pour un aménagement concerté du territoire. Document complémentaire*. 32 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (1996). *Combattre le bruit de la circulation routière : techniques d'aménagement et interventions municipales* (2^e édition). Les publications du Québec, Sainte-Foy, 95 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (1994). *Guide à l'intention des MRC : planification des transports et révision des schémas d'aménagement*. 160 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (1992). *La gestion des corridors routiers*. 30 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (1994). *La politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*. 12 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (2000). *Plan de gestion des déplacements. Région métropolitaine de Montréal. Pour une décongestion durable*. 81 pages + annexes.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (2000). *Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec. Pour une région en mouvement*. 100 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (1999). *Plan stratégique 2000-2003 du ministère des Transports*. 45 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (1998). *Politique sur le bruit routier*. 10 pages + annexes.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (1998). *Programmes et mesures d'aide financière du ministère des Transports du Québec*. Mise à jour 1998. Québec, 27 pages.

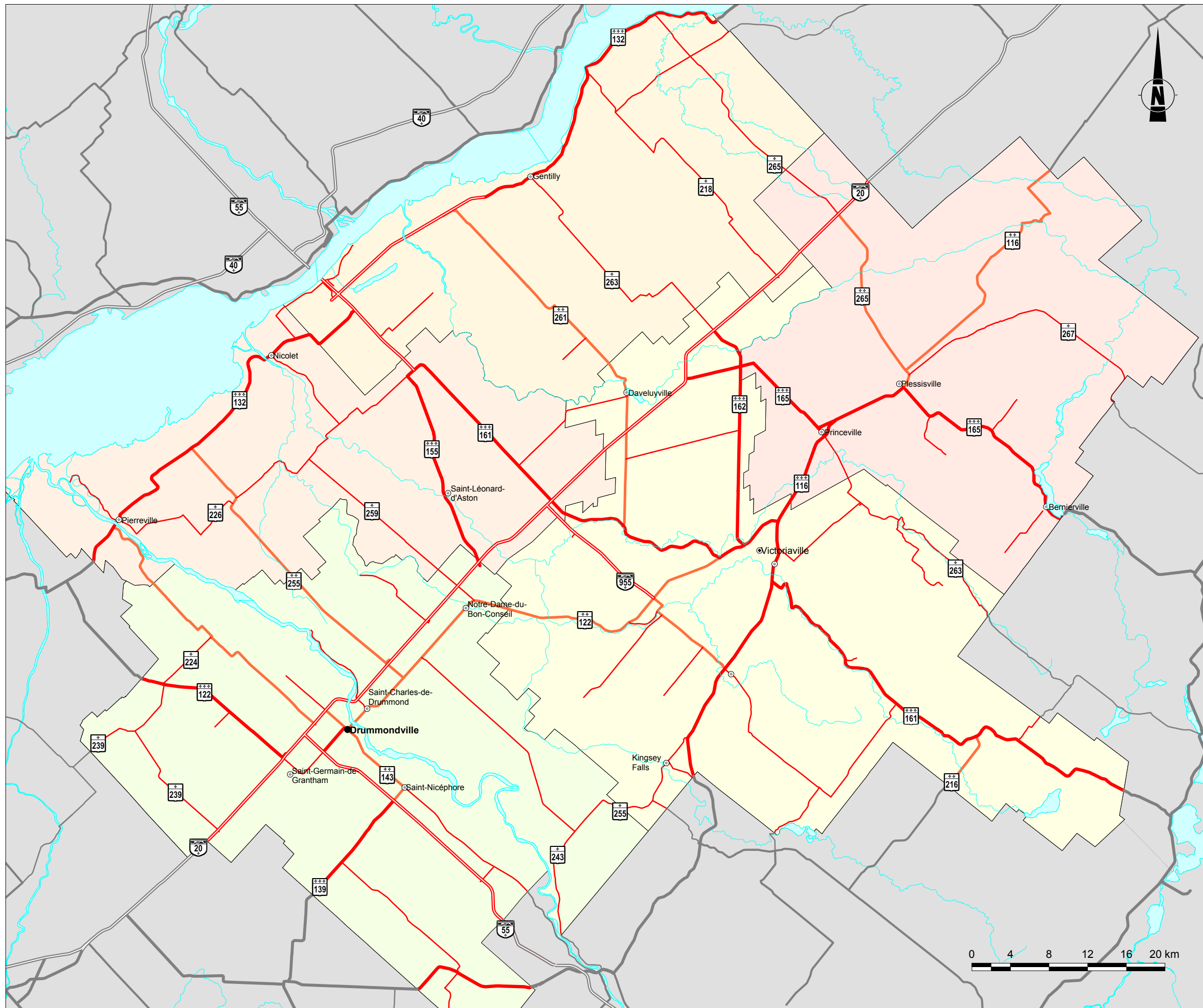
GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (1999). *Rapport annuel 1998-1999*. 125 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (1999). *Vers un plan de transport pour le Centre-du-Québec. Diagnostic et orientations*. 174 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (1999). *Vers un plan de transport pour les Laurentides. Proposition de plan de transport*. 91 pages + annexes.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Société de l'assurance automobile du Québec (1998). *Dossier statistique. Bilan 1997*. 207 pages.

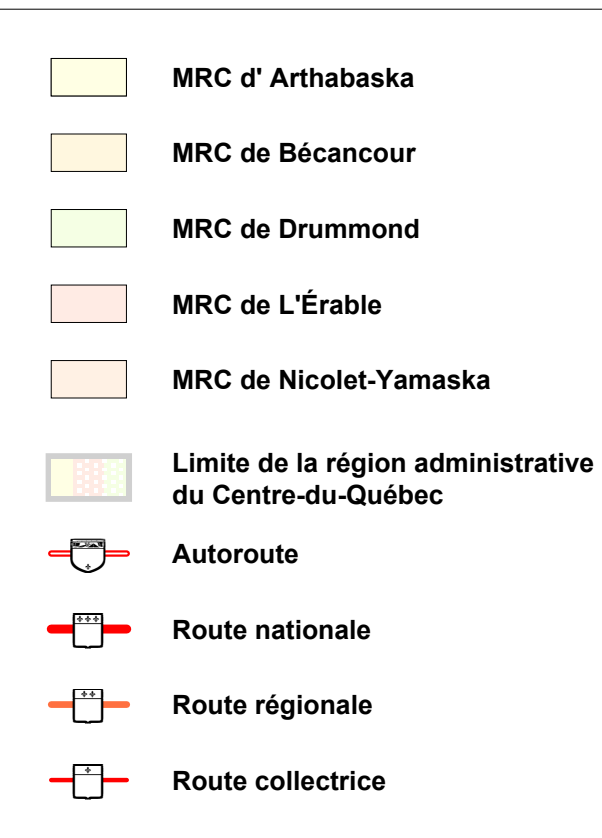
INRS URBANISATION (1996). *Portrait et prévisions de la clientèle à mobilité réduite en transport au Québec, 1993-2006 (Document préliminaire)*. 288 pages.



Plan de transport du Centre-du-Québec

Carte 6

Classification fonctionnelle du réseau routier supérieur



Source : Ministère des Transports,
 Service des inventaires et du Plan.

Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec
 Service des inventaires et du Plan
 Mai 2000