

Plan de transport
de l'État-Province

Plan d'action 2002-2007



Remerciements

Nous tenons à remercier tous ceux et celles qui, par leurs commentaires et leurs suggestions, ont contribué à la réalisation du présent document.

Ce document a été préparé par le Service des inventaires et plan de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec du ministère des Transports. Pour obtenir des informations supplémentaires, s'adresser à :

Ministère des Transports
Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec
Services des inventaires et plan
80, avenue Québec
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1
Téléphone : (819) 763-3236
Télécopieur : (819) 763-3493
Courriel : planat@mtq.gouv.qc.ca

Dépôt légal

3^e trimestre 2002-05-06

Bibliothèque nationale du Québec

Conception graphique : Les Arts infographiques

Mot du directeur



Il me fait plaisir de vous présenter les engagements du Ministère qui visent à concrétiser les orientations prises dans le *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*. Le *Plan d'action 2002-2007* se veut un outil favorisant la mise en commun des engagements en transport provenant tant du milieu que du Ministère, et un outil d'aide à la prise de décision. Sa mise en œuvre se déploie sur un horizon de 5 ans et fera l'objet d'un suivi conjoint impliquant le milieu et le Ministère, suivi qui permettra d'actualiser la problématique et les actions à entreprendre.

Permettez-moi de vous rappeler que, pour rendre la démarche de planification plus participative, le Ministère a signé avec le CRDAT une entente de collaboration définissant le processus d'élaboration du plan de transport ainsi que les mécanismes de consultation. Le plan d'action présente l'aboutissement de ce processus imposant et, plus spécifiquement, les engagements du Ministère ainsi que les actions formulées lors du Forum régional. D'autres engagements du milieu seront intégrés au plan d'action lors de la phase de suivi et de mise en œuvre en partenariat.

Je suis particulièrement fier du travail accompli par le Conseil d'orientation du forum, qui s'est assuré de préserver la saveur du contenu des consultations auprès du milieu et de l'équipe du plan de transport, qui elle, a su impliquer l'ensemble des services de la direction dans le processus. Pour sa part, le Ministère entend faire de ce plan le guide indispensable du travail à réaliser sur le terrain. Je vous invite à vous en servir dans votre démarche de planification de façon à ce que nos actions convergent vers les résultats que nous nous sommes engagés à atteindre ensemble.

Daniel Dorais, directeur
Direction Abitibi-Témiscamingue—
Nord-du-Québec
Ministère des Transports

Mot du CRDAT



Le Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue a pris la responsabilité de réunir les différents partenaires touchés par le Plan d'action qui fait suite aux engagements pris lors du Forum sur le transport en Abitibi-Témiscamingue.

Un conseil d'orientation issu du Forum a donc été mis sur pied. Il s'assure du respect des orientations prises au Forum, mais vise également comme objectif de favoriser la concertation et de faire avancer la réflexion quant aux problématiques reliées au transport. Les solutions et les gestes à poser ne relèvent pas que d'une ou d'un seul intervenant. C'est pourquoi la mise en commun des différentes expertises réunies au sein du Conseil d'orientation permettra une meilleure cohésion entre les actions du milieu et celles du

Ministère.

C'est la première fois que le milieu participe démocratiquement aux choix stratégiques que posera le MTQ en Abitibi-Témiscamingue. Nous devons nous en féliciter et s'impliquer avec enthousiasme et imagination.

Francine F. Raymond, présidente
Conseil régional de développement
de l'Abitibi-Témiscamingue

Table des matières

Thèmes

Mobilité des personnes

1.0	<i>Desserte globale</i>	1
2.0	<i>Transport adapté</i>	2
3.0	<i>Transport aérien</i>	3
4.0	<i>Transport interurbain</i>	4
5.0	<i>Transport scolaire</i>	4
6.0	<i>Transport par taxi</i>	5
7.0	<i>Transport ferroviaire</i>	5

Déplacement des marchandises

8.0	<i>Réseau de camionnage</i>	7
9.0	<i>Harmonisation de la réglementation sur les charges et les dimensions</i>	8
10.0	<i>Permis spéciaux</i>	8
11.0	<i>Services ferroviaires</i>	9
12.0	<i>Services aériens</i>	11
13.0	<i>Efficienc e du transport par véhicule lourd</i>	11

Sécurité, qualité et fonctionnalité du réseau routier

14.0	<i>Entretien et amélioration du réseau local</i>	13
15.0	<i>Expertise technique</i>	15
16.0	<i>Bilan de sécurité</i>	16
17.0	<i>Qualité du réseau routier</i>	19

18.0	<i>Fluidité de la circulation</i>	20
19.0	<i>Accès au réseau routier</i>	20
20.0	<i>Routes en gravier</i>	21
21.0	<i>Traversées d'agglomérations</i>	22
22.0	<i>Desserte routière</i>	23
23.0	<i>Entretien hivernal</i>	24
24.0	<i>État et fonctionnalité des ponts</i>	24

Qualité de vie, protection de l'environnement et développement socio-économique

25.0	<i>Réseaux à caractère récréotouristique</i>	27
26.0	<i>Haltes routières</i>	29
27.0	<i>Déplacement des matières dangereuses</i>	30
28.0	<i>Impacts de la circulation des véhicules lourds</i>	30
29.0	<i>Impacts de l'utilisation de véhicules</i>	31
30.0	<i>Paysage en bordure de la route</i>	32
31.0	<i>Ponts couverts</i>	33
32.0	<i>Impacts des véhicules hors route</i>	33
33.0	<i>Accès au territoire</i>	34
34.0	<i>Impacts des travaux routiers</i>	35
35.0	<i>Cadre législatif</i>	36
36.0	<i>Signalisation touristique</i>	36
37.0	<i>Événements touristiques, sportifs ou récréatifs</i>	37

Stratégies

1. *Route 101, Témiscaming à Macamic*
2. *Route 111, Val-d'Or à La Sarre*
3. *Réaménagement de la route 111 à l'entrée est d'Amos*
4. *Route 113, Louvicourt à Rapide-des-Cèdres*
5. *Route 117, réserve faunique La Vérendrye à Rouyn-Noranda*
6. *Correction de sites problématiques*
7. *Gestion des corridors routiers*
8. *Routes collectrices*
9. *Route verte en Abitibi-Témiscamingue*

Sigles

ACFC	Association des chemins de fer du Canada
ATRAT	Association touristique régionale de l'Abitibi-Témiscamingue
CFILINQ	Chemin de fer d'intérêt local interne Nord-du-Québec
CLD	Centre local de développement
CLE	Centre local d'emploi
CN	Canadien National
CRDAT	Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
CRDBJ	Conseil régional de développement de la Baie-James
CTON	Commission de transport Ontario Northland
FAPAQ	Société de la faune et des parcs du Québec
MAMM	Ministère des Affaires municipales et de la Métropole du Québec
MCC	Ministère de la Culture et des Communications du Québec
MENV	Ministère de l'Environnement du Québec
MEQ	Ministère de l'Éducation du Québec
MREG	Ministère des Régions du Québec
MRC	Municipalité régionale de comté
MRN	Ministère des Ressources naturelles du Québec
MSP	Ministère de la Sécurité publique
MSSS	Ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec
MTO	Ministère des Transports de l'Ontario
MTQ	Ministère des Transports du Québec
NBEDC	North Bay Economic Development Commission
ONR	Ontario Northland Railway
OPHQ	Office des personnes handicapées du Québec
OVR	Ottawa Valley RaiLink
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SÉPAQ	Société des établissements de plein air du Québec
SQ	Sûreté du Québec
SQPT	Société québécoise de promotion touristique
UPA	Union des producteurs agricoles
ZEC	Zone d'exploitation contrôlée

Plan d'action

1. Description

Le ministère des Transports a pour 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, sociale et durable du Québec.

Pour s'acquitter de cette mission, la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec a été mandatée pour initier un plan de transport pour la région de l'Abitibi-Témiscamingue, conformément à l'esprit de la politique de soutien au développement local et régional du gouvernement du Québec, qui identifie le palier régional comme lieu de concertation pour la planification du développement régional et pour le soutien de celui-ci.

Le présent plan d'action fait partie intégrante du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*, qui résulte d'une démarche conjointe entreprise en 1999 par le ministère des transports en concertation avec le milieu.

Le plan d'action a été préparé pour identifier les engagements du Ministère visant à concrétiser les objectifs et atteindre les résultats attendus du plan de transport, qui sont regroupés sous les quatre orientations suivantes :

- Faciliter les déplacements des personnes;
- Accroître l'efficacité dans le déplacement des marchandises;
- Accroître la sécurité, la qualité et la fonctionnalité du réseau routier;
- Améliorer la qualité de vie, la protection de l'environnement et favoriser le développement socio-économique.

Les engagements du Ministère prennent la forme d'actions précises qui s'arriment au contenu du plan de transport, c'est-à-dire aux objectifs et aux résultats attendus découlant des orientations générales mentionnées ci-dessus. Les engagements du Ministère comprennent également neuf stratégies qui coordonnent différentes actions concernant un même axe routier ou encore la sécurité routière, la gestion des corridors routiers, l'amélioration des routes collectrices et l'aménagement de la Route verte.

Outre les engagements du Ministère, le document contient aussi des actions qui ont pris forme lors du forum de consultation sur la proposition de plan de transport ainsi que des actions suggérées par d'autres ministères et organismes du gouvernement du Québec.

Le *Plan d'action 2002-2007* est le premier pas vers des interventions ciblées pour répondre aux enjeux en transport de la région. Identifiés en collaboration avec le milieu lors des colloques territoriaux, ces enjeux sont :

- Ajustement des services de transport collectif des personnes aux besoins des clientèles et au contexte régional;
- Efficacité dans le déplacement des marchandises;
- Qualité du réseau local;
- Qualité du patrimoine routier sous la gestion du MTQ;
- Circulation sécuritaire sur l'ensemble du réseau routier général;
- Sécurité de tous les usagers dans les corridors routiers;
- Circulation fluide sur l'ensemble du territoire;
- Qualité de vie acceptable pour les résidents en bordure de la route;
- Soutien au développement touristique.

Le plan de transport, dans son ensemble, est le résultat d'un vaste exercice de consultation du milieu régional. Il reflète la vitalité du dialogue qui a eu cours avec le milieu tout au long du processus d'élaboration. Le Ministère entend donc faire du plan l'outil de référence dans la prise de décision et dans l'évaluation des priorités en transport en Abitibi-Témiscamingue et invite le milieu à faire de même.

Pour assurer la continuité de la démarche de concertation entamée avec le milieu, le Conseil d'orientation, composé de M. André Brunet, représentant du CRDAT, de M. Michel Cliche, représentant de la Conférence des préfets, de M. Luc Dupuis, sous-ministre adjoint par intérim au ministère des Régions, et de M. Daniel Dorais, directeur régional du ministère des Transports, a été mis sur pied.

La mise en œuvre du plan de transport et particulièrement celle de ce tout premier plan d'action se veulent tout aussi dynamiques de par les interactions avec le milieu que l'a été le travail d'élaboration. Ce dynamisme permet la convergence des interventions de chacun des partenaires et amène la synergie nécessaire à l'atteinte de résultats concrets. Seul ce dynamisme peut insuffler la volonté de remplir la mission du Ministère au meilleur des possibilités présentes en Abitibi-Témiscamingue.

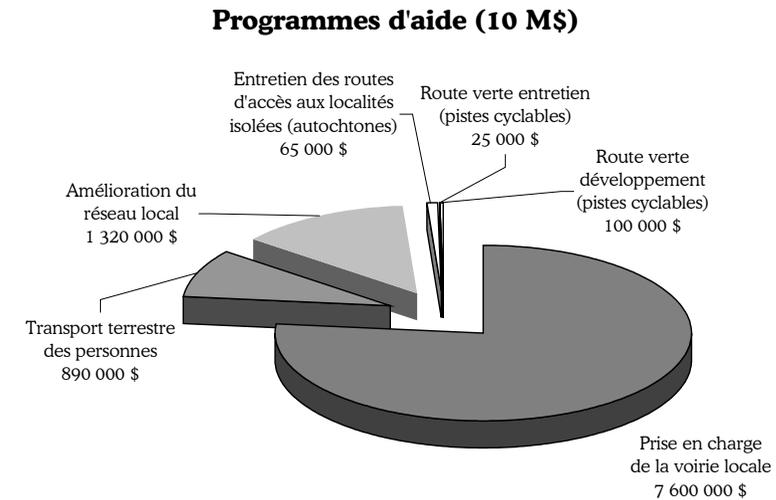
2. Cadre financier¹

Les engagements pris par le ministère des Transports dans le présent plan d'action sont basés sur un cadre financier qui atteint 57,8 M\$ pour l'exercice financier 2001-2002. Ce cadre est établi pour chaque exercice financier dans le respect des crédits accordés par le Conseil du trésor. Toute diminution de ce cadre aura inévitablement des effets sur les échéances de réalisation.

2.1 Dépenses aux fins de subventions 2001-2002

Les dépenses aux fins de subventions regroupent l'ensemble des programmes d'aide visant à soutenir les partenaires, soit dans l'entretien d'infrastructures de transport, soit dans l'exploitation de services de transport de personnes. Près de 90 % des sommes dédiées aux subventions sont attribuées à l'entretien du réseau local.

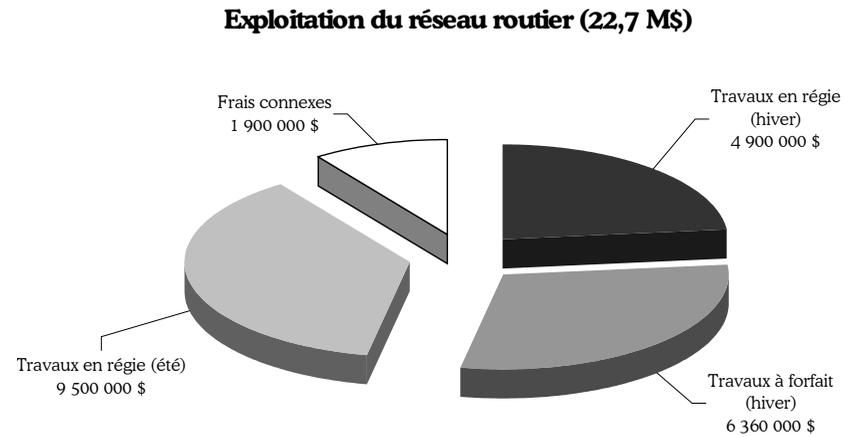
Figure 1



2.2 Dépenses d'exploitation 2001-2002

Les dépenses courantes représentent les sommes investies afin de maintenir le réseau routier dans son état actuel. Ces dépenses récurrentes sont divisées selon qu'il s'agit d'entretien d'été ou d'hiver.

¹ Les données proviennent du Suivi budgétaire DATNQ et étaient à jour le 5 novembre 2001.

Figure 2

2.3 Dépenses d'immobilisation 2001-2002

Les dépenses d'immobilisation sont celles qui prolongent significativement la durée de vie des infrastructures ou qui permettent l'amélioration du service, comme, par exemple, l'ajout d'une voie de circulation.

Il y a quatre axes d'intervention, soit :

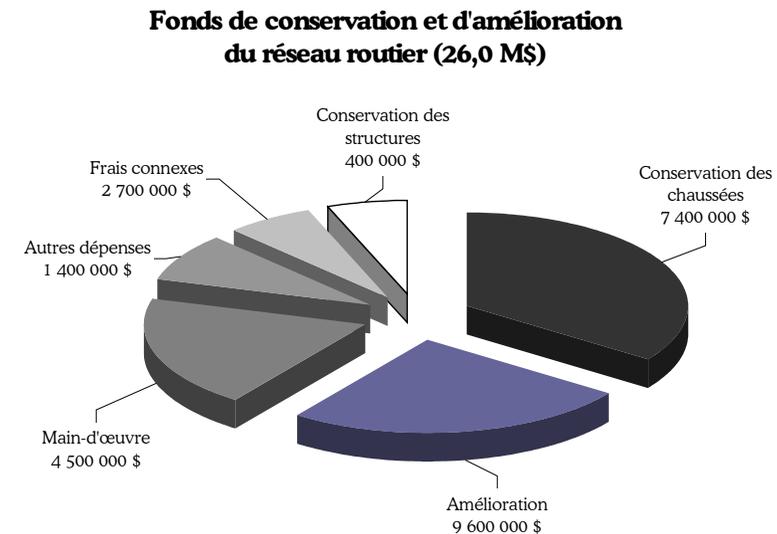
- conservation des chaussées;
- amélioration du réseau routier;
- conservation des structures;
- développement.

Les projets associés à l'axe « Conservation des chaussées » entraînent la réalisation de travaux sur la chaussée, redonnant à cette dernière son état initial et corrigeant les problèmes liés à la détérioration du réseau.

L'axe « Amélioration du réseau routier » regroupe les actions visant à améliorer la sécurité des déplacements et la fonctionnalité du réseau routier sans ajout de capacité de circulation. Les

travaux réalisés dans le cadre de cet axe ont comme objectif, la plupart du temps, de corriger les éléments géométriques déficients.

Sont comptabilisés dans l'axe « Conservation de structures » tous les travaux qui ont pour objectif de prolonger la durée de vie ou d'améliorer la fonctionnalité d'une structure existante (ex. : pont).

Figure 3

Les interventions de développement regroupent les projets dont les buts principaux sont d'augmenter de manière significative la capacité de circulation sur une partie du réseau routier existant, de répondre à une demande importante de circulation par la construction d'un nouveau tronçon de route ou de désenclaver une région isolée.

Aucun budget n'a été alloué dans l'axe « Développement » en Abitibi-Témiscamingue en 2001-2002

Structure du plan d'action

Thèmes

Le *Plan d'action 2002-2007* est un document qui découle du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue* et qui en constitue la première phase de mise en œuvre.

La première partie du plan d'action se présente sous forme de tableau. La partie gauche du tableau reprend les résultats attendus et les pistes d'intervention du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue* alors que la partie droite présente les actions à réaliser au cours des cinq prochaines années. Pour chaque piste d'intervention, des partenaires sont identifiés.

À l'extrême droite du tableau, une grille subdivisée suivant les années du plan d'action est fournie en prévision du bilan des réalisations. Cette grille permettra de suivre la mise en œuvre du plan et d'intensifier, au besoin, les efforts de réalisation, exprimés en pourcentage.

Exemple :

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
23.1 Prévention des accidents en période hivernale	23.1.3 Assurer des communications efficaces avec l'utilisateur	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ SAAQ 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les actions inscrites en caractères réguliers correspondent à celles que le ministère des Transports s'engage à entreprendre. (S #) ☐ <i>Les actions inscrites en italiques représentent les actions entreprises par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres.</i> 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention

(S #) La lettre S accompagnée d'un chiffre signale que cette action s'intègre à une stratégie d'intervention présentée dans la section « *Stratégies* » du document.

Lorsque aucune action n'est inscrite pour une piste d'intervention, cela indique que le maître d'œuvre ou l'initiateur de la piste verra ultérieurement à définir l'action ou les actions appropriées.

Stratégies

La seconde partie du *Plan d'action 2002-2007* se présente sous forme de stratégies. Celles-ci intègrent différentes actions énoncées dans la première partie du plan d'action. Au total, neuf stratégies ont été élaborées. Elles concernent un axe routier ou un objet du plan de transport pouvant être illustré. Chaque stratégie démontre concrètement la démarche que le ministère des Transports entend utiliser pour atteindre certains objectifs et résultats attendus du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*.

Pour chaque stratégie, 1) la description du sujet abordé dresse le portrait de la situation pour le réseau routier de l'Abitibi-Témiscamingue; 2) la problématique identifie les éléments à considérer et définit l'ampleur des besoins et des exigences à satisfaire; 3) on réfère aux objectifs, aux résultats attendus et aux pistes d'intervention du plan d'action, incluant les actions prévues; 4) les coûts estimés des actions indiquent l'importance des investissements nécessaires à la réalisation de la stratégie; 5) la carte de localisation des lieux d'intervention illustre la répartition géographique de la problématique.

Mobilité des personnes

1.0 Desserte globale

Objectif : Étendre la desserte de transport collectif à l'ensemble des clientèles sur tout le territoire

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
1.1 Organisation intégrée des services de transport collectif par territoire de MRC pour tous types de clientèles	1.1.1 Constituer une table par MRC visant à organiser de façon intégrée et complémentaire les services de transport collectif	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MRC* ➤ Associations de personnes âgées ➤ CLD ➤ CLSC ➤ Commissions scolaires ➤ CRDAT ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ RRSSS ➤ Secteur privé (taxi, transporteurs) ➤ Services de transport adapté ➤ Table des jeunes 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ Étudier les besoins et les coûts de déplacement du milieu de façon à identifier les secteurs à privilégier et les moyens pour satisfaire la demande 					
1.2 Accroissement du nombre de communautés desservies par un service de transport collectif	1.2.1 Adapter les programmes d'aide et la législation aux réalités régionales	<ul style="list-style-type: none"> ➤ CRDAT* ➤ CLD ➤ Commissions scolaires ➤ Entreprises de taxi ➤ MRC ➤ MREG ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ RRSSS ➤ Services de transport adapté 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ S'assurer d'une enveloppe budgétaire régionale appropriée pour doter la région de meilleurs services de transport collectif ❑ Identifier les assouplissements recherchés à l'intérieur des programmes d'aide et de la législation ❑ Adapter les programmes d'aide par le biais d'une entente spécifique 					
	1.2.2 Encourager le transport collectif et l'entraide en milieu rural	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Organismes communautaires* ➤ MTQ ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ Suivre l'évolution des projets locaux et supporter financièrement selon les disponibilités : <ul style="list-style-type: none"> • Projet «Accessibilité 2001», d'Amos 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention
 ❑ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres
 ➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

2.0 Transport adapté

Objectif : Améliorer l'étendue et l'offre de service de transport adapté sur l'ensemble du territoire

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
2.1 Développement des services de transport adapté sur l'ensemble du territoire	2.1.1 Produire un état de situation sur les besoins et les solutions permettant de consolider ou implanter des services de transport adapté	<ul style="list-style-type: none"> ➤ OPHQ* ➤ CSST ➤ MRC ➤ Municipalités ➤ Organismes de transport adapté ➤ RRSSS ➤ SAAQ 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ <i>Soutenir la production d'un état de situation détaillé découlant de l'« entente spécifique sur l'amélioration de la situation touchant les personnes handicapées »</i> 					
	2.1.2 Préserver la priorité aux personnes handicapées tout en offrant les services à d'autres clientèles	<ul style="list-style-type: none"> ➤ CRDAT* ➤ MREG ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ OPHQ ➤ Organismes de transport adapté ➤ RRSSS 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ 					
	2.1.3 Réviser le programme d'aide et la réglementation de façon à mieux répondre aux besoins des secteurs moins densément peuplés (ex. : autoriser l'achat de berline)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ CRDAT* ➤ MRC ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ OPHQ ➤ Organismes de transport adapté 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ <i>Identification des éléments du programme d'aide et de la réglementation devant être révisés</i> 					
	2.1.4 Faciliter le déplacement des personnes handicapées sur l'ensemble des territoires de la région	<ul style="list-style-type: none"> ➤ OPHQ* ➤ ATRAT ➤ Commissions scolaires ➤ MEQ ➤ MRC ➤ MTQ ➤ Organismes de transport adapté ➤ RRSSS 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ <i>Sensibiliser les municipalités et les MRC aux besoins en transport adapté</i> ❑ <i>Faciliter l'accessibilité des services de transport adapté aux clientèles de l'extérieur</i> ❑ <i>Faire le bilan du projet pilote du Témiscamingue et l'étendre aux autres territoires de MRC s'il y a lieu</i> 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention

❑ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres

➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Mobilité des personnes

3.0 Transport aérien

Objectif : Améliorer la desserte de transport aérien

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
3.1 Amélioration de la qualité et de la diversité des services aériens	3.1.1 Analyser les impacts de la déréglementation sur le transport aérien en région, notamment sur la qualité des services (types d'avion et fréquence des vols) et sur le coût des billets	<ul style="list-style-type: none"> ➤ CRDAT* ➤ CRD des régions limitrophes ➤ MREG 	<input type="checkbox"/>					
	3.1.2 Assurer un service de transport d'urgence par avion-ambulance ou par hélicoptère, selon les besoins, à la grandeur de la région	<ul style="list-style-type: none"> ➤ RRSSS* ➤ MSP ➤ Propriétaires d'aéroports ➤ Service du transport aérien gouvernemental ➤ Transporteur par hélicoptère 	<input type="checkbox"/>					
	3.1.3 Favoriser l'implantation d'un lien aérien entre le Témiscamingue et Montréal	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Entreprises privées* 	<input type="checkbox"/>					
	3.1.4 Développer des connaissances sur l'aérotourisme en région	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ATRAT* ➤ CRDAT ➤ MTQ 	<input type="checkbox"/>	<i>Documenter le phénomène de l'aérotourisme en région et mesurer ses impacts</i>				

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
3.2 Diminution du coût du transport aérien	3.2.1 Favoriser et soutenir l'initiative régionale en transport aérien	<ul style="list-style-type: none"> ➤ CRDAT* ➤ Entreprises régionales ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ Organismes publics 	<input type="checkbox"/>					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention
 Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres
 ➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

4.0 Transport interurbain

Objectif : Offrir les services de transports interurbains à l'ensemble des municipalités de la région

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
4.1 Maintien de la desserte intra et interrégionale	4.1.1 Développer de nouveaux modes de transport complémentaires aux services existants	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MRC* ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ RRSSS ➤ Transporteurs privés 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Développer des services complémentaires ou alternatifs pour desservir les petites localités 					
	4.1.2 Adapter les services de santé aux contraintes des utilisateurs en termes de transport	<ul style="list-style-type: none"> ➤ RRSSS* ➤ MRC ➤ Organismes qui offrent le service de transport 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Coordonner les besoins des utilisateurs de services de santé avec la disponibilité des services de transport interurbain <input type="checkbox"/> Étendre les services de santé offerts par le CLSC dans les petites collectivités 					
	4.1.3 Identifier les assouplissements recherchés à l'intérieur de la législation	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MRC* ➤ CRDAT ➤ MTQ ➤ Municipalités desservies ➤ RRSSS ➤ Transporteurs privés ➤ Transports Canada 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Étudier la possibilité d'adapter le programme d'aide au transport interurbain, réservé au Conseil intermunicipal de transport (CIT), aux réalités de notre région 					

5.0 Transport scolaire

Objectif : Optimiser l'utilisation des véhicules scolaires

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
5.1 Révision de la desserte des secteurs isolés	5.1.1 Définir les paramètres à partir desquels le service de transport scolaire est accessible aux nouvelles clientèles des secteurs isolés	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Commissions scolaires* ➤ MEQ ➤ MRC ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Entreprendre une réflexion commune afin de définir les paramètres d'accessibilité au service de transport scolaire pour les nouvelles clientèles établies dans des secteurs isolés ou difficilement accessibles 					
5.2 Augmentation de l'accessibilité du transport scolaire à d'autres clientèles	5.2.1 Évaluer les possibilités d'intégration des autres clientèles scolaires	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Commissions scolaires* ➤ CRDAT ➤ MEQ ➤ MRC 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention
 Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres
 ➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Mobilité des personnes

6.0 Transport par taxi

Objectif : Améliorer la qualité des services de taxi

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
6.1 Maintien de la desserte actuelle	6.1.1 Promouvoir l'utilisation du taxi	➤ Entreprises de taxi*	<input type="checkbox"/> Effectuer une campagne de sensibilisation					
	6.1.2 Améliorer le service à la clientèle	➤ Entreprises de taxi* ➤ CLE ➤ Institutions d'enseignement ➤ MTQ	<input type="checkbox"/> Organiser de la formation, pour les chauffeurs de taxi, sur le service à la clientèle et sur les besoins particuliers des personnes handicapées <input type="checkbox"/> Offrir une tarification adaptée au long parcours					

7.0 Transport ferroviaire

Objectif : Améliorer la qualité des services de transport ferroviaire de personnes, notamment pour des clientèles spécifiques

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
7.1 Développement du service ferroviaire à des fins récréotouristiques	7.1.1 Améliorer le temps de trajet pour le transport des personnes	➤ Via Rail* ➤ CFILINQ ➤ Transporteurs privés par autobus	<input type="checkbox"/>					
	7.1.2 Coordonner le service ferroviaire avec les services de transport interurbain	➤ Transporteurs privés par autobus* ➤ Via Rail*	<input type="checkbox"/>					
	7.1.3 Favoriser et soutenir l'initiative en transport ferroviaire à vocation touristique	➤ CRDAT* ➤ ATRAT ➤ Entreprises privées ➤ MRC ➤ MTQ ➤ Municipalités	<input type="checkbox"/>					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention
 Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres
➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Déplacement des marchandises

8.0 Réseau de camionnage

Objectif: Assurer le parachèvement, la connaissance et le respect du réseau de camionnage dans son ensemble

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
8.1 Plus grand respect du réseau de camionnage	8.1.1 Assurer le respect des charges	<ul style="list-style-type: none"> ➤ SAAQ* ➤ Corps policiers municipaux ➤ Donneurs d'ordres ➤ MRC ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ SQ ➤ UPA 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ Optimiser le contrôle routier, notamment sur les routes où la circulation de camions lourds est restreinte ou interdite 					
	8.1.2 Définir et mettre à jour le réseau de camionnage sur les routes sous la gestion municipale	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Municipalités* ➤ MRC ➤ MTQ ➤ Transporteurs 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Assurer la cohérence du réseau de camionnage intermunicipal et entre les municipalités et le MTQ ➤ Soutenir les municipalités qui désirent se doter d'un réseau de camionnage ➤ Accélérer le processus d'approbation d'un règlement municipal (disponibilité des intervenants) 					
	8.1.3 Améliorer la connaissance du réseau de camionnage	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ MRC ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Diffuser la carte du réseau de camionnage sous format imprimé et sur Internet ➤ Assurer une bonne signalisation sur l'ensemble du réseau de camionnage 					
8.2 Augmentation du nombre de véhicules lourds conformes	8.2.1 Sensibiliser les entreprises à l'impact positif de la conformité des véhicules lourds sur la qualité du réseau	<ul style="list-style-type: none"> ➤ SAAQ* ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ Transporteurs 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ Étudier la possibilité d'ententes locales pour les charges permises, les vitesses autorisées et autres contraintes de la circulation des véhicules lourds 					
8.3 Adaptation du concept de réseau de camionnage aux réalités régionales	8.3.1 Modifier la réglementation liée à la circulation des véhicules lourds pour tenir compte du contexte des régions ressources	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Étudier la possibilité d'augmenter les charges légales en période hivernale sur des trajets spécifiques 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention
 ❑ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres
 ➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

9.0 Harmonisation de la réglementation sur les charges et dimensions

Objectif : Faciliter le déplacement des marchandises entre le Québec et l'Ontario

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
9.1 Harmonisation de la réglementation et des normes sur le transport routier des marchandises entre le Québec et l'Ontario	9.1.1 Poursuivre les négociations concernant l'harmonisation des normes de charges et de dimensions des véhicules lourds avec les autorités ontariennes	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds* ➤ Associations de transports ➤ MTO ➤ MTQ ➤ SAAQ 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ Adapter les règles d'immatriculation relatives au contexte d'achats de services en zone frontalière (ex. : réparation de véhicules) 					

10.0 Permis spéciaux

Objectif : Faciliter la gestion des déplacements des véhicules hors normes tout en préservant la primauté de la sécurité des usagers

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
10.1 Réduction du délai de délivrance des permis spéciaux en région	10.1.1 Analyser le processus de délivrance d'un permis spécial en région	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ MRC ➤ Municipalités ➤ SAAQ 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Identifier les moyens de réduire les délais 					
	10.1.2 Simplifier la délivrance des autorisations municipales nécessaires au transport hors normes sur le réseau local	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MRC* ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ 					

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
10.2 Réduction des délais nécessaires pour atteindre les exigences de déneigement et de déglacage des routes nationales	10.2.1 Optimiser les efforts de déneigement et de déglacage afin de réduire la durée d'interdiction de circulation des véhicules hors normes	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Entrepreneurs ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Améliorer la communication entre les gestionnaires de la route et les entrepreneurs 					
	10.2.2 Réviser la réglementation sur la circulation des véhicules lourds hors normes en période hivernale	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ SAAQ 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Effectuer le suivi et l'évaluation du projet pilote sur la circulation des véhicules hors normes en période hivernale 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention

❑ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres

➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Déplacement des marchandises

11.0 Services ferroviaires

Objectif : Favoriser une plus grande utilisation du réseau ferroviaire

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
11.1 Augmentation du volume de marchandises transportées de 20 %	11.1.1 Promouvoir l'utilisation des services ferroviaires dans la région pour le développement de nouvelles entreprises	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Agents de développement économique* ➤ CFILINQ ➤ CRDAT ➤ Entreprises privées ➤ MRC ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ ONR ➤ OVR 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ Favoriser l'implantation des industries dans les parcs industriels à proximité des voies ferrées et la recherche d'incitatifs financiers pour les entreprises qui utilisent le train ➤ Augmenter l'accessibilité aux infrastructures ferroviaires par la mise en place de nouveaux embranchements 					
11.2 Augmentation de la compétitivité du transport ferroviaire	11.2.1 Favoriser l'intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Promoteurs privés* ➤ CFILINQ ➤ Entreprises de camionnage ➤ Expéditeurs ➤ MTQ ➤ ONR ➤ OVR 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ Étudier la possibilité de développer l'intermodalité entre le transport ferroviaire et le transport par camion ❑ Promouvoir la mise en place d'un projet de terminal de transbordement ❑ Étudier la possibilité d'utilisation de nouvelles technologies (rail/route et autoroute ferrée) ❑ Faciliter le chargement par conteneur 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention
 ❑ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres
 ➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
11.3 Développement et amélioration du service ferroviaire dans la région	11.3.1 Soutenir le développement d'une stratégie d'intervention concertée en matière de transport par chemin de fer	<ul style="list-style-type: none"> ➤ CRDAT* ➤ ACFC ➤ CFILINQ ➤ CN ➤ CRDBJ ➤ CTON ➤ Expéditeurs ➤ MTO ➤ MTQ ➤ NBEDC ➤ ONR ➤ OVR ➤ Transports Canada 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ <i>Poursuivre la tenue de rencontre annuelle entre les intervenants en transport ferroviaire et, au besoin, élargir la liste des participants</i> ➤ Développer une expertise régionale au ministère des Transports de manière à soutenir le transport par chemin de fer ➤ Soutenir par un programme de subvention la restauration des voies ferrées pour les organismes admissibles 					
	11.3.2 Favoriser l'amélioration de la qualité des infrastructures ferroviaires	<ul style="list-style-type: none"> ➤ CFILINQ* ➤ CN ➤ MTQ ➤ ONR ➤ OVR ➤ Promoteurs privés 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ <i>Se doter d'un outil d'estimation des coûts d'intervention en matière d'infrastructures ferroviaires</i> ❑ <i>Connaître l'état et la fonctionnalité du réseau ferroviaire régional ainsi que l'impact de l'état du réseau ferroviaire sur le développement socio-économique et la sécurité pour le transport des marchandises (ex. : matières dangereuses)</i> 					
	11.3.3 Augmenter la qualité du service, notamment la disponibilité des wagons	<ul style="list-style-type: none"> ➤ CFILINQ* ➤ Entreprises ferroviaires ➤ ONR ➤ OVR 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ <i>Mesurer le degré de satisfaction des principales entreprises utilisatrices du transport ferroviaire</i> 					
	11.3.4 Réduire les impacts des interruptions de service sur le réseau ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> ➤ CFILINQ* ➤ CN ➤ MTQ ➤ ONR ➤ OVR 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ <i>Maintenir un circuit ferroviaire alternatif pour le transport des marchandises</i> 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention
❑ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres
➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Déplacement des marchandises

12.0 Services aériens

Objectif : Affirmer la position stratégique de la région en matière de transport aérien de marchandises à destinations ou en provenance du Nord-du-Québec

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
12.1 Maintien des liens aériens	12.1.1 Améliorer la desserte aérienne vers le Nord-du-Québec en partance de l'Abitibi-Témiscamingue	➤ Compagnies aériennes*	<input type="checkbox"/>					
	12.1.2 Améliorer les connaissances sur le transport aérien des marchandises en région	➤ CRDAT* ➤ MTQ ➤ Transports Canada	<input type="checkbox"/> Effectuer une étude sur l'importance du transport aérien des marchandises					

13.0 Efficience du transport par véhicule lourd

Objectif : Optimiser l'efficience du transport de marchandises par véhicule lourd

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
13.1 Diminution du nombre de véhicules lourds circulant à vide	13.1.1 Favoriser l'utilisation polyvalente des véhicules lourds (ex. : copeaux et bois en longueur)	➤ Transporteurs* ➤ Expéditeurs ➤ MTQ	<input type="checkbox"/>					
	13.1.2 Encourager l'intégration des nouvelles technologies permettant de coordonner les activités de transport	➤ Expéditeurs* ➤ Associations de transporteurs ➤ MTQ	<input type="checkbox"/> Présenter les résultats des discussions à la Table de concertation gouvernement—industrie sur la sécurité des véhicules lourds					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention

Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres

➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Sécurité, qualité et fonctionnalité du réseau routier

14.0 Entretien et amélioration du réseau local

Objectif : Assurer un réseau routier local sécuritaire, en bon état et fonctionnel

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
14.1 Nouvelles sources de financement pour l'amélioration du réseau local	14.1.1 Faire reconnaître que le réseau local est sollicité par le transport lourd	<ul style="list-style-type: none"> ➤ CRDAT* ➤ MAMM ➤ MRC ➤ MREG ➤ MTQ ➤ Municipalités 	<input type="checkbox"/> <i>Mettre en place un comité régional qui analyserait, entre autres, les éléments suivants :</i> <ul style="list-style-type: none"> • Évaluation de l'état actuel du réseau routier municipal pour identifier les besoins en investissements • Pérennité des programmes d'aide • Critères d'admissibilité pour les chemins à double vocation et modulation de la subvention en fonction du volume de marchandises transportées et d'autres critères (ex. : accès à un site touristique) • Inclusion d'un mécanisme assurant que les subventions dédiées à l'entretien du réseau routier ne soient pas transférables à d'autres fins • Structures (ponts, ponceaux, viaduc, etc.) 					
	14.1.2 Modifier la comptabilité et les lois municipales de façon à permettre aux municipalités de créer des fonds d'immobilisation	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MAMM* ➤ Municipalités 	<input type="checkbox"/> <i>Poursuivre les représentations afin d'apporter les modifications requises aux lois municipales</i>					
	14.1.3 Prévoir des ententes entre les municipalités et les exploitants afin de minimiser les impacts sur la qualité du réseau routier local dans le cadre de l'exploitation des ressources naturelles	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MRC* ➤ Exploitants de ressources naturelles ➤ MRN-Forêt ➤ Municipalités 	<input type="checkbox"/>					

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
14.2 Amélioration de la qualité du réseau routier local	14.2.1 Accroître la mise en commun des équipements lourds afin d'en tirer un usage optimal	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Municipalités* ➤ MAMM ➤ MRC ➤ MTQ 	<input type="checkbox"/>					
	14.2.2 Sensibiliser les municipalités à la possibilité de réglementer la circulation des véhicules lourds selon la période de l'année (à l'intérieur du permis d'exploitation)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MRC* ➤ MTQ ➤ Municipalités 	<input type="checkbox"/>					
	14.2.3 Renforcer la capacité portante des routes et des ponts municipaux là où la circulation lourde est dense et où les besoins sont présents	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Municipalités* ➤ MTQ 	<input type="checkbox"/>					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention

Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres

➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
14.3 Maintien de l'accessibilité au territoire	14.3.1 Améliorer les communications entre les municipalités et le MTQ lors de la réalisation de travaux routiers pour permettre la concordance des travaux sur le réseau local	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Municipalités* ➤ MAMM ➤ MRC 	➤ Élaborer un mécanisme de communications					
	14.3.2 Maintenir l'accès aux exploitations agricoles	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Municipalités* ➤ UPA 	<input type="checkbox"/>					
	14.3.3 Assurer une uniformité dans l'entretien des routes, d'une municipalité à l'autre, et ce, en toute saison et en respectant les normes de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MRC* ➤ Municipalités 	<input type="checkbox"/>					

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
14.4 Amélioration de la sécurité sur le réseau local	14.4.1 Implanter un mécanisme de communication privilégié pour la Sûreté du Québec afin de rapporter les dommages à la chaussée affectant la sécurité	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Municipalités* ➤ MSP ➤ SQ ➤ Sûreté municipale 	<input type="checkbox"/>					
	14.4.2 Promouvoir l'application de la réglementation sur les charges et dimensions	<ul style="list-style-type: none"> ➤ SAAQ* ➤ Corps policiers municipaux ➤ Municipalités ➤ SQ 	<input type="checkbox"/>					

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
14.5 Amélioration des indices d'état et de fonctionnalité des ponts sollicités par le transport lourd	14.5.1 Poursuivre l'évaluation des structures municipales	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* 	➤ Transmettre systématiquement aux municipalités le résultat des inspections des ponts municipaux					
	14.5.2 Améliorer la signalisation des charges totales admises sur les ponts	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Municipalités* ➤ MTQ 	<input type="checkbox"/> Réviser la signalisation sur les ponts					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention
 Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres
➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Sécurité, qualité et fonctionnalité du réseau routier

15.0 Expertise technique

Objectif: S'assurer que les municipalités soient bien outillées pour la prise de décision concernant l'entretien du réseau routier local

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
15.1 Acquisition d'une expertise en matière d'entretien routier par le personnel municipal	15.1.1 Faciliter l'accès aux différentes formations : décentralisation de la formation dans les territoires et utilisation de nouvelles technologies (ex. : cours sur vidéocassettes)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Centre de formation en transport de Macamic* ➤ Commissions scolaires ➤ Entrepreneurs en déneigement ➤ MTQ 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ Développer et adapter la formation offerte par le Centre de formation en transport de Macamic ❑ Publiciser les formations offertes en région 					
	15.1.2 Inciter les municipalités qui obtiennent de l'aide financière pour l'entretien de leur réseau routier à former leur personnel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MRC* ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ Identifier des incitatifs visant la formation du personnel 					
15.2 Maintien du personnel expert dans le milieu municipal	15.2.1 Inciter les municipalités de petite taille à mettre en commun leur personnel qualifié afin de maintenir l'expertise en place	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MAMM* ➤ MRC ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ Diffuser auprès des municipalités l'information pertinente afin d'encourager la mise en commun de leurs ressources humaines et matérielles 					
	15.2.2 Apporter davantage de soutien technique aux municipalités dans le cadre de travaux spécialisés ou de demandes de subvention, notamment dans l'évaluation préliminaire des travaux (ex : ponts)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Offrir un soutien technique aux municipalités pour les travaux sur les ponts 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention
 ❑ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres
 ➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

16.0 Bilan de sécurité

Objectif: Améliorer le bilan de sécurité routière en réduisant notamment le nombre d'accidents mortels et avec blessés graves

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
16.1 Asphaltage des accotements de 50 % des routes présentant un débit journalier de véhicules supérieur à 2000 et un débit journalier de véhicules lourds supérieur à 400	16.1.1 Asphaltage des accotements lors de travaux majeurs sur les routes à fort débit de circulation	➤ MTQ*	➤ Asphaltage des accotements sur 75 km de route (S 5 et S 6)					

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
16.2 Diminution de 25 % du temps d'intervention des services de premiers secours sur les lieux d'accidents dans les secteurs isolés	16.2.1 Identifier et former adéquatement des intervenants de premiers secours pour les endroits isolés afin de réduire le temps d'intervention	➤ RRSSS* ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ Policiers et pompiers ➤ Usagers réguliers du réseau routier isolé	<input type="checkbox"/> <i>Implanter des services de premiers répondants dans toutes les municipalités se situant à plus de 30 minutes de services ambulanciers</i> <input type="checkbox"/> <i>Offrir, sur demande, une formation de premiers secouristes adaptée aux besoins locaux</i> <input type="checkbox"/> <i>Poursuivre l'implantation de traîneaux d'évacuation médicale en collaboration avec les municipalités pour tout accident hors route</i>					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention
 Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres
➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Sécurité, qualité et fonctionnalité du réseau routier

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
16.3 Réduction du nombre d'accidents mortels et avec blessés graves de 15 %	16.3.1 Identifier et corriger les sites potentiellement les plus dangereux.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Corps policiers municipaux ➤ SQ 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Corriger huit sites (S 6) ➤ Étudier la problématique liée à la présence de véhicules agricoles dans les zones rurales (signalisation des remorques et signalisation routière comprenant les traverses d'animaux) ➤ Marquer la chaussée avec des produits durables 					
	16.3.2 Favoriser le réaménagement d'intersections problématiques	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réaménager les intersections problématiques : Route 117-395 à Preissac, Val-Saint-Gilles, Pikogan, Route 111 à Amos (2 intersections), voie de contournement à Val-d'Or (3 intersections) (S 3 – S 5) 					
	16.3.3 Améliorer les abords de route afin de diminuer la gravité des accidents lors de sorties de route	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Entreprises d'utilités publiques 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Éliminer, fragiliser ou protéger les objets fixes et les obstacles, atténuer les pentes de talus et rendre conforme l'aménagement des ponceaux 					
	16.3.4 Favoriser des réaménagements visant la réduction de la vitesse dans les zones problématiques	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Municipalités concernées 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Étudier les entrées de villes de Sullivan, de Val-Senneville, de Notre-Dame-du-Nord, de Macamic, de Val-d'Or et de La Sarre (S 7) 					
	16.3.5 Accroître le nombre de campagnes de sensibilisation afin d'amener les conducteurs à adopter un comportement sécuritaire sur la route	<ul style="list-style-type: none"> ➤ SAAQ* ➤ MTQ ➤ Table régionale de concertation en sécurité routière de l'Abitibi-Témiscamingue 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ Identifier les thèmes de campagnes de sensibilisation ❑ Évaluer l'impact de ces campagnes, comme, par exemple, la réduction de la vitesse et la sécurité dans les zones scolaires 					
	16.3.6 Favoriser les échanges entre les intervenants en sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Table régionale de concertation en sécurité routière de l'Abitibi-Témiscamingue* ➤ Comité de sécurité publique de chacun des territoires de MRC 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ Poursuivre la concertation entre les intervenants régionaux en sécurité routière 					
	16.3.7 Réduire le nombre d'accidents impliquant la grande faune	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Agence de mise en valeur des forêts privées ➤ FAPAQ ➤ MRN-Forêt ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Déboiser dans les zones identifiées à risque ➤ Réviser les zones et la signalisation indiquant des dangers de collision avec la grande faune ➤ Élaborer une procédure régionale de signalisation de danger de collision avec la grande faune 					
	16.3.8 Accroître les exigences en matière de santé et de qualité de la vision lors du renouvellement du permis de conduire	<ul style="list-style-type: none"> ➤ SAAQ* 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ 					
	16.3.9 Asphalter l'intérieur et l'extérieur des courbes afin d'augmenter le niveau de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Asphalter les courbes problématiques qui démontrent une dénivellation entre la chaussée et l'accotement 					
	16.3.10 Augmenter la sécurité entourant la circulation de la machinerie agricole hors normes	<ul style="list-style-type: none"> ➤ SAAQ* ➤ Corps policiers municipaux ➤ SQ ➤ UPA 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ Inclure les véhicules agricoles dans les mesures de contrôle 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention

❑ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres

➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
16.4 Diminution de 15 % du nombre d'accidents mortels et avec blessés graves impliquant un véhicule lourd	16.4.1 Aménager, dans les endroits stratégiques, des aires permettant aux camionneurs d'effectuer les vérifications d'usage	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Association de camionnage ➤ Compagnies forestières ➤ MRN-Forêt ➤ SAAQ 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Identifier avec les partenaires les sites appropriés ➤ Procéder à l'aménagement de sites retenus 					
	16.4.2 Sensibiliser les camionneurs à la nécessité d'adapter leur conduite aux conditions climatiques, à l'état de la chaussée et au respect du <i>Code de la sécurité routière</i>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ SAAQ* ➤ Association de camionnage ➤ Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ <i>Développer un programme de sécurité continue spécifique aux camionneurs, comprenant des mesures de contrôle et de prévention</i> 					
	16.4.3 Étudier davantage les relations de cause à effet dans les accidents impliquant un véhicule lourd, particulièrement l'aspect dimension des véhicules	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ SAAQ ➤ Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Développer un projet de recherche 					

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
16.5 Amélioration de la signalisation aux intersections	16.5.1 Réviser l'aménagement des panneaux pour améliorer la visibilité aux intersections	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Identifier les sites les plus problématiques ➤ Procéder à l'aménagement de sites retenus 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention
❑ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres
➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Sécurité, qualité et fonctionnalité du réseau routier

17.0 Qualité du réseau routier

Objectif : Améliorer la qualité du réseau routier

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
17.1 Diminution de la dégradation des chaussées	17.1.1 Diminuer de 10 % le nombre de kilomètres déficients en matière d'orniérage	➤ MTQ*	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Intervenir dans les secteurs prioritaires (S 1-2-4-5-6-8) ➤ Étudier les effets sur la route de la conception des camions qui y circulent (suspension à l'air) 					
	17.1.2 Augmenter l'efficacité du contrôle routier en ce qui a trait aux charges des véhicules lourds afin de minimiser les dommages occasionnés à la chaussée	<ul style="list-style-type: none"> ➤ SAAQ* ➤ Corps policiers ➤ SQ 	☐ <i>Participer à la mise en place d'un poste de pesée dans le secteur de Rouyn-Noranda</i>					
	17.1.3 Maintenir l'indice de rugosité (IRI) du réseau de la région	➤ MTQ*	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Définir les secteurs d'IRI nécessitant une intervention prioritaire (S 1-2-4-5-6-8) ➤ Intervenir prioritairement dans les secteurs où il y a de multiples déficiences (IRI, orniérage, zones sensibles au gel) 					

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
17.2 Amélioration de l'état général des routes collectrices	17.2.1 Rechercher un financement adéquat (entretien, amélioration, conservation) du réseau routier tenant compte des caractéristiques d'une région ressource	<ul style="list-style-type: none"> ➤ CRDAT* ➤ MREG ➤ MTQ ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Entreprendre des travaux visant l'atteinte de la moyenne provinciale quant à la profondeur d'orniérage sur les routes collectrices (S 8) 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention
☐ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres
➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

18.0 Fluidité de la circulation

Objectif : Maintenir de bonnes conditions de circulation

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
18.1 Améliorer les conditions de circulation et les niveaux de services	18.1.1 Améliorer les possibilités de dépassement sur les routes nationales	➤ MTQ*	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aménager des voies auxiliaires pour les véhicules lents sur le réseau de camionnage (S 1) ➤ Augmenter les possibilités de dépassement par des réaménagements géométriques de la route ➤ Étudier les possibilités de dépassement sur les routes à 2 voies contiguës en milieu rural 					
	18.1.2 S'assurer que les conditions de circulation se maintiennent à un niveau acceptable (niveaux A à D)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Suivre l'évolution du niveau de service dans les endroits les plus problématiques soit : Sullivan-Val-d'Or, Évain-Rouyn-Noranda et la traversée d'agglomération de Rouyn-Noranda ➤ Étudier l'impact de l'utilisation des véhicules de type train routier 					
	18.1.3 Améliorer les conditions de circulation sur la route 117 entre l'Abitibi-Témiscamingue et la région métropolitaine	➤ MTQ*	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Promouvoir l'amélioration des conditions de circulation sur la route 117 entre Val-d'Or et Saint-Jovite, où la fluidité est affectée 					

19.0 Accès au réseau routier

Objectif : Améliorer la sécurité sur le réseau routier par une meilleure gestion des accès

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
19.1 Diminution du nombre d'accès dont les caractéristiques de construction sont déficientes	19.1.1 Intervenir systématiquement lors de travaux routiers et rendre conformes tous les accès lorsqu'ils sont déterminés dangereux par l'analyse de sécurité	➤ MTQ*	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Identifier les sites en fonction du bilan de sécurité ➤ Corriger les accès présentant un potentiel élevé de dangerosité 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention
 □ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres
 ➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Sécurité, qualité et fonctionnalité du réseau routier

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
19.2 Adoption par le MTQ d'une politique de gestion des accès conjointement avec le milieu municipal	19.2.1 Concevoir une politique de gestion des accès en tenant compte, entre autres, des éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> • Marge de recul • Distance entre les accès • Accès conjoints • Voie de service • Procédure de délivrance des permis d'accès s'arrimant avec la délivrance de permis de lotissement ou de construction • Problématiques liées aux caractéristiques géométriques de la route. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ MRC ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Poursuivre la sensibilisation des élus municipaux et de la population en général aux impacts négatifs du développement en bordure du réseau routier ➤ Créer une table MRC-MTQ pour la gestion des corridors routiers afin de s'assurer que les normes en vigueur soient appliquées et qu'un suivi de conformité soit effectué à l'aide d'un permis d'accès 					

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
19.3 Desserte sécuritaire par les véhicules de service public dans les secteurs à forte concentration d'accès	19.3.1 Implanter des aménagements pour les véhicules de service afin d'accroître la sécurité (ex. : voie de service, asphaltage des accotements) dans les secteurs problématiques	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Commissions scolaires ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réaliser une étude pour identifier les secteurs problématiques ➤ Intervenir dans les secteurs problématiques 					

20.0 Routes en gravier

Objectif : Augmenter la qualité des routes régionale, collectrices et d'accès aux ressources en gravier

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
20.1 Revêtement de routes régionales et collectrices	20.1.1 Procéder au revêtement des routes régionales et collectrices	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Revêtement entre Rollet et Cloutier (8 km) (S 8) ➤ Revêtement entre Palmarolle et Poularies (9,2 km) (S 8) 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention

☐ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres

➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
20.2 Recherche d'un mode de financement permanent supplémentaire pour l'entretien des routes d'accès aux ressources fortement sollicitées par le transport lourd	20.2.1 Évaluer la possibilité d'établir un processus de partenariat pour le financement de l'entretien des routes d'accès aux ressources dans les périodes intensives d'exploitation	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ CRDAT ➤ Entreprises forestières et minières ➤ Hydro-Québec ➤ MRN 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Créer une table gouvernement – entreprises privées 					

21.0 Traversées d'agglomérations

Objectif : Améliorer la sécurité dans les traversées d'agglomérations

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
21.1 Meilleure cohabitation de la circulation locale et de transit	21.1.1 Identifier les endroits où les traversées sont les plus problématiques et élaborer les solutions d'aménagement conjointement avec le milieu municipal	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sensibiliser le milieu aux différentes possibilités d'aménagement visant à améliorer les traversées d'agglomérations ➤ Étudier les traversées d'agglomérations de Rouyn-Noranda, Malartic et Taschereau (S 7) ➤ Intervenir à l'entrée est d'Amos (S 3) 					

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
21.2 Diminution de 10 % du nombre d'accidents dans les zones de vitesse de 50 km/h sur les routes nationales et régionales	21.2.1 Augmenter le respect des limites de vitesse et de la signalisation dans les zones de 50 km/h 21.2.2 Améliorer la sécurité dans les zones scolaires	<ul style="list-style-type: none"> ➤ SQ* ➤ Corps policiers municipaux <ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Commissions scolaires ➤ Corps policiers municipaux ➤ SQ 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ Cibler, en collaboration avec les comités de sécurité publique, les zones problématiques et intervenir ➤ Compléter l'implantation de la nouvelle signalisation dans les zones scolaires ➤ Étudier les zones problématiques 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention
 ❑ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres
 ➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Sécurité, qualité et fonctionnalité du réseau routier

22.0 Desserte routière

Objectif : Assurer une desserte routière du territoire

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
22.1 Maintien de l'accès à l'ensemble du territoire	22.1.1 Maintenir les liens donnant accès aux aéroports et aux sites récréotouristiques d'intérêt régional	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ ATRAT ➤ CRDAT ➤ MRC 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Suivre le développement des services aériens et des sites récréotouristiques 					
	22.1.2 Identifier les besoins en matière de nouveaux liens	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ CRDAT ➤ MRC de Témiscamingue 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Analyser les besoins en matière de nouveaux liens entre le Témiscamingue et l'est du Québec en partenariat avec le milieu 					
	22.1.3 Maintenir les liens routiers selon la classification fonctionnelle actuelle	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ CRDAT ➤ MRC ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ S'assurer que la classification fonctionnelle réponde aux besoins de la région 					

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
22.2 Réduction des impacts de la fermeture d'une route lors de situation d'urgence, surtout sur les routes sans alternative	22.2.1 Afin de diminuer les délais d'attente lors d'une fermeture de route, s'assurer que le plan de mesures d'urgence tienne compte : <ul style="list-style-type: none"> • des routes sans alternative • de la disponibilité des équipements de remplacement (ex. : pont Bailey) • de l'importance des communications avec les premiers intervenants et avec les usagers lors d'une fermeture de route, notamment des routes 101, 113 et 117, afin de permettre l'établissement d'un itinéraire alternatif. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Ambulanciers ➤ Médias ➤ MSP ➤ Municipalités ➤ SQ ➤ Transporteurs 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Améliorer l'information en installant des panneaux à message variable aux entrées nord et sud de la réserve faunique La Vérendrye (S 5) 					
	22.2.2 Négocier une entente avec les municipalités pour définir les modalités de dédommagement lors de l'utilisation prolongée du réseau municipal en cas de fermeture d'une route sous la responsabilité du MTQ	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Corps policiers municipaux ➤ MRC ➤ MSP ➤ Municipalités ➤ SQ 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Créer une table de concertation pour définir une procédure afin d'identifier les modalités de dédommagement 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention
 □ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres
 ➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

23.0 Entretien hivernal

Objectif : Améliorer la sécurité durant la période hivernale

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
23.1 Prévention des accidents en période hivernale	23.1.1 Uniformiser l'entretien hivernal pour un niveau d'exigence égal	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Entrepreneurs en déneigement ➤ SAAQ 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Améliorer les communications entre les entrepreneurs de la région et des régions contiguës 					
	23.1.2 Diminuer le nombre de jours où les exigences de déneigement et de déglçage ne sont pas atteintes	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Entrepreneurs en déneigement 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Faire un bilan, après chaque tempête et à la fin de la saison hivernale, avec les équipes de déneigement ➤ Améliorer les mesures de contrôle et de surveillance sur la qualité de l'entretien hivernal 					
	23.1.3 Assurer des communications efficaces avec l'utilisateur	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ SAAQ 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Maintenir et améliorer le système d'information sur les conditions routières ☐ <i>Sensibiliser les conducteurs, notamment les jeunes, à l'importance d'adapter leur comportement à l'état de la chaussée (réduction de la vitesse, hausse de l'utilisation de pneus d'hiver)</i> 					

24.0 État et fonctionnalité des ponts

Objectif : Améliorer l'état et la fonctionnalité des structures

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
24.1 Maintien de l'indice de fonctionnalité des structures à 92	24.1.1 Intervenir sur les structures ayant un faible indice de fonctionnalité	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Intervenir sur 5 structures permettant le maintien de l'indice de fonctionnalité (S 1 – S 2) 					
	24.1.2 Poursuivre les évaluations de la capacité structurale de tous les ponts	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Évaluer la capacité structurale des 20 ponts de béton restants 					

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
24.2 Hausse de la moyenne régionale de l'indice d'état de 68 à 70	24.2.1 Intervenir sur les structures ayant un faible indice d'état	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Intervenir sur 5 structures ayant un faible indice d'état (S 1 – S 2) 					

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
24.3 Maintien de l'état sécuritaire des ponts	24.3.1 Améliorer l'inspection annuelle des structures	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Élaborer un plan de qualité selon la norme ISO 9002 portant sur les inspections des structures 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention
☐ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres
➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Qualité de vie, protection de l'environnement et développement socio-économique

25.0 Réseaux à caractère récréotouristique

Objectif : Développer des réseaux à caractère récréotouristique sécuritaires

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
25.1 Augmentation de la sécurité lors de déplacements de véhicules hors route (VHR) et de vélos	25.1.1 Mettre en valeur le potentiel récréotouristique des emprises ferroviaires abandonnées	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MRC* ➤ ATRAT ➤ MTQ ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ <i>Signature d'entente ou de bail visant l'aménagement des emprises ferroviaires abandonnées et préservant leur intégrité</i> ➤ Produire des analyses environnementales des emprises ferroviaires abandonnées faisant partie de la Route verte 					
	25.1.2 Permettre l'affichage d'une vitesse moindre pour les véhicules hors route (VHR) qui circulent dans des circuits autorisés en milieu urbain afin d'augmenter la sécurité des déplacements	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Évaluer la possibilité de réduire la vitesse des VHR en milieu urbain 					
	25.1.3 Prévoir, lorsque cela est requis, une surlargeur pour les VHR et les vélos lors de la réfection de ponts	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Évaluer la problématique concernant les surlargeurs de ponts nécessaires au déplacement des VHR 					
	25.1.4 Sensibiliser les motoneigistes et les vététistes à la pratique sécuritaire de leur activité et augmenter la surveillance de cette dernière	<ul style="list-style-type: none"> ➤ SAAQ* ➤ Clubs de motoneiges ➤ Clubs de VTT ➤ Corps policiers ➤ MRC ➤ MTQ ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ <i>Organiser une campagne de sensibilisation auprès des usagers</i> 					

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
25.2 Développement des réseaux à caractère récréotouristique	25.2.1 Augmenter le nombre de sentiers de motoneiges aménagés de 150 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Clubs de motoneiges* ➤ MRC ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ <i>Étendre le réseau de sentier de motoneiges</i> ❑ <i>Arrimer les réseaux de motoneige et de VTT avec les autres régions et l'Ontario</i> 					
	25.2.2 Augmenter le nombre de sentiers de VTT de 800 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Clubs de VTT* ➤ MRC ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ <i>Développer des clubs de VTT et aménager des sentiers</i> 					
	25.2.3 Augmenter le nombre de voies cyclables aménagées de 340 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Organismes impliqués* ➤ MRC ➤ MTQ ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Administrer les programmes de subvention applicables à l'aménagement de voies cyclables 					
	25.2.4 Augmenter le nombre de voies navigables balisées de 50 km	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Clubs nautiques* ➤ Pêches et Océans Canada ➤ MTQ ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ <i>Baliser les voies navigables</i> ❑ <i>Baliser les ponts</i> 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention
 ❑ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres
 ➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Qualité de vie, protection de l'environnement et développement socio-économique

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
25.3 Intégration des différents réseaux à caractère récréotouristique	25.3.1 Favoriser l'implantation de liens entre les centres urbains par des réseaux multifonctionnels (véhicules hors route)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MRC* ➤ ATRAT ➤ Clubs et organismes concernés ➤ Municipalités 	☐					
	25.3.2 Arrimer les différents réseaux locaux de voies cyclables avec le réseau provincial (Route verte)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MRC* ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ Organismes impliqués 	➤ Soutenir les projets par la <i>Politique sur le vélo</i>					
25.4 Consolidation du réseau de sentiers de motoneige et de VTT	25.4.1 Favoriser la permanence des réseaux de sentiers de motoneiges et de VTT	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Clubs de motoneiges* ➤ Clubs de VTT* ➤ MRC ➤ MRN-Terres ➤ MTQ ➤ Municipalités 	➤ Privilégier la permanence des traverses					
25.5 Réalisation de la Route verte	25.5.1 Compléter l'aménagement de la Route verte en Abitibi-Témiscamingue	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Corporation du Parc linéaire Rouyn-Noranda-Taschereau ➤ CRDAT ➤ MRC 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réaliser l'aménagement de la Route verte d'ici 2005 conformément au <i>Plan stratégique du ministère des Transports (S 9)</i> ➤ Subventionner l'aménagement de 50 km sur le Parc linéaire Rouyn-Noranda-Taschereau ➤ Recherche de partenaires financiers 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention
☐ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres
➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Qualité de vie, protection de l'environnement et développement socio-économique

26.0 Haltes routières

Objectif: Augmenter la qualité des haltes routières et leur nombre

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
26.1 Amélioration de la qualité des haltes routières existantes afin d'augmenter le nombre de visiteurs	26.1.1 Revoir le concept et la localisation actuelle des haltes routières	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ ATRAT ➤ Conseil de la culture ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Arrimer le projet de sites géomorphologiques du Conseil de la culture de l'Abitibi-Témiscamingue avec les haltes routières du MTQ ➤ Étudier la problématique du concept des haltes routières ➤ Mettre en place de l'information à caractère touristique dans les haltes routières (ex. : cartes routières, attraits touristiques) 					
	26.1.2 Favoriser la mise en valeur des paysages lors de l'implantation de haltes routières	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ ATRAT ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ S'assurer que les sites choisis présentent un intérêt en termes de paysage 					
26.2 Augmentation du nombre de haltes routières	26.2.1 Évaluer la possibilité d'implanter une autre halte routière dans la réserve faunique La Vérendrye	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ ATRAT ➤ SÉPAQ 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Déterminer les diverses options de sites possibles et apporter des recommandations 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention
 □ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres
 ➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Qualité de vie, protection de l'environnement et développement socio-économique

27.0 Déplacement des matières dangereuses

Objectif: Assurer le déplacement des matières dangereuses de manière à protéger la population et l'environnement

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
27.1 Considération du déplacement des matières dangereuses dans la préparation des plans de mesures d'urgence	27.1.1 Envisager des mesures d'intervention en prévision d'accidents impliquant des matières dangereuses	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MSP* ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ MENV ➤ Entreprises ferroviaires ➤ RRSSS 	☐					
	27.1.2 Sensibiliser les citoyens au danger que représente le transport des matières dangereuses d'usage domestique (ex. : propane, essence)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MENV* ➤ Fournisseurs de matières dangereuses ➤ SAAQ 	☐					
	27.1.3 Améliorer les connaissances concernant les mouvements impliquant des matières dangereuses en région	<ul style="list-style-type: none"> ➤ RRSSS* ➤ MENV ➤ MSP ➤ MTQ ➤ Municipalités 	➤ Mettre à jour l'étude sur le déplacement des matières dangereuses et faire circuler dans le milieu municipal					

28.0 Impacts de la circulation des véhicules lourds

Objectif: Diminuer les impacts de la circulation des véhicules lourds sur la qualité de vie des résidents en bordure des routes

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
28.1 Atténuation du bruit, de la poussière et des vibrations engendrés par les véhicules lourds	28.1.1 Sensibiliser les camionneurs au bruit occasionné par l'utilisation abusive des freins moteurs ou par l'utilisation d'équipements non conformes	<ul style="list-style-type: none"> ➤ SAAQ* ➤ Association de camionneurs ➤ MTQ ➤ Municipalités 	➤ Adopter une politique provinciale permettant de réglementer l'utilisation des freins moteur					
	28.1.2 Sensibiliser la population aux inconvénients (bruit, poussière) liés à l'implantation en bordure des routes	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MRC* ➤ MTQ ➤ Municipalités 	☐					
	28.1.3 Réduire les émissions de poussières et les vibrations engendrées par les véhicules lourds	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Entreprises forestières ➤ Municipalités ➤ SAAQ 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Documenter la question des vibrations attribuables aux caractéristiques des nouveaux véhicules lourds ➤ Installer des aires de nettoyage des camions à la sortie des routes forestières ➤ Paver les intérieurs de courbes et les accotements problématiques 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention

☐ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres

➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

29.0 Impacts de l'utilisation de véhicules

Objectif: Sensibiliser la population aux effets à long terme découlant de l'utilisation des véhicules

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
29.1 Participation à l'objectif gouvernemental de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et de polluants générés par les véhicules de transport	29.1.1 Favoriser le développement des services de transport collectif ou des modes alternatifs	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MRC* ➤ MENV ➤ MTQ ➤ RRSSS 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Voir thème «Mobilité des personnes» 					
	29.1.2 Promouvoir l'utilisation de modes de transport de marchandises moins polluants	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MENV* ➤ MTQ 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ 					
	29.1.3 Sensibiliser les propriétaires au bon entretien de leurs véhicules motorisés	<ul style="list-style-type: none"> ➤ SAAQ* ➤ MENV 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ <i>Organiser les campagnes de sensibilisation quant à la pollution générée par l'utilisation des véhicules</i> 					
	29.1.4 Favoriser le virage à droite au feu rouge	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Faire le suivi du projet pilote sur le virage à droite au feu rouge 					
	29.1.5 Sensibiliser les camionneurs à la pollution occasionnée par le fonctionnement des moteurs lors d'arrêts de longue durée	<ul style="list-style-type: none"> ➤ SAAQ* ➤ MENV ➤ MTQ ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention

☐ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres

➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Qualité de vie, protection de l'environnement et développement socio-économique

30.0 Paysage en bordure de la route

Objectif : Protéger les paysages et les valoriser en tant que ressource

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
30.1 Harmonisation des abords de route avec le paysage environnant	30.1.1 Entretien des emprises routières de manière à mettre en valeur le paysage, particulièrement aux entrées de la région et des villes (ex. : déboisement sélectif, modification du type de végétation, réaménagement et ensemencement de talus, signalisation, asphaltage d'accotements, publicité le long des routes)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Suivre les projets pilotes sur le traitement écologique de la végétation dans les emprises du MTQ ➤ Se doter d'un énoncé d'orientation régionale 					
	30.1.2 Cibler des paysages d'intérêt en bordure des routes dans les schémas d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MRC* ➤ MTQ 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ 					
	30.1.3 Promouvoir l'aménagement paysager aux abords de route (ex. : gravières ou parcs à résidus miniers)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Exploitants privés ➤ MENV ➤ MRN-Mines ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ Prévoir un volet aménagement paysager à chaque projet d'amélioration 					
	30.1.4 Assurer une meilleure intégration des installations d'utilités publiques le long des routes	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Entreprises d'utilités publiques ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Arrimer la démarche en matière de sécurité avec celle des paysages 					
	30.1.5 Assurer une meilleure gestion de la publicité le long des routes	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ MRC ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ S'assurer de la conformité de la nouvelle réglementation 					
	30.1.6 Étendre les pouvoirs des municipalités en matière de contrôle des nuisances	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MAMM* ➤ MRC ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ <i>Recevoir, analyser et recommander, s'il y a lieu, les demandes provenant du milieu</i> 					
	30.1.7 Promouvoir l'aménagement paysager aux abords de voies ferrées dans les zones urbaines	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Municipalités * ➤ Entreprises ferroviaires 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ <i>Revoir l'aménagement paysager aux abords de voies ferrées en zone urbaine afin d'atténuer les impacts visuels</i> 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention

☐ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres

➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

31.0 Ponts couverts

Objectif : Assurer l'entretien de certains ponts couverts et contribuer à leur mise en valeur

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
31.1 Conservation et mise en valeur de certains ponts couverts	31.1.1 Mettre en place un programme d'aide spécifique pour maintenir les ponts couverts de la région en bon état	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ ATRAT ➤ MCC ➤ MRC ➤ Municipalités ➤ Société québécoise des ponts couverts 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mettre en place un comité visant l'identification des ponts couverts devant être conservés ➤ Mettre en place une signalisation adéquate des ponts couverts 					
	31.1.2 Entretien adéquat des chemins donnant accès aux ponts couverts	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Municipalités* 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ 					

32.0 Impacts des véhicules hors route

Objectif : Atténuer les impacts de la circulation des véhicules hors route pour les résidents en bordure des sentiers

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
32.1 Réduction du bruit à proximité des résidences	32.1.1 Sensibiliser les utilisateurs de véhicules hors route à l'impact du bruit sur la qualité de vie des résidents	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Clubs de motoneiges* ➤ Clubs de VTT* ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ 					
	32.1.2 Favoriser l'éloignement des sentiers de véhicules hors route des zones résidentielles	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Municipalités * ➤ Clubs de motoneiges ➤ Clubs de VTT ➤ MRC 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ 					

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
32.2 Limitation des empiètements sur les terrains privés par les véhicules hors route	32.2.1 Promouvoir l'adhésion aux clubs de véhicules hors route	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Clubs de motoneiges* ➤ Clubs de VTT* 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ 					
	32.2.2 Promouvoir le respect du règlement sur les VHR	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Corps policiers* 	<ul style="list-style-type: none"> ☐ 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention

☐ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres

➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Qualité de vie, protection de l'environnement et développement socio-économique

33.0 Accès au territoire

Objectif: Assurer un accès adéquat et sécuritaire au territoire par les chemins forestiers pendant et après l'exploitation de la matière ligneuse

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
33.1 Diminution du nombre d'accidents sur les chemins forestiers pendant l'exploitation	33.1.1 Mettre en place un partenariat entre les différents utilisateurs de chemins forestiers afin de maintenir ces derniers en bon état	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Municipalités* ➤ Association des gestionnaires de ZEC ➤ CRDAT ➤ Entreprises forestières* ➤ MRC ➤ MREG ➤ MRN-Forêt ➤ Pourvoyeurs ➤ Villégiateurs 	☐					
	33.1.2 Prévoir des mécanismes de concertation entre les clubs de motoneiges et les entreprises forestières	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Clubs de motoneiges* ➤ ATRAT ➤ Entreprises forestières 	☐					
	33.1.3 Sensibiliser les différents usagers à la cohabitation sur les chemins forestiers pour assurer leur sécurité	<ul style="list-style-type: none"> ➤ SAAQ* ➤ Entreprises forestières ➤ MRN-Forêt ➤ MTQ 	☐					
	33.1.4 Améliorer la signalisation sur les chemins forestiers pour annoncer la période intensive de transport	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Entreprises forestières* ➤ MRN -Forêt* 	☐					
33.2 Recherche d'un mode de financement permanent pour l'entretien des chemins forestiers	33.2.1 Évaluer les options suivantes :	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MAMM* ➤ Association des gestionnaires de ZEC ➤ Entreprises forestières ➤ MRC ➤ MREG ➤ MRN-Forêt ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ Pourvoyeurs ➤ Villégiateurs 	☐					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention
☐ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres
➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

34.0 Impacts des travaux routiers

Objectif: Réduire les impacts des travaux routiers sur l'environnement

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
34.1 Amélioration et respect des mesures d'atténuation lors de travaux routiers	34.1.1 Sensibiliser les travailleurs et les entrepreneurs à la protection de l'environnement et appliquer les mesures d'atténuation	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Entrepreneurs ➤ MENV ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Intégrer les mesures d'atténuation aux devis de travaux routiers 					
	34.1.2 Améliorer les méthodes de travail pour réduire les impacts environnementaux	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MENV* ➤ MAMM ➤ MTQ 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Informer le milieu municipal des nouvelles pratiques respectueuses de l'environnement 					

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
34.2 Maintien des campagnes d'information et du suivi environnemental lors de travaux routiers majeurs	34.2.1 Assurer une bonne communication avec les résidents en bordure des routes où s'effectuent des travaux majeurs et un suivi adéquat afin de maintenir la qualité de vie de ces résidents	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MTQ* ➤ Municipalités 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Faire un plan de communication pour chaque projet d'amélioration ➤ Consulter la population avant la préparation de projets majeurs de réaménagement d'infrastructures routières 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention

□ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres

➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Qualité de vie, protection de l'environnement et développement socio-économique

35.0 Cadre législatif

Objectif: Alléger le processus d'approbation environnementale lors des opérations de construction et d'entretien routier

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
35.1 Diminution des contraintes administratives et des délais d'approbation	35.1.1 Harmoniser les règles des différents organismes au plan environnemental	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MENV* ➤ CRDAT ➤ Environnement Canada ➤ FAPAQ ➤ MREG ➤ MRN ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ Pêches et Océans Canada 	<input type="checkbox"/> Signature d'ententes administratives avec le MENV, le MRN ainsi que la FAPAQ					
	35.1.2 Adapter les règles concernant la disposition des neiges usées au contexte régional	<ul style="list-style-type: none"> ➤ MENV* ➤ MTQ ➤ Municipalités 	<input type="checkbox"/> Poursuivre les négociations visant à ce que les municipalités transportant moins de 5 000 m ³ de neiges usées soient pas assujetties au règlement sur les neiges usées.					

36.0 Signalisation touristique

Objectif: Doter la région d'une signalisation touristique adéquate

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
36.1 Intégration de la signalisation touristique	36.1.1 Uniformiser la signalisation municipale pour faciliter l'acheminement des touristes	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Municipalités* ➤ ATRAT ➤ Entreprises touristiques ➤ MRC 	<input type="checkbox"/>					
	36.1.2 Faciliter l'accès des entreprises et des organismes sans but lucratif à la signalisation routière touristique par des incitatifs	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ATRAT* ➤ SQPT 	<input type="checkbox"/>					
	36.1.3 Identifier les circuits touristiques d'intérêt régional nécessitant une signalisation particulière	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ATRAT* ➤ MRC ➤ MTQ 	<input type="checkbox"/>					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention
 Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres
 ➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Qualité de vie, protection de l'environnement et développement socio-économique

37.0 Événements touristiques, sportifs ou récréatifs

Objectif: Réduire les impacts des événements touristiques, sportifs ou récréatifs sur la fluidité de la circulation

Résultats attendus	Pistes d'intervention du Plan de transport	Partenaires	Actions 2002-2007	Bilan				
				2002	2003	2004	2005	2006
37.1 Réduction des délais d'attente et des contraintes liés à des événements spéciaux	37.1.1 Assurer une bonne diffusion de l'information et une signalisation appropriée lors de la tenue d'événements à caractère récréotouristiques, sportifs ou récréatifs	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Organisme promoteur de l'événement* ➤ Corps policiers municipaux ➤ MTQ ➤ SQ 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sensibiliser les organismes sur les impacts des événements récréotouristiques tenus sur les routes principales sans alternative au moment de la délivrance du permis 					

* L'astérisque indique le maître d'œuvre ou l'initiateur des pistes d'intervention

□ Actions à entreprendre par les partenaires gouvernementaux, municipaux et autres

➤ Actions à entreprendre par le ministère des Transports du Québec

Stratégies

STRATÉGIE 1 : ROUTE 101, DE TÉMISCAMING À MACAMIC

DESCRIPTION

La route 101 constitue un lien nord-sud important de l'Abitibi-Témiscamingue. Elle correspond à une porte d'entrée de la région. Elle permet également le raccordement avec les routes de l'Ontario. La route 101 traverse les municipalités régionales de comté d'Abitibi-Ouest, de Rouyn-Noranda et de Témiscamingue, de même qu'elle relie les centres urbains de Macamic, de Rouyn-Noranda, de Notre-Dame-du-Nord, de Ville-Marie et de Témiscaming. Le débit journalier moyen annuel de cette route varie de 1 000 à 3 000 véhicules.

PROBLÉMATIQUE

La route 101 joue un rôle important dans le déplacement des marchandises, tant pour l'acheminement des matières premières vers les usines de transformation que pour le transport des produits manufacturés vers les marchés extérieurs, principalement vers ceux de l'Ontario et des États-Unis. Sur la route 101, il circule en moyenne de 400 à 500 véhicules lourds par jour. Les trains routiers sont nombreux. La route 101 offrant peu de possibilités de dépassement, la fréquence des déplacements des véhicules lourds occasionne des conflits avec les autres usagers de la route (résidents, touristes, agriculteurs, etc.) et entraîne des problèmes de sécurité et de fluidité de la circulation. De plus, la circulation de ces véhicules lourds engendre de l'orniérage et une détérioration de la surface de la chaussée.

STRATÉGIE

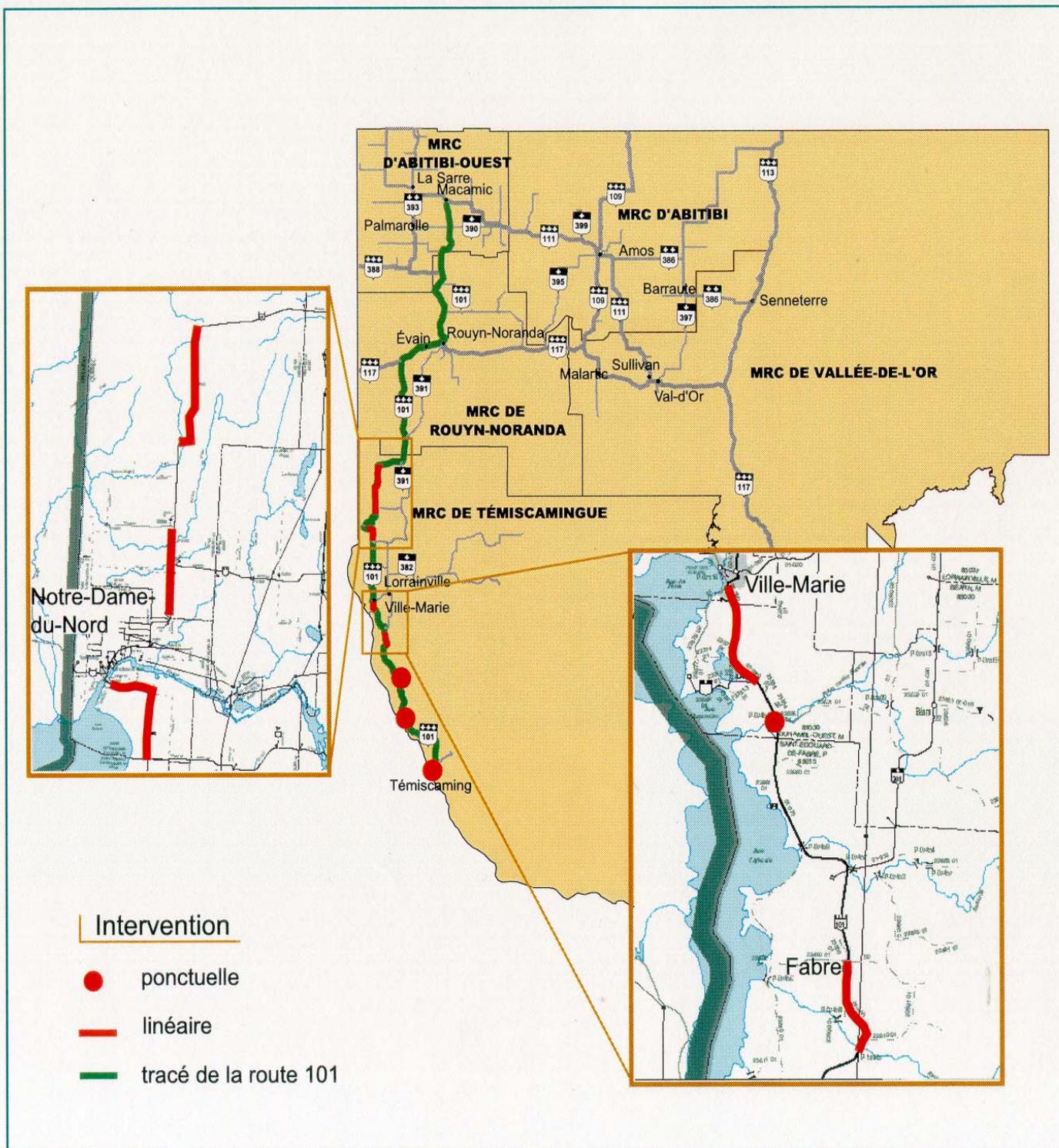
- ◆ Améliorer le bilan de sécurité routière en réduisant le nombre d'accidents mortels et graves de 10 %;
- ◆ Améliorer la qualité du réseau routier et diminuer la dégradation des chaussées;
- ◆ Maintenir de bonnes conditions de circulation par l'amélioration des possibilités de dépassement.

Les actions prévues sont :

- ◆ Aménagement de voies auxiliaires dans les pentes fortes (Fabre et canton Tabaret);
- ◆ Reconstruction de la route à Notre-Dame-du-Nord :
 - corrections géométriques de la route;
 - amélioration de la capacité portante;
- ◆ Réfection de la chaussée dans trois secteurs :
 - Roulier/Notre-Dame-du-Nord (30 km);
 - Ville-Marie/Duhamel-Ouest (6 km);
 - Fabre (3 km);
- ◆ Réfection de ponts :
 - Saint-Bruno-de-Guigues;
 - Laniel;
 - Témiscaming;
 - Duhamel-Ouest.

COÛTS ESTIMÉS :

22 M\$



STRATÉGIE 2 : ROUTE 111, DE VAL-D'OR À LA SARRE

DESCRIPTION

La route 111 traverse les MRC de Vallée-de-l'Or, d'Abitibi et d'Abitibi-Ouest. Le débit journalier moyen annuel se situe généralement entre 1 500 et 5 000 véhicules, mais il atteint 11 000 véhicules à l'approche des villes de Val-d'Or et d'Amos. La circulation locale y est importante, tout comme la circulation de transit. L'approvisionnement des usines de transformation du bois qui se trouvent en bordure de la route 111 génère un déplacement de marchandises à considérer.

PROBLÉMATIQUE

Sur la route 111, les traversées d'agglomérations constituent les sections de route qui présentent le plus de possibilités de conflits entre les différents types d'usagers. Par ailleurs, la chaussée et les ponts de la route 111 subissent la pression exercée par le déplacement des marchandises, notamment les matières premières et les produits finis de l'industrie forestière. La formation d'ornières, liée au transport lourd, constitue une forme de dégradation de la chaussée qui affecte la sécurité des usagers.

STRATÉGIE

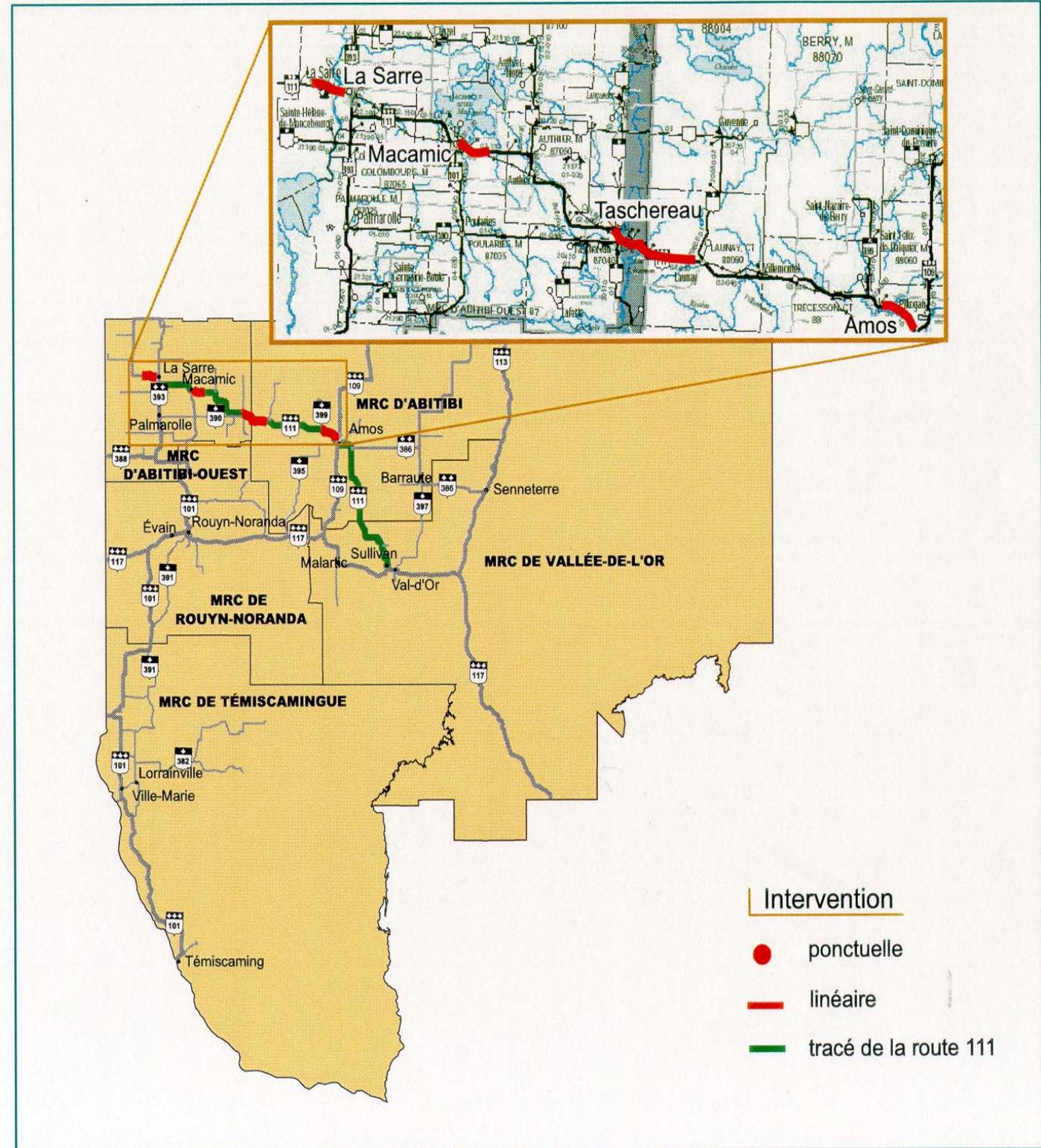
- ◆ Améliorer le bilan de sécurité routière par :
 - la réduction du nombre d'accidents mortels et graves de 10 %;
 - l'asphaltage des accotements des sections de route présentant un débit journalier de véhicules supérieur à 2 000 et un débit journalier de véhicules lourds supérieur à 400;
- ◆ Améliorer la qualité du réseau routier et diminuer la dégradation des chaussées;
- ◆ Améliorer l'état et la fonctionnalité des structures en débutant par celles qui présentent un faible indice d'état.

Les actions prévues sont :

- ◆ Réfection de la chaussée dans quatre secteurs :
 - Taschereau/Launay (15,5 km);
 - Macamic (2,1 km);
 - La Sarre (1,5 km);
 - Amos (4 km);
- ◆ Renforcement de ponts :
 - La Sarre;
 - Saint-Marc-de-Figuery.

COÛTS ESTIMÉS :

16,7 M\$



STRATÉGIE 3 :

RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 111 À L'ENTRÉE EST D'AMOS

DESCRIPTION

La route 111 est un lien routier important reliant les villes de Val-d'Or, d'Amos et de La Sarre. À l'entrée de la ville d'Amos, le débit journalier moyen annuel varie de 6 800 à 10 900 véhicules. De 2 002 à 2 008, une augmentation de 2 % par an du débit de circulation est prévue. Ce débit atteindra environ 13 200 véhicules par jour.

PROBLÉMATIQUE

À l'entrée est de la ville d'Amos, la route 111 présente un profil complexe considérant la topographie des lieux, la localisation ainsi que l'aménagement des accès, des intersections de rues et des stationnements. Le sentiment d'insécurité chez les usagers locaux découle des nombreux conflits possibles entre la circulation de transit et la circulation locale. De plus, la largeur du champ visuel à l'entrée de la ville favorise chez les conducteurs en transit le maintien d'une vitesse de circulation élevée jusque dans la zone urbaine. Ainsi, par endroit, le nombre d'accidents atteint un taux critique.

STRATÉGIE

- ◆ Améliorer la sécurité dans les traversées d'agglomérations en favorisant une meilleure cohabitation de la circulation locale et de transit.

Les actions prévues sont :

- ◆ Corrections géométriques de la route et asphaltage des accotements;
- ◆ Aménagement d'une voie de virage à gauche, deux sens;
- ◆ Réduction, normalisation et contrôle des accès;
- ◆ Aménagement de carrefours giratoires aux intersections problématiques;
- ◆ Mise en place de mesures d'apaisement de la circulation (encadrement visuel de la route, aménagement paysager, signalisation).

COÛTS ESTIMÉS :

12,1 M\$



STRATÉGIE 4 : ROUTE 113, DE LOUVICOURT À RAPIDE-DES-CÈDRES

DESCRIPTION

La route 113 est le lien entre l'Abitibi-Témiscamingue et les villes de Lebel-sur-Quévillon et de Chibougamau, dans la région du Nord-du-Québec. Le débit journalier moyen annuel se situe à environ 1 500 véhicules bien qu'il diminue rapidement si l'on progresse vers le nord.

PROBLÉMATIQUE

Sur cet axe, la ville de Senneterre constitue un carrefour de circulation des personnes et des marchandises. D'une part, les industries forestière et minière y sont installées; d'autre part, la présence d'un centre régional de triage pour le chemin de fer consolide cette position de noeud majeure. Le vaste territoire forestier, à l'est de Senneterre, constitue notamment une importante zone d'approvisionnement en matière ligneuse pour les usines de Senneterre, de Val-d'Or, d'Amos et de La Sarre. La route 113, comme toutes les routes sollicitées pour le transport des ressources forestières et minières, connaît un vieillissement prématuré de sa chaussée. L'apparition d'ornières représente le principal problème puisqu'elles affectent la sécurité des usagers.

STRATÉGIE

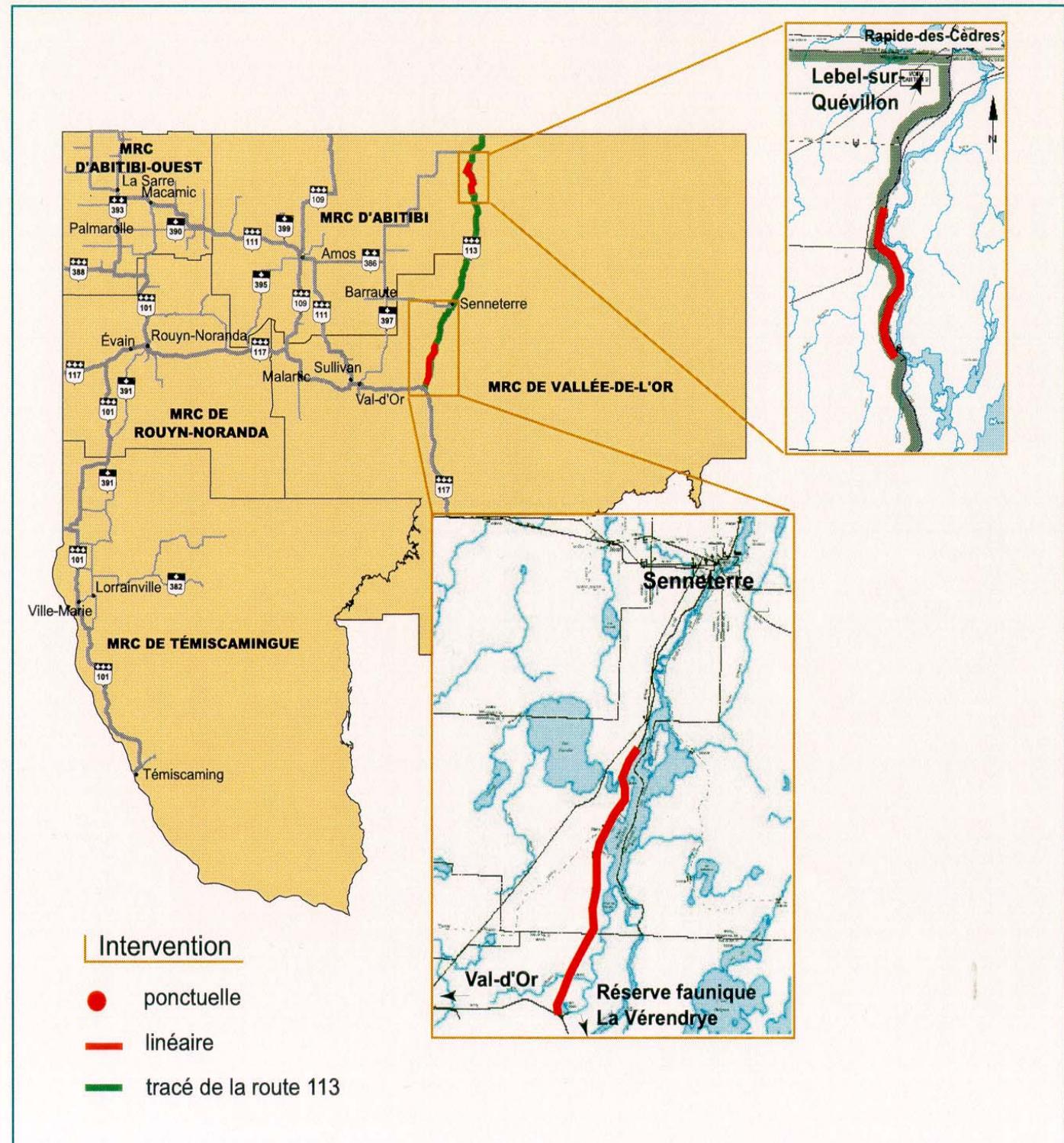
- ◆ Améliorer le bilan de sécurité routière en réduisant le nombre d'accidents mortels et graves de 10 %;
- ◆ Améliorer la qualité du réseau routier et diminuer la dégradation des chaussées.

Les actions prévues sont :

- ◆ Réfection de la chaussée dans deux secteurs :
 - du kilomètre 0 au kilomètre 22;
 - du kilomètre 87 au kilomètre 102.

COÛTS ESTIMÉS :

6,8 M\$



STRATÉGIE 5 :

ROUTE 117, DE LA RÉSERVE FAUNIQUE LA VÉRENDRYE À LA FRONTIÈRE QUÉBEC-ONTARIO

DESCRIPTION

La route 117 est la principale porte d'entrée de la région et le seul lien nord-sud entre l'Abitibi-Témiscamingue et la région de Montréal. Le débit journalier moyen annuel varie de 2 000 à 13 000 véhicules. La route 117 relie les centres urbains de Val-d'Or, de Malartic et de Rouyn-Noranda. Elle permet également de joindre la région du Nord-Est ontarien, avec laquelle l'Abitibi-Témiscamingue entretient de nombreux échanges commerciaux.

PROBLÉMATIQUE

En Abitibi-Témiscamingue, la route 117 est la plus sollicitée tant pour le transport des personnes que pour le déplacement des marchandises. Comme elle traverse la réserve faunique La Vérendrye, cela implique une circulation en milieu relativement isolé. En cas d'une fermeture de la route dans ce secteur, aucune alternative fonctionnelle n'est possible. À partir de la ville de Val-d'Or, la route comporte des débits de circulation qui varient beaucoup selon les zones péri-urbaines et urbaines franchies. Les conflits entre la circulation locale et celle de transit y sont nombreux et affectent la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers.

STRATÉGIE

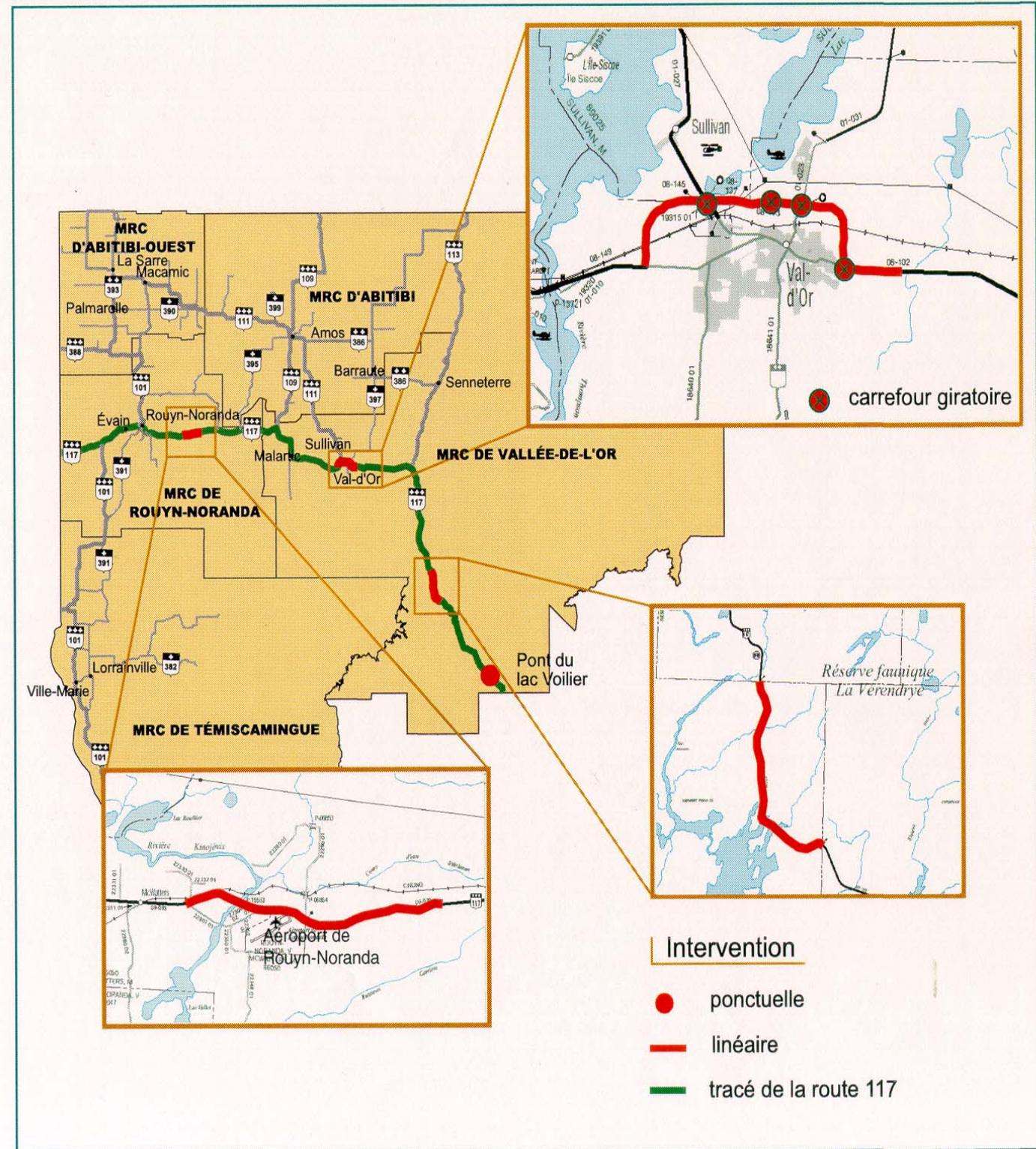
- ◆ Améliorer le bilan de sécurité routière par :
 - la réduction du nombre d'accidents mortels et graves de 10 %;
 - le réaménagement d'intersections problématiques;
 - l'asphaltage des accotements des sections de route présentant un débit journalier de véhicules supérieur à 2 000 et un débit journalier de véhicules lourds supérieur à 400;
- ◆ Améliorer la qualité des chaussées et diminuer leur dégradation;
- ◆ Assurer une desserte routière du territoire par la réduction des impacts de la fermeture de route lors des situations d'urgence;
- ◆ Améliorer l'état et la fonctionnalité des structures.

Les actions prévues sont :

- ◆ Réfection de la chaussée de la voie de contournement de Val-d'Or;
- ◆ Aménagement de carrefours giratoires;
- ◆ Renforcement de la chaussée et asphaltage des accotements :
 - McWatters vers côte Joannes (8 km);
 - lac Morrison au lac Gabbro (16 km);
 - entrée est de Val-d'Or (3,5 km);
- ◆ Reconstruction du pont du lac Voilier (réserve faunique La Vérendrye);
- ◆ Installation de panneaux à message variable aux entrées nord et sud de la réserve faunique La Vérendrye.

COÛTS ESTIMÉS :

18,3 M\$



STRATÉGIE 6 : CORRECTION DE SITES PROBLÉMATIQUES

DESCRIPTION

La localisation des accidents routiers survenus au cours des trois dernières années sur le territoire met en évidence des sites potentiellement dangereux sur le réseau routier. L'analyse de sécurité révèle le caractère accidentogène de ces sites et permet d'identifier le type d'intervention susceptible de corriger la situation.

PROBLÉMATIQUE

En Abitibi-Témiscamingue, le réseau routier sous la responsabilité du ministère des Transports totalise 2 230 kilomètres. Le bilan de sécurité routière démontre que le taux d'accidents de la région est de 2,73 accidents par 100 habitants comparativement à 2,37 au niveau provincial. La gravité des blessures des victimes se révèle également supérieure à la moyenne québécoise, soit 24,7 accidents mortels pour 100 000 habitants en Abitibi-Témiscamingue alors que le taux moyen du Québec est de 12,6.

STRATÉGIE

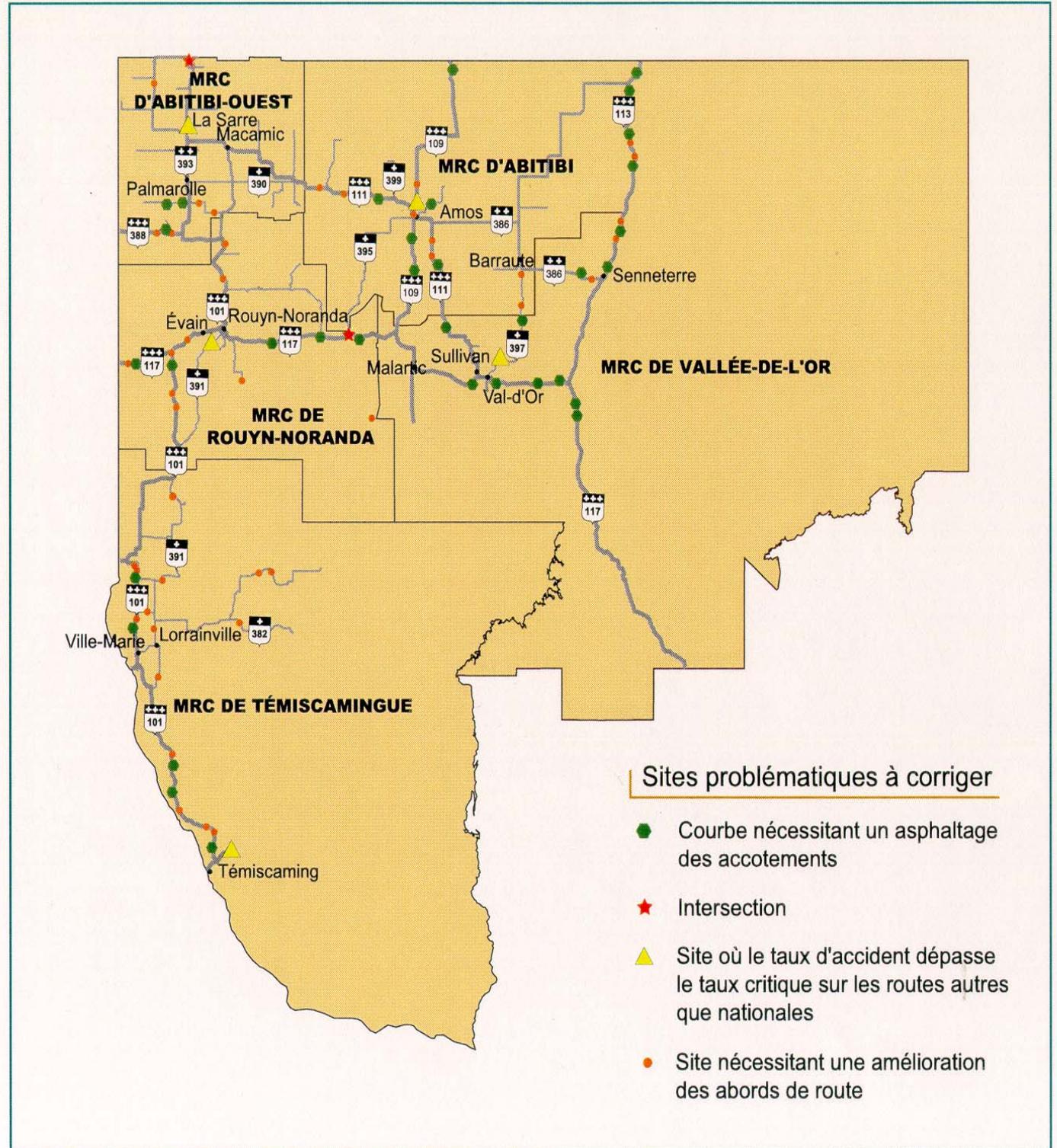
- ◆ Amélioration du bilan de sécurité routière par :
 - l'identification et la correction de sites potentiellement les plus dangereux;
 - le réaménagement d'intersections problématiques;
 - l'amélioration des abords de route afin de diminuer la gravité des accidents lors des sorties de route;
 - l'asphaltage de l'intérieur et de l'extérieur des courbes afin d'augmenter le niveau de sécurité.

Les actions prévues sont :

- ◆ Correction de sites accidentogènes :
 - route 109/rue Bouchard à Amos;
 - chemin Kipawa;
 - route 397/chemin Val-du-Repos;
 - route 391/rang 5 et 6 à Évain;
- ◆ Aménagement d'intersections problématiques :
 - route 117/route 395;
 - route 109/Pikogan;
 - route 393/rang 2 et 3 Sainte-Germaine-Boulé ;
 - route 393/rang 8 et 9 à Val-Saint-Gilles;
- ◆ Asphaltage des accotements des courbes et des sections démontrant un empiètement par les véhicules lourds;
- ◆ Aménagement sécuritaire des abords de route :
 - atténuation des pentes de talus;
 - installation ou remplacement de glissières.

COÛTS ESTIMÉS :

5,8 M\$



STRATÉGIE 7 : GESTION DES CORRIDORS ROUTIERS

DESCRIPTION

En matière de réaménagement routier, les enjeux en milieu urbanisé sont différents de ceux du milieu rural : les problèmes de sécurité y sont importants et les plaintes nombreuses. La délimitation du milieu périurbain, transition entre les milieux urbain et rural, est diffuse. Elle entraîne fréquemment une confusion pour le conducteur qui circule du milieu rural au milieu urbain. La gestion des corridors routiers est ce qui permet d'établir un lien important entre l'aménagement du territoire, d'une part, et l'exploitation du réseau, d'autre part.

PROBLÉMATIQUE

La région se caractérise par l'étendue de son territoire et de son réseau routier. Plusieurs municipalités présentent un développement linéaire en bordure des principaux axes routiers, ce qui rend la traversée d'agglomération difficile. L'augmentation des points de conflits entre les usagers en transit et la circulation locale est plus perceptible dans les secteurs périurbains où les débits de circulation sont plus importants. Le taux d'accidents dans les zones de 50 km/h est plus élevé en région qu'ailleurs au Québec et la multiplication des accès augmente les risques d'accidents. De plus, cela crée un sentiment d'insécurité chez les usagers de la route et diminue la fluidité de la circulation.

STRATÉGIE

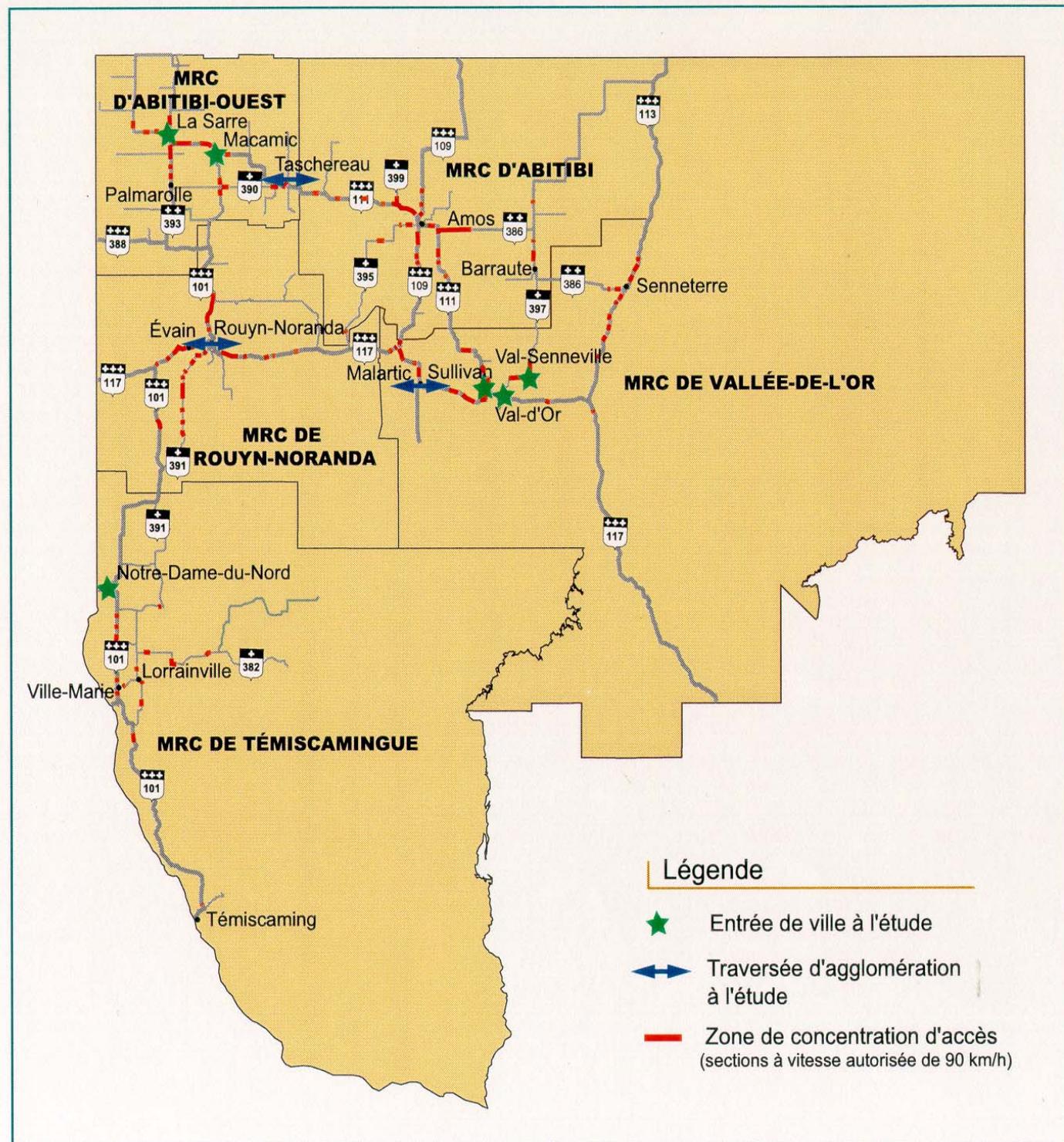
- ◆ Améliorer la sécurité dans les traversées d'agglomérations par une diminution de 10 % du nombre d'accidents dans les zones de 50 km/h sur les routes nationales et régionales;
- ◆ Maintenir de bonnes conditions de circulation;
- ◆ Améliorer la sécurité sur le réseau routier par une meilleure gestion des accès et, notamment, par l'adoption d'une politique de gestion des accès conjointement avec le milieu municipal.

Les actions visées sont :

- ◆ Étude de l'entrée de ville de :
 - La Sarre;
 - Macamic;
 - Notre-Dame-du-Nord;
 - Sullivan;
 - Val-d'Or;
 - Val-Senneville;
- ◆ Étude de la traversée d'agglomération de :
 - Malartic;
 - Rouyn-Noranda;
 - Taschereau.

COÛTS ESTIMÉS :

0,9 M\$



STRATÉGIE 8 : ROUTES COLLECTRICES

DESCRIPTION

Les routes collectrices représentent, en termes de longueur, le tiers du réseau routier de l'Abitibi-Témiscamingue. Elles permettent le raccordement de nombreuses petites municipalités et jouent un rôle essentiel dans l'acheminement des ressources naturelles vers les usines de transformation du bois et du minerai. La majorité des routes collectrices présentent un revêtement de béton bitumineux ou un traitement de surface. Toutefois, 51 kilomètres de routes collectrices se caractérisent encore par une chaussée gravelée.

PROBLÉMATIQUE

La structure des routes collectrices de la région supporte difficilement la pression exercée par le déplacement fréquent de charges lourdes. Le passage répété des véhicules lourds entraîne la formation de dépressions en trace de roues : ce sont les ornières. Une ornière de plus de 15 mm de profondeur peut entraîner la perte de contrôle d'un véhicule en raison de l'effet de canal ou de l'aquaplanage provoqué par l'accumulation d'eau dans la dépression. Quant aux routes collectrices en gravier, l'absence de revêtement limite la qualité et la sécurité des déplacements et affecte la qualité de vie des résidents à cause des émissions de poussières.

STRATÉGIE

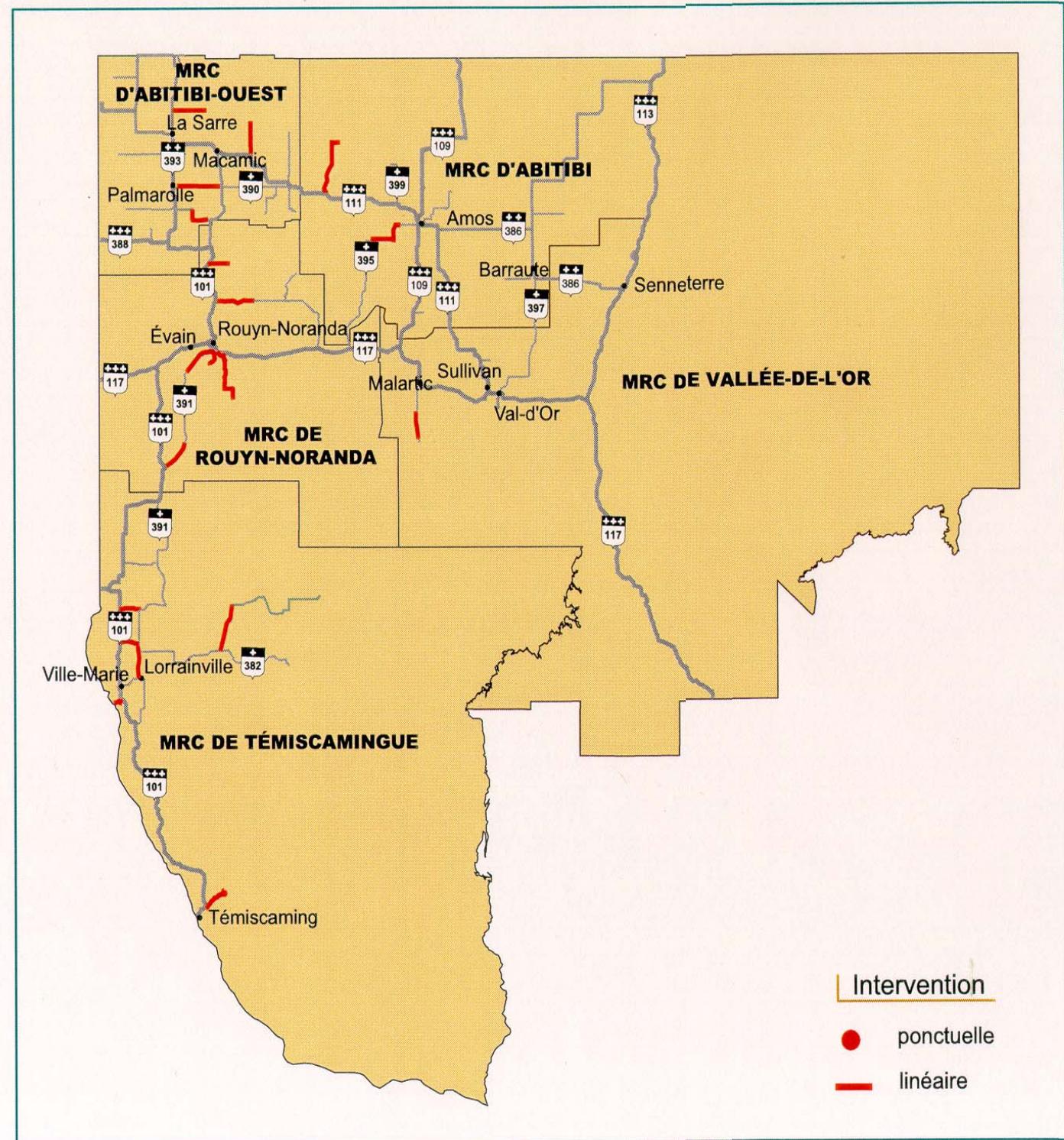
- ◆ Augmenter les investissements de 2 M\$ par année afin d'améliorer l'état général des routes collectrices;
- ◆ Améliorer le bilan de sécurité routière en réduisant le nombre d'accidents mortels et graves de 10 %;
- ◆ Améliorer la qualité de la chaussée en diminuant de 10 % le nombre de kilomètres défectueux en matière d'ornièrage;
- ◆ Atténuer le bruit, la poussière et les vibrations engendrés par les véhicules lourds.

Les actions prévues sont :

- ◆ Revêtement de la route :
 - route 390 : Palmarolle/Poularies (8,9 km);
 - route 391 : Cloutier/Rollet (8,4 km);
- ◆ Réfection de la chaussée :
 - chemin de Guérin (11,5 km);
 - chemin du lac Mourier (7,4 km);
 - chemin D'Alembert-Cléricy (13 km);
 - chemin du Vieux-Fort (2,8 km);
 - chemin Kipawa (9 km);
 - chemin de Guyenne (12 km);
 - chemin Authier-Nord (13,2 km);
 - montée Gauthier (9,2 km);
 - chemin de Chazel (10,9 km);
 - chemin de Destor (7,3 km);
 - chemin de Saint-Edmond (3 km);
 - Sainte-Gertrude-Manneville (7,6 km);
 - Rouyn-Noranda/Beaudry (10,3 km);
 - entrée Est Sainte-Germaine-Boulé (9 km);
 - avenue Granada (4 km);
 - route 391 : Lorrainville (10 km);
 - chemin Latulipe-Moffet (10,2 km);
 - chemin de Bellecombe (18 km).

COÛTS ESTIMÉS :

36,5 M\$



STRATÉGIE 9 : ROUTE VERTE EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

DESCRIPTION

La Route verte, en Abitibi-Témiscamingue, est d'une longueur de 479 kilomètres et traverse toutes les municipalités régionales de comté. Le tracé retenu est composé d'accotements asphaltés le long de routes nationales et de pistes cyclables aménagées sur des emprises ferroviaires abandonnées. Trente pour cent de la Route verte est actuellement réalisée (144 km).

PROBLÉMATIQUE

Les circuits de longs parcours de vélo sont peu développés en Abitibi-Témiscamingue. Quelques villes de la région ont aménagé des circuits locaux, mais ceux-ci, sauf exception, ne sont pas reliés entre eux. Le potentiel récréotouristique de la région pour la pratique du cyclisme d'excursion reste donc à exploiter. La répartition de la population en Abitibi-Témiscamingue fait en sorte que la réalisation de la Route verte repose surtout sur le ministère des Transports qui, en vertu de sa *Politique sur le vélo*, inclut l'asphaltage des accotements à ces projets de travaux routiers. Par ailleurs, la plate-forme de certaines portions de route de la région doit subir un élargissement avant que l'on puisse procéder à l'aménagement de la Route verte.

STRATÉGIE

- ◆ Augmenter les investissements de 1,5 M\$ par année afin de respecter les échéances de la réalisation de la Route verte;
- ◆ Développer des réseaux à caractère récréotouristique sécuritaires par :
 - la mise en valeur du potentiel récréotouristique des emprises ferroviaires abandonnées;
 - l'augmentation de voies cyclables aménagées de 340 km.

Les actions prévues sont :

- ◆ Asphaltage d'accotement dans le cadre de la Route verte :
 - Rollet/Montbeillard (8 km);
 - Val-d'or/entrée de la réserve faunique La Vérendrye (42 km);
 - traversée de Val-d'or (11 km);
 - entrée de la réserve faunique La Vérendrye (14 km);
 - Rivière-Héva/Amos (40 km);
 - Montbeillard/Évain (35 km);
 - Angliers/intersection route 101 (37 km);
 - Taschereau/Amos (45 km);
- ◆ Subventions à des organismes et à des corporations de parc linéaire pour l'aménagement de voies cyclables;
- ◆ Recherche d'une participation financière du milieu pour la réalisation de la Route verte.

COÛTS ESTIMÉS :

11 M\$

