

# Plan de transport de Portneuf

Un complément essentiel au dynamisme régional

*Plan d'action*



# Plan de transport de Portneuf

---

Un complément essentiel au dynamisme régional

*Plan d'action*

---

Dépôt légal  
Bibliothèque nationale du Québec, 2003  
ISBN 2-550-40367-3  
Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

## LETTRE DU DIRECTEUR DE QUÉBEC

La réalisation du Plan de transport de Portneuf constitue en soi l'aboutissement de l'analyse de la problématique du transport dans son ensemble pour la région de Portneuf. C'est donc avec beaucoup de plaisir et une grande satisfaction que je vous propose le dernier jalon de cette réalisation, soit le Plan d'action.

Cette dernière étape, appuyée sur des analyses objectives, propose des orientations et des actions réalistes permettant d'atteindre les enjeux mis en évidence lors de la confection du Diagnostic du Plan de transport de Portneuf, qui a été élaboré après consultation avec les intervenants du milieu.

Cinq axes d'intervention sont ainsi proposés dans le présent document. On y trouve des orientations et des actions qui auront un effet sur le réseau routier, le transport routier collectif des personnes, sur l'aménagement du territoire et l'environnement, sur le transport des marchandises et l'intermodalité ainsi que sur le transport récréatif.



Particulièrement pour le réseau routier, les orientations et les actions retenues dans le Plan d'action respectent, dans la mesure du possible, l'ensemble des contraintes budgétaires et techniques propres à la réalisation d'un projet routier, tout en tenant compte des considérations environnementales, humaines et économiques du moment. Notons aussi que la participation du milieu est essentielle pour l'accomplissement du Plan d'action dans son ensemble, surtout pour ce qui est des actions qui lui incombent.

Enfin, ce plan d'action porte également sur un horizon de quinze ans, privilégiant les analyses et études au cours des cinq premières années de sa mise en œuvre, lorsqu'elles seront nécessaires, pour indiquer le plus rapidement possible les solutions techniques et politiques à retenir.

**Le directeur de Québec,**  
*Luc Bergeron, ing*  
Novembre 2002

## ÉQUIPE DE RÉALISATION

Supervision, conception, recherche, rédaction et mise en page du Diagnostic et du Plan d'action pour le Plan de transport de Portneuf

### COMITÉ DIRECTEUR

#### PRÉSIDENT

**Luc Bergeron**, directeur  
Direction de Québec

**Marcel Gagné**, ing.,  
Coordonnateur du plan de transport  
Service des inventaires et du Plan

**Louise de la Sablonnière**, chef  
Service des inventaires et du Plan

**Louis Maranda**, chef  
Service des liaisons avec les partenaires  
et les usagers

**Yvan Barrette**, chef  
Centre de services de Cap-Santé

**Philippe Barrette**, agent de recherche  
Direction générale des politiques  
et de la sécurité en transport

**Denis Denis**, préfet  
Municipalité régionale de comté de Portneuf

**Jacques Landry**, responsable de l'aménagement  
MRC de Portneuf

**Théodore L. Davidson**, président  
Centre local de développement de Portneuf

**Robert Châtelain**,  
Conseil régional de concertation et  
de développement de la région de Québec

### COMITÉ TECHNIQUE

#### PRÉSIDENTE

**Louise de la Sablonnière**, chef  
Service des inventaires et du Plan

**Marcel Gagné**, ing.,  
Coordonnateur du plan de transport  
Service des inventaires et du Plan

**Anny-Christine Lavoie**, ing.  
Service des inventaires et du Plan

**Claude Parent**, agent d'information  
Service des liaisons avec les partenaires  
et les usagers

**Yvan Barrette**, chef  
Centre de services de Cap-Santé

**Bernard Ouellet**  
Direction générale de Québec et de l'Est

**Alain Bolduc**  
Direction de la planification stratégique  
en transport

**Patrice Gagnon**, aménagiste  
MRC de Portneuf

#### Collaborateurs à l'équipe technique

**Claude Sirois**  
Service des inventaires et du Plan

**André Savard**  
Service des inventaires et du Plan

**Maryse Hamel**  
Service des inventaires et du Plan

**Sophie Jackson**,  
Service des inventaires et du Plan

**Seddick Mihoubi**, ing.  
Service des projets

**Diane Huot**  
Service des liaisons avec les partenaires  
et les usagers

**Gérald A. Daoust**  
Service des liaisons avec les partenaires  
et les usagers

**Réal Blanchette**  
Service des liaisons avec les partenaires  
et les usagers

**René Savard**  
Centre local de développement de Portneuf

## COMITÉ CONSULTATIF

### Table de la MRC

**Jacques Bouillé**, préfet  
MRC de Portneuf et maire de Deschambault

**Gaston Bisson**  
Maire de Rivière-à-Pierre

**Denis Langlois**  
Maire de Saint-Léonard-de-Portneuf

**Alban Robitaille**  
Maire de Saint-Raymond

**Raymond Francoeur**  
Maire de Sainte-Christine-d'Auvergne

**Deny Lépine**  
Maire de Saint-Alban

**Marcel Tessier**  
Maire de Saint-Thuribe

**Jean-Paul Darveau**  
Maire de Saint-Ubalde

**André Filteau**  
Maire de Saint-Casimir

**Michel Matte**  
Maire de Saint-Marc-des-Carières

**Luc Gignac**  
Maire de Saint-Gilbert

**Gaétan Garneau**  
Maire de Grondines

**Jean-Louis Marcotte**  
Maire de Notre-Dame-de-Portneuf

**Jacquelin Beaupré**  
Maire de Portneuf

**Laurier Gauthier**  
Maire de Saint-Basile

**Jean-Yves Nobert**  
Maire de Cap-Santé

**Paul-Eugène Parent**  
Maire de Pont-Rouge

**Denis Denis**  
Maire de Donnacona

**Normand Bolduc**  
Maire de Neuville

**Guy Beaudoin**  
Maire de Lac-Sergent

**Jacques Landry**, responsable de l'aménagement  
MRC de Portneuf

**Patrice Gagnon**, aménagiste  
MRC de Portneuf

### Table du CLD

**Théodore L. Davidson**, président  
Table de concertation Industrie

**Gaétan Denis**  
Transport intégration Portneuf

**Jerry Matte**  
Transport intégration Portneuf

**René Paquet**  
Transport scolaire de Portneuf

**Jasmin Douville**  
Transport en vrac de Portneuf

**Marc Gagnon**  
Transport maritime SODES  
(*Société de développement  
économique du Saint-Laurent*)

**Sylvain Brière**  
Transport ferroviaire CFQG  
(*Chemin de fer Québec-Gatineau*)

**Yves Guillemette**  
Transport ferroviaire Canadien National

**André Pleau**  
Sûreté du Québec

**Jean-Guy Lavoie**  
Regroupement des personnes âgées

**Guy Beaulieu**  
SADAC  
(*Société d'aide au développement  
des collectivités*)

**Jacquelin Beaupré**  
Maire délégué de la MRC

**Dominique Bélanger**  
Table de concertation Agroalimentaire

**Roger Bertrand**  
Député de Portneuf à l'Assemblée nationale du Québec

**Marylène Tessier**  
Adjointe au député de Portneuf à l'Assemblée nationale du Québec

**Denis Bisson**  
Table de concertation Santé et services sociaux

**Gaston Bisson**  
Maire délégué de la MRC

**Alain Blanchette**  
Table de concertation Concert'Action

**Jacques Bouillé**  
Table de concertation municipale

**Michel Brault**  
Bureau de la Capitale nationale

**Luc Côté**  
Table de concertation Forêt

**Richard Côté**  
Table de concertation Environnement

**Pascal Cothet**  
Table de concertation Tourisme

**Diane Couture Fortin**  
Table de concertation FEDMO

**Roger Dussault**  
Table de concertation Culture

**André Filteau**  
Maire délégué de la MRC

**Michel Gauthier**  
Collège électoral Commerce et gens d'affaires

**Dominique Girard**  
Collège électoral Commerce et gens d'affaires

**Pierrette Girard**  
Table de concertation Économie sociale

**Diane Grenon**  
Centre local d'emploi

**Danielle Marcotte**  
Collège électoral Commerce et gens d'affaires

**Michel Matte**  
Maire délégué de la MRC

**Marie McLaughlin**  
Collège électoral des travailleurs

**Alban Robitaille**  
Maire délégué de la MRC

**Claude Rochette**  
Collège électoral des coopératives

**Pierre Rondeau**  
Table de concertation Commerces et services

**René Savard**  
Centre local de développement de Portneuf

*Cartographie, photographies,  
mise en pages, dactylographie et vérification*

**Claude Sirois**  
Service des inventaires et du Plan

**Jean-Pierre Tremblay**, agent d'information  
Direction des communications

**Louise Villeneuve**  
Service des liaisons avec les partenaires et les usagers

**Sophie Jackson**  
Service des inventaires et du Plan

**Diane Grondin**  
Service des inventaires et du Plan

**Denise Lemire**  
Service des inventaires et du Plan

**Lise Binet**  
Service des inventaires et du Plan

**Louise Houde**  
Service des liaisons avec les partenaires et les usagers

**Danielle Chouinard**  
Service des liaisons avec les partenaires et les usagers

**Marcel Gagné**  
Service des inventaires et du Plan

**TABLE DES MATIÈRES**

LETTRE DU DIRECTEUR DE QUÉBEC ..... I

ÉQUIPE DE RÉALISATION ..... III

INTRODUCTION ..... 1

SOMMAIRE DU DIAGNOSTIC ..... 5

SYNTHÈSE DES PROBLÉMATIQUES MAJEURES ..... 11

PLAN D'ACTION ..... 19

SYNTHÈSE FINANCIÈRE DES PRINCIPALES ACTIONS RETENUES CONCERNANT  
LE TRANSPORT ROUTIER ..... 29

FICHES TECHNIQUES ..... 33

## INTRODUCTION

Pour le Plan de transport de Portneuf, la réalisation du Plan d'action constitue en soi l'aboutissement de l'analyse de la problématique du transport dans son ensemble pour la région de Portneuf. Cette dernière étape, appuyée sur des analyses objectives, propose des orientations et des actions réalistes permettant d'atteindre les enjeux mis en évidence lors de la confection du Diagnostic du Plan de transport de Portneuf.

Cinq axes d'intervention ont été privilégiés pour l'ensemble du territoire à l'étude illustré à la carte 1. On y trouve ainsi des orientations et des actions qui auront un effet sur le réseau routier, sur le transport routier collectif des personnes, sur l'aménagement du territoire et l'environnement, sur le transport des marchandises et l'intermodalité, ainsi que sur le transport récréatif.

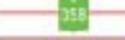
Particulièrement pour le réseau routier, les orientations et les actions retenues dans le Plan d'action respectent, dans la mesure du possible, l'ensemble des contraintes budgétaires et techniques propres à la réalisation d'un projet routier, tout en tenant compte des considérations environnementales, humaines et économiques du moment. Notons aussi que la participation du milieu est essentielle pour l'aboutissement du Plan d'action dans son ensemble, notamment pour ce qui est des actions qui lui incombent.

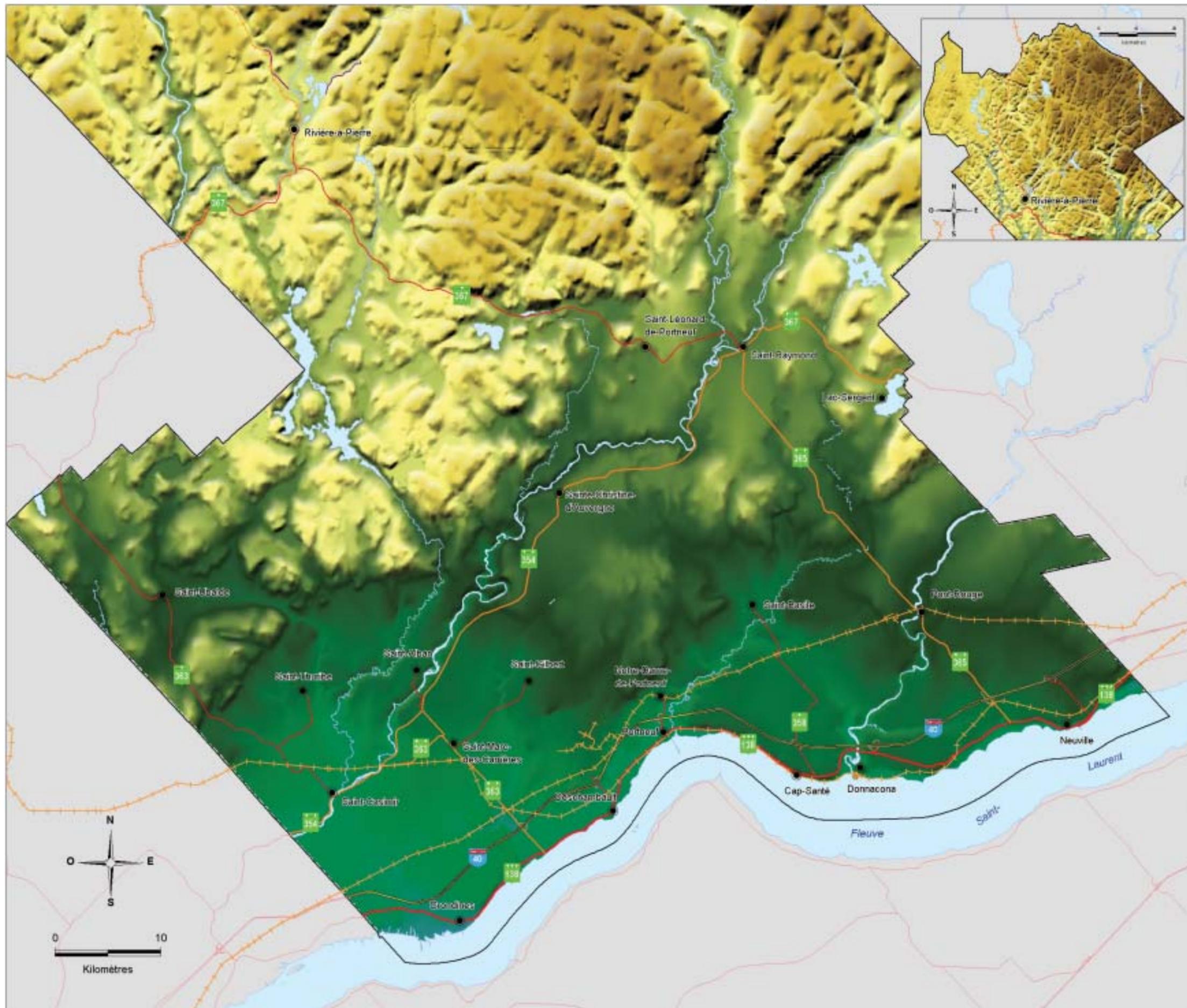
À titre de rappel, le présent document propose d'abord un sommaire du Diagnostic, qui permettra au lecteur de faire le lien entre les constats et les enjeux élaborés dans le Diagnostic et les actions retenues dans le présent Plan d'action. Une synthèse schématisée des principaux constats et des problématiques majeures est aussi présentée à la fin du sommaire.

Comme compléments d'information, pour chacun des axes d'intervention présentés, des orientations sont proposées, auxquelles sont aussi associées des actions en vue de favoriser l'atteinte des enjeux du Diagnostic. Pour chacune de ces actions, les principaux intervenants sont précisés, de même que les responsables de l'action (en caractères gras), son horizon de planification et les moyens d'action permettant sa réalisation ou son financement. Enfin, une référence à une fiche technique concernant la nature du projet est aussi fournie dans un certain nombre de cas. Les fiches en questions sont regroupées à la fin du présent document.

# Plan de transport de Portneuf

## Carte 1 Relief

-  Agglomération
-  Autoroute
-  Route nationale
-  Route régionale
-  Route collectrice
-  Route d'accès aux ressources
-  Chemin de fer
-  Limite de la MRC



Source : MTQ, Ressources naturelles Canada.

Direction de Québec  
Service des inventaires et du Plan  
17 avril 2002

## SOMMAIRE DU DIAGNOSTIC

### LE « DIAGNOSTIC » DU PLAN DE TRANSPORT DE PORTNEUF

Pour les fins de l'exercice en cours, la définition retenue par le ministère des Transports du Québec pour un plan de transport s'énonce comme suit:

**«Un outil ministériel développé et utilisé afin de planifier, de façon intégrée et optimale, les systèmes et les infrastructures de transport des personnes et des marchandises.»**

Plusieurs étapes sont nécessaires à la réalisation du Plan de transport de Portneuf, dont l'aboutissement se traduit en un plan d'action, qui permettra, avec la collaboration du milieu, de déterminer les interventions prioritaires et requises afin de combler les besoins en transport des personnes et des marchandises de la région de Portneuf.

Étape essentielle dans la démarche de préparation d'un plan de transport, le Diagnostic de la région de Portneuf a d'abord permis de cerner les principales problématiques et les enjeux en transport de la région. Une fois validés par le milieu, ceux-ci ont par la suite servi à l'élaboration des orientations et à l'établissement des priorités d'interventions qui seront retenues au Plan d'action, sur un horizon de quinze ans.

Le sommaire qui suit résume ce Diagnostic par rapport aux constats des analyses sectorielles qui ont été réalisées jusqu'à maintenant, et aux enjeux en transport qui s'en déduisent. Par la suite, le Plan d'action sera présenté en fonction des cinq axes d'intervention retenus.

### FACTEURS INFLUENÇANT LES DÉPLACEMENTS

**Sur le plan du territoire et de la démographie**, la région de Portneuf se situe à l'intérieur de la région administrative de la Capitale nationale entre les grandes agglomérations de Québec et de Trois-Rivières. Elle s'étend de la vallée du Saint-Laurent au plateau des Laurentides, et regroupait, à l'automne 2001, 20 municipalités localisées majoritairement dans la partie sud du territoire.

Le recensement de 1996 indique que la population totale de la région de Portneuf s'élève à quelque 45 185 personnes, dont 54% réside dans les quatre villes situées à l'est de la région (Saint-Raymond, Pont-Rouge, Donnacona et Neuville). Selon les prévisions démographiques réalisées au MTQ, trois de ces municipalités, situées principalement le long de la route 365, seront également responsables à elles seules de la presque totalité de l'accroissement démographique et de l'accroissement du nombre de ménages d'ici 2016. Cette situation fera en sorte que la route 365 sera vraisemblablement encore plus sollicitée au cours des prochaines années qu'elle ne l'est présentement.

Comme pour plusieurs régions du Québec, on constate un vieillissement de la population de la région de Portneuf, ce qui impliquera éventuellement une augmentation des personnes à autonomie réduite, et une relocalisation probable de la population vieillissante vers les centres urbanisés de Saint-Raymond, Pont-Rouge, Donnacona et Saint-Marc-des-Carières, et également dans des maisons d'hébergement privées situées sur le territoire en question. On constate aussi un exode des jeunes de 20-34 ans.

Les enjeux retenus en transport consistent surtout à surveiller le niveau de service des axes routiers où se concentre la population de la région de Portneuf, à maintenir fonctionnels les axes routiers qui sont fortement sollicités, à assurer la sécurité d'utilisation de l'ensemble du réseau routier supérieur, et à fournir des modes de transport des personnes efficaces et adaptés aux besoins actuels et futurs.

**En ce qui concerne les emplois et l'économie**, on constate que le nombre d'exploitations agricoles est en constante diminution depuis plusieurs années, mais que les fermes sont plus grandes, plus productives et plus spécialisées. Parallèlement à cette concentration, l'activité agricole portneuvoise demeure très dynamique et occupe une place de premier plan dans la région de la Capitale nationale du Québec.

Le secteur secondaire de la région de Portneuf est en croissance, et les usines qui œuvrent dans la transformation des produits du bois constituent la principale source d'emplois manufacturiers de la région. D'ailleurs, cette situation de « région-ressources » a pour effet de susciter un important trafic lourd lié aux ressources naturelles sur le réseau routier vers les usines de transformation situées plus au sud ou à l'extérieur de la région.

Les trois principaux centres d'emplois de la région sont localisés dans l'est et près du corridor de la route 365, soit à Saint-Raymond, Pont-Rouge et Donnacona. La municipalité de Saint-Marc-des-Carières est aussi considérée comme un centre de services important pour l'ouest de la région. Fait à noter, ces pôles d'activités conditionnent de façon importante le déplacement des personnes et des marchandises dans la région de Portneuf.

Les autres principales entreprises génératrices d'emplois sont localisées pour leur part principalement dans l'est de la région et près de l'axe de l'autoroute 40, dont Luralco, le plus important employeur de Portneuf. En somme, les villes situées à l'est du territoire sont appelées à connaître une croissance plus importante de leurs activités économiques par rapport au reste de la région.

Pour ce volet économie, l'enjeu principal consiste surtout à fournir un réseau de transport de marchandises correspondant aux besoins économiques et géographiques de la région.

**Sur le plan de l'aménagement du territoire**, il est bon de souligner que la forêt recouvre la plus grande partie du territoire (83%), dont les deux tiers sont constitués par la forêt publique.

Pour sa part, la zone agricole est concentrée dans le sud et couvre 41% du territoire municipalisé, dont moins de 50% de cette zone est utilisée pour l'agriculture. Comme ailleurs dans la province, cette zone est en constante régression, surtout pour les espaces en périphérie des périmètres d'urbanisation.

Les industries disposent de cinq parcs industriels et des espaces disponibles dans la plupart des municipalités (85 zones industrielles répertoriées, pour environ 2 000 hectares au total), tandis que le développement urbain de la région de Portneuf est caractérisé par des noyaux de petite et de moyenne taille, qui reflètent une occupation du sol dispersée et à caractère rural.

Les sites d'exploitation de carrières et sablières sont très présents sur le territoire. La pierre (granite et calcaire) représente 83% des ressources extraites et, fait à signaler, l'exploitation des carrières, leur répartition spatiale et le transport des matériaux entraînent souvent des conflits avec les usages contigus, et peuvent générer des impacts importants sur l'environnement.

Finalement, le volet touristique fait état d'un potentiel de développement indéniable, en particulier en regard de la villégiature, des activités récréatives et de plein air, du tourisme d'aventure, de l'écotourisme et de l'agrotourisme. L'activité touristique repose également sur les richesses culturelles et patrimoniales que l'on retrouve dans la plupart des villages anciens de Portneuf, en particulier le long du Saint-Laurent.

Comme enjeux retenus en aménagement du territoire, il est proposé de privilégier un développement des fonctions urbaines à l'intérieur des périmètres d'urbanisation et de mettre en place un réseau et des systèmes de transport des personnes et des marchandises qui soient adéquats, efficaces et sécuritaires, tout en fournissant une bonne qualité de vie aux riverains, à court, à moyen et à long terme.

**Sur le plan de la gestion des corridors routiers**, les problèmes liés à la perte de fonctionnalité des principaux corridors routiers de la région de Portneuf sont en grande partie attribuables à la méconnaissance de la problématique et des impacts de l'aménagement des abords des corridors routiers.

Le schéma d'aménagement de première génération n'a pas permis à la MRC d'exercer une planification efficace à l'échelle régionale. Les réglementations d'urbanisme des municipalités, en y autorisant les fonctions résidentielles et commerciales sans restriction et en ne prévoyant aucune norme d'implantation résidentielle spécifique, ont entraîné un développement linéaire important des abords des routes du réseau supérieur pourtant conçues prioritairement pour la circulation de transit.

Certains noyaux urbains étalés sur le réseau supérieur sont déjà caractérisés par un nombre élevé d'accès et d'intersections qui engendrent une multitude de points de conflits et limitent considérablement la fonctionnalité de la route. Les municipalités de Pont-Rouge et de Saint-Raymond ont ainsi été identifiées comme présentant des problèmes de traversées d'agglomération.

Les relevés et analyses réalisés, tant par la MRC dans le processus de révision du schéma d'aménagement que par le MTQ, ont également fait ressortir les endroits où la pression des accès sur la mobilité et la sécurité routière était la plus importante. Cette situation est principalement préoccupante à l'approche des noyaux urbains.

Dans les secteurs en périphérie des noyaux urbains, 14 zones ont été jugées problématiques parce qu'elles présentent un nombre d'accès au kilomètre élevé (soit plus de 30). Les principales zones sont localisées sur la route 365, aux entrées sud de Pont-Rouge et de Saint-Raymond, sur la 358 à l'entrée sud de Saint-Basile ainsi que dans le secteur entre Saint-Marc-des-Carrières et Saint-Alban.

Dans la région de Portneuf, les réflexions sur la gestion des accès sont amorcées depuis plusieurs années et les préoccupations sont d'ailleurs bien reflétées dans le Projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR) qui a été déposé à l'automne 2001. Ce PSAR accorde beaucoup d'importance à la gestion de l'urbanisation. De plus, la MRC indique clairement que, compte tenu de leur fonction de desserte régionale prioritaire, il est primordial d'assurer la gestion des corridors routiers du réseau supérieur de façon à conserver leur fonctionnalité et à limiter les impacts sur la sécurité routière et la qualité de vie des résidents.

Face à ses responsabilités en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire et en conformité avec les mesures proposées par le MTQ dans le *Projet de*

*politique sur la gestion des corridors routiers*, la MRC propose aux municipalités, dans son PSAR, d'adopter des mesures pour freiner l'urbanisation en rive aux abords du réseau routier supérieur et de déterminer les usages compatibles avec la fonction de desserte prioritaire de la région de Portneuf. Elle leur demande de se doter de normes de lotissement pour limiter le nombre d'accès et assurer un espacement sécuritaire entre ces derniers. Elle propose également des marges de recul sécuritaires.

En termes d'enjeu, pour la gestion des corridors routiers, il est retenu de préserver la fonctionnalité et la sécurité du réseau supérieur en privilégiant une meilleure gestion du nombre, de la localisation et de la conception des accès. À ce titre, le MTQ entend appuyer la démarche de la MRC et les mesures réglementaires proposées dans son PSAR.

**Sur le plan environnemental**, trois aspects ont été analysés dans le *Plan de transport de Portneuf*, soit la pollution sonore, les gaz à effet de serre (GES) et les paysages de la région.

Ainsi, en dehors des périmètres d'urbanisation, il ne semble pas y avoir de problème majeur en matière de pollution sonore en bordure des routes (sur une moyenne de 24 heures). Il faut tout de même signaler qu'un certain niveau de pollution sonore peut être enregistré dans certains périmètres d'urbanisation pour les routes les plus importantes, et dans quelques cas ponctuels sur certaines routes plus achalandées, confrontées à des vitesses élevées et à une certaine densité linéaire d'habitations.

Comme il fallait s'y attendre, la région de Portneuf n'est pas non plus un acteur majeur dans les émissions de GES. Toutefois, et à cause de sa portée nationale, cette problématique doit quand même être considérée sérieusement.

Finalement, il faut noter que les paysages de la région de Portneuf sont intéressants par leur diversité, que ce soit la Zone côtière, les Basses terres ou les Montagnes. À ces entités paysagères, il faut associer des potentiels intéressants tels que l'empreinte des éléments géographiques d'intérêt, la richesse du patrimoine végétal des emprises et la découverte des routes d'intérêt esthétique et patrimonial. Finalement, certains éléments particuliers du paysage sont à considérer, dont l'abondance des affiches publicitaires, le passage des services publics aériens, la présence des infrastructures routières et l'absence de démarcation aux entrées d'agglomération.

Comme enjeux identifiés, on propose de créer un milieu ambiant où le niveau sonore serait acceptable en bordure des routes majeures (dans le respect du cadre bâti et idéalement sous le seuil du 55 dBA  $L_{eq\ 24h}$ ), de contribuer à maintenir les GES à leur plus bas niveau et, finalement, concernant les paysages, de conserver les vues sur le fleuve, d'inviter les usagers de la route à découvrir les richesses des basses terres et d'assurer un respect des paysages des montagnes.

## LE RÉSEAU DE TRANSPORT ROUTIER

**En ce qui concerne le réseau routier**, il faut noter que le sud de la région de Portneuf est constitué d'un réseau routier orienté est-ouest qui en facilite le transit et que le nord de la région est constitué d'un réseau routier plutôt orienté nord-sud permettant de rejoindre les agglomérations localisées dans le nord ainsi que les secteurs des ressources naturelles. De plus, toutes les localités de la région sont reliées par le réseau supérieur du ministère des Transports et le réseau local est bien développé au sud de la route 354, ce qui permet ainsi plusieurs possibilités de liaisons entre les localités.

**Sur le plan des caractéristiques géométriques du réseau routier supérieur**, aucune des côtes de la région de Portneuf n'a été retenue lors du relevé des principales côtes à risque, réalisé pour l'ensemble de la Direction de Québec.

Les concentrations de courbes sous-standards sont localisées principalement sur la route 354 dans la municipalité de Saint-Casimir et sur la route 367 au nord de Saint-Raymond. Dans une moindre mesure, on remarque quelques courbes sous-standards sur la route 354 entre Sainte-Christine-d'Auvergne et Saint-Raymond, ainsi que sur la route 358.

Les largeurs moyennes des plates-formes (voies et accotements) sont généralement conformes aux normes actuelles sur l'autoroute 40 et sur les autres tronçons de route du réseau supérieur peu fréquentés. Ailleurs sur le réseau routier supérieur, l'augmentation des débits et les modifications aux normes des dernières décennies font en sorte que les largeurs des plates-formes sont inférieures aux exigences des normes actuelles pour certaines sections de route (en particulier pour certaines sections de la route 138 entre Portneuf et la route 365, ainsi que pour la route 354 entre le pont de Saint-Casimir et la route 363 sud).

Sur les 3 700 accès dénombrés dans les zones où la vitesse est supérieure à 50 km/h, une certaine proportion est non conforme du point de vue de la géométrie. Il faut ici mentionner que ces non-conformités peuvent entraîner des problèmes d'entretien d'hiver et de sécurité routière.

Comme enjeux, il est retenu de fournir aux usagers de la route un réseau routier dont les caractéristiques géométriques sont le plus près possible des exigences de la norme, et plus spécifiquement, lors de travaux routiers, de remettre aux normes les routes les plus fortement sollicitées.

**Pour ce qui est de l'état des chaussées**, on retient qu'en fonction des données disponibles (année de base 2000), l'ensemble du réseau routier est en bonne condition pour le confort à l'utilisateur (uni de la chaussée) et qu'à l'exception des autoroutes, la qualité du réseau est supérieure à la moyenne de la Direction de Québec. En fait, 23 % (environ 75 km) du total des routes se situent au-dessus du seuil d'intervention (déficiences mineures et majeures, dont seulement 1 % (2,4 km) se situant dans la catégorie des déficiences majeures).

Par rapport aux ornières, seulement 3,6% (12 km) du réseau est affecté par des ornières de plus de 15 mm de profondeur, dont 0,4% (1 km) par des ornières majeures de plus de 20 mm.

Comme enjeux proposés, il faudrait à tout le moins maintenir la qualité de roulement du réseau routier supérieur au niveau actuel, et minimiser les inconvénients liés aux ornières et, par le fait même, en augmenter la sécurité.

**Les structures sur le réseau routier supérieur** sont généralement fonctionnelles et en très bon état. Toutefois, selon les seuils d'intervention retenus à la Direction de Québec pour l'indice d'état (IES<sup>1</sup>), des interventions sont tout de même requises sur 12 structures du réseau supérieur, ainsi que sur 23 autres structures du réseau local.

L'enjeu retenu pour les structures consiste essentiellement à maintenir un indice d'état élevé pour l'ensemble des ponts localisés sur le réseau supérieur, ainsi que pour les ponts localisés sur le réseau local, plus spécifiquement ceux jumelés à un réseau de camionnage.

**La qualité de l'écoulement de la circulation** est bonne pour la majorité des routes du réseau supérieur de la région de Portneuf. En fait, selon les données de

<sup>1</sup> Indice d'état (qualification de l'état général d'une structure).

1996, seules les routes 365 (de l'autoroute 40 à Saint-Raymond) et 138 (de Cap-Santé à Donnacona) avaient un niveau de service «D<sup>2</sup>» sur plus de 2 km.

De plus, avec l'augmentation anticipée du volume de circulation sur certaines routes de la région, on prévoit que la qualité de l'écoulement de la circulation devrait se dégrader à long terme sur les routes précitées, et que la traversée de Pont-Rouge, qui est problématique actuellement, s'aggraverait avec le temps.

Comme enjeux, on suggère de maintenir un niveau de service acceptable le long de l'autoroute 40 et des routes 138 et 365, et de porter une attention particulière aux agglomérations traversées par ces routes, soit: Saint-Raymond, Cap-Santé, Donnacona, Portneuf et plus spécialement Pont-Rouge.

**Sur le plan des accidents**, les sections de route situées entre les agglomérations, qui font partie du réseau supérieur et dont l'entretien incombe au ministère des Transports, offrent un niveau de sécurité satisfaisant. Par contre, il faut signaler que certaines traversées d'agglomération sont plus problématiques, notamment celles de Pont-Rouge, de Portneuf et de Saint-Raymond, où quatre intersections localisées dans ces municipalités affichent un ratio  $T_a/T_c^3$  supérieur à 1,50.

Comme enjeux proposés, on vise à diminuer le nombre d'intersections problématiques et à maintenir un niveau de sécurité élevé pour les sections de route en dehors des périmètres d'urbanisation.

## LE TRANSPORT ROUTIER COLLECTIF DES PERSONNES

**En ce qui concerne le transport en commun**, les intervenants de la région ont reconnu ce mode de transport comme une priorité pour le développement économique et social de la région. Dans cet esprit, une étude portant sur un projet de mise en commun des services de transport des personnes a reçu l'approbation du ministère des Transports.

Il faut signaler que les phénomènes liés à la population vieillissante, à la désinstitutionnalisation et aux jeunes travailleurs sans moyen de transport augmentent aussi la demande pour un transport ajusté à ces divers besoins.

**Pour le transport adapté** aux personnes handicapées, on évalue que ce service est accessible géographiquement à 93% de la population admissible. Par contre, la dispersion de la clientèle sur le territoire de Portneuf et à l'extérieur de celui-ci entraîne de longs trajets et des coûts élevés pour le service de transport adapté.

**Pour le transport scolaire**, la rationalisation des dépenses de la commission scolaire, rattachée à la diminution de la clientèle scolaire, pourra éventuellement créer une certaine opportunité d'intégration des services de transport des personnes pour certains parcours d'autobus.

Finalement, **le service d'autocar** dessert toutes les municipalités limitrophes à la route 138, et **le service de transport par taxi** dessert 91% de la population de Portneuf, ce qui est comparable à la moyenne provinciale.

De façon générale, et comme pour d'autres régions plus rurales de la province, on constate également que plusieurs organismes de transport collectif, s'adressant à des clientèles particulières, offrent des services qui se dédoublent sur le territoire.

Comme enjeux pour le transport routier collectif, il est suggéré que la région de Portneuf se dote d'une vision nouvelle quant à l'organisation du transport en commun déjà existant, et cherche à combler les nouveaux besoins qui ne manqueront pas de s'ajouter aux besoins actuels.

## LE TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES

L'établissement d'un réseau de camionnage local harmonisé avec le réseau supérieur fait apparaître des conflits dans la gestion de la circulation lourde à l'intérieur de certaines municipalités, particulièrement à :

- Saint-Raymond, à la jonction des routes 354 et 367, où la circulation est plutôt difficile pour le trafic lourd en provenance du nord de Saint-Raymond vers l'ouest;
- Pont-Rouge, où la route 365 connaît un accroissement important de son débit annuel de transit régional et intermunicipal, notamment à la jonction de la route 358;
- Saint-Casimir, où la route 363, aux abords du pont qui enjambe la rivière Sainte-Anne, est toujours problématique pour la circulation lourde.

Comme enjeu global visant le transport par camion, il est suggéré de maintenir la fonctionnalité du réseau de camionnage tout en assurant le maximum de sécurité à l'ensemble des usagers et en préservant l'intégrité des infrastructures routières.

<sup>2</sup> Niveau qualitatif où la circulation devient instable et se traduit entre autres par des baisses momentanées de vitesses.

<sup>3</sup> Rapport du taux d'accidents d'une intersection par rapport au taux critique pour une intersection du même genre.

## LES RÉSEAUX DE TRANSPORT RÉCRÉATIF (pédestre, cyclable, de motoneige et de véhicule tout-terrain)

**Le réseau cyclable** de la région de Portneuf compte deux parcours interrégionaux d'importance, soit la Piste multifonctionnelle Jacques-Cartier/Portneuf et la Route verte, qui emprunte les accotements pavés le long de la route 138.

On y compte également quelques parcours régionaux (non balisés) proposés par le Centre local de développement (CLD) et non entérinés par le ministère des Transports, qui empruntent en général des routes à faible débit de circulation mais aussi parfois des routes du réseau supérieur, et qui permettent de découvrir plusieurs des richesses de la région.

La région de Portneuf compte plusieurs kilomètres de **sentiers pédestres**, dont le « Sentier transcanadien ». Ce sentier, qui est encore en plein développement, devrait avoir une longueur de plus de 17 000 kilomètres une fois complété, et traverserait toutes les provinces et territoires canadiens.

**On note que la pratique du véhicule tout-terrain (VTT)** est en forte augmentation depuis quelques années dans la région de Portneuf tandis que le nombre de **motoneiges** en circulation est plutôt stable ou en faible augmentation. Cependant, en plus des traverses conformes des sentiers de motoneige et de VTT localisées sur l'ensemble du réseau routier, on compte plusieurs traverses de motoneige non conformes aux nouvelles normes du Ministère sur le réseau routier supérieur.

Comme enjeux retenus dans le plan de transport, il est suggéré de fournir aux usagers un réseau cyclable intégré et sécuritaire, et de faire en sorte que les traverses routières de sentiers pédestres, cyclables, de motoneige et de VTT soient sécuritaires.

## LES RÉSEAUX DE TRANSPORT FERROVIAIRE, AÉRIEN ET MARITIME

La région est desservie par deux **lignes de chemin de fer** majeures au sud (Canadien National (CN) et Chemin de fer Québec-Gatineau (CFQG)) et par une ligne au nord (CN), sur lesquelles sont transportées presque exclusivement des marchandises. En fait, le service de transport de passagers est surtout localisé sur la ligne au nord, et dessert principalement les ZEC et pourvoies situées au nord de la région.

Comme constat économique, on retient que le maintien et le développement des réseaux ferroviaires s'avèrent primordiaux pour le développement économique de la région de Portneuf. De façon plus générale, le transport des marchandises par voie ferrée contribue considérablement à réduire l'usure prématurée des routes et les contraintes liées au transport lourd par camion, ainsi qu'à augmenter le niveau de sécurité des usagers de la route.

La région de Portneuf ne possède qu'**une seule piste d'aviation** localisée à Saint-Raymond et surtout utilisée par des planeurs. Mentionnons toutefois qu'un projet d'aéroport régional est toujours prévu au schéma d'aménagement de la MRC de Portneuf sur le territoire de la municipalité de Cap-Santé. Soulignons cependant que la ville de Cap-Santé s'oppose à un tel projet et que la présence de l'Aéroport international de Québec constitue en soi un élément à considérer dans la décision d'implanter une telle infrastructure.

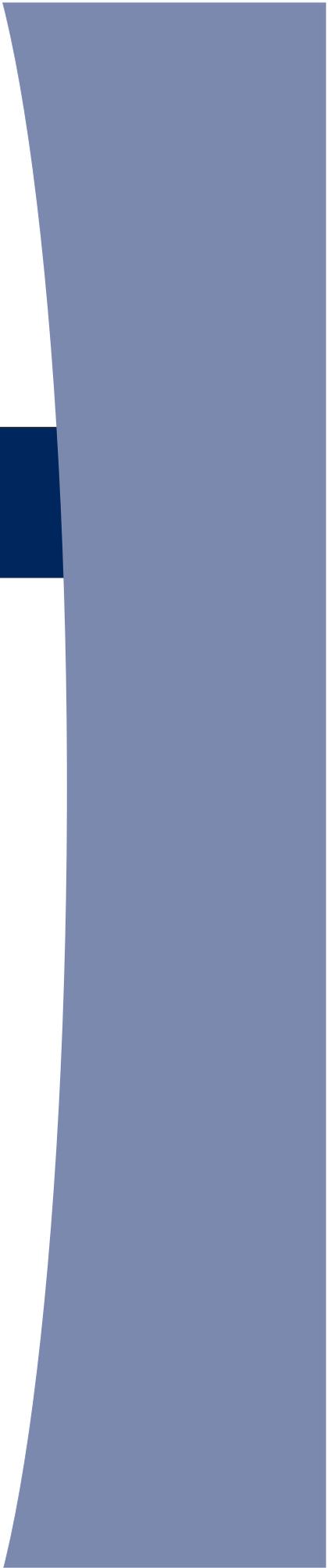
**Le seul port** d'importance est celui du quai en eau profonde de Portneuf, dont le tonnage varie considérablement d'une année à l'autre mais demeure faible par rapport aux autres ports de l'est du Québec. Il est actuellement surtout utilisé par Ciment Québec.

Comme enjeux retenus pour ces modes de transport, il est fortement proposé de conserver les lignes ferroviaires de la région, de favoriser le transport des marchandises par chemin de fer et d'augmenter le tonnage manutentionné au port en eau profonde de Portneuf.



---

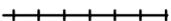
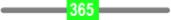
**SYNTHÈSE DES  
PROBLÉMATIQUES MAJEURES**



# Plan de transport de Portneuf

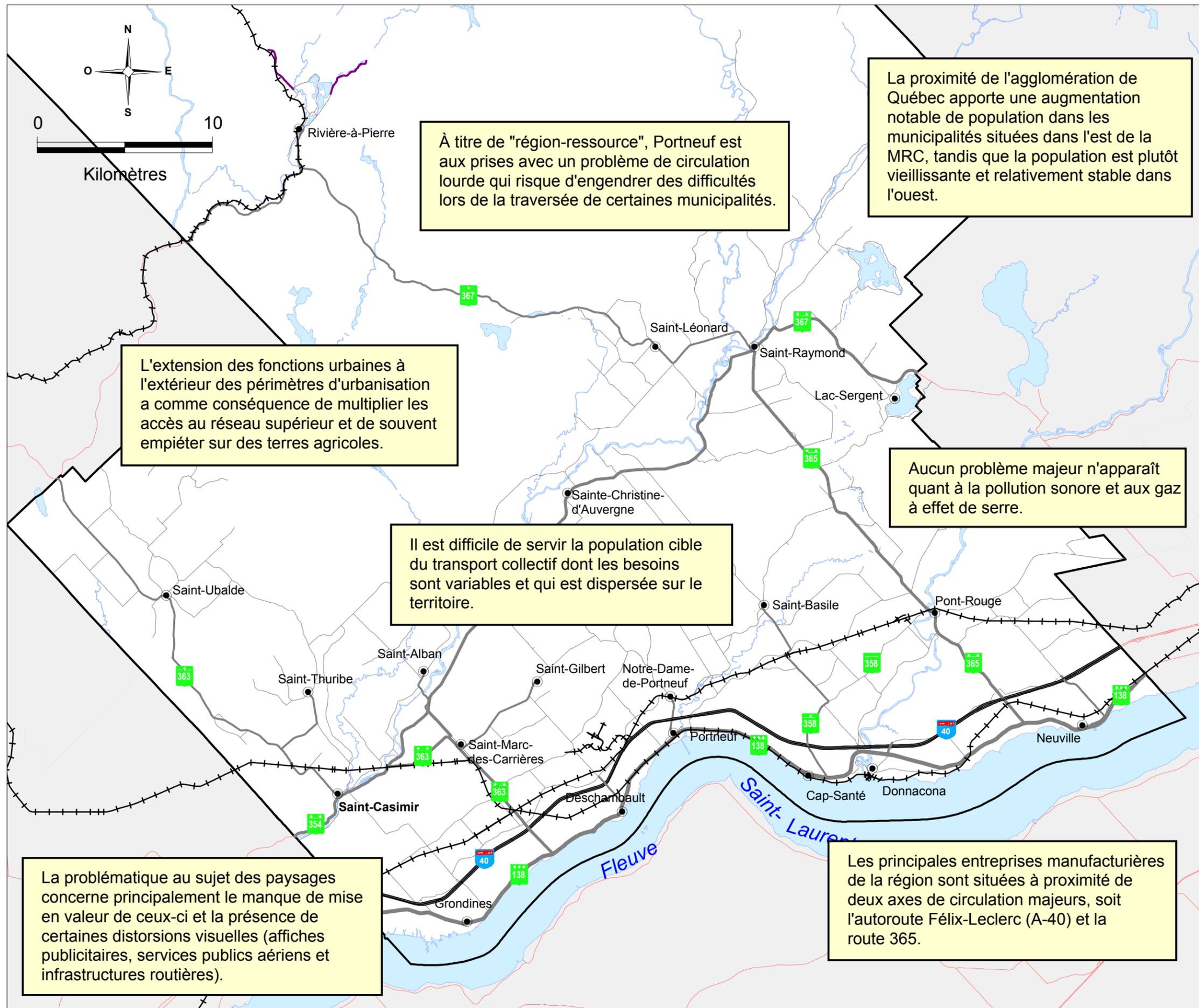
## Carte synthèse

### Principaux constats pour la population, le paysage, l'aménagement du territoire et l'environnement

-  Agglomération
-  Chemin de fer
-  Autoroute
-  Route nationale
-  Route régionale
-  Route collectrice
-  Route d'accès aux ressources
-  Route locale inventoriée
-  Limite de la MRC

Source : MTQ.

Direction de Québec  
Service des inventaires et du plan  
13 mars 2002



La proximité de l'agglomération de Québec apporte une augmentation notable de population dans les municipalités situées dans l'est de la MRC, tandis que la population est plutôt vieillissante et relativement stable dans l'ouest.

À titre de "région-ressource", Portneuf est aux prises avec un problème de circulation lourde qui risque d'engendrer des difficultés lors de la traversée de certaines municipalités.

L'extension des fonctions urbaines à l'extérieur des périmètres d'urbanisation a comme conséquence de multiplier les accès au réseau supérieur et de souvent empiéter sur des terres agricoles.

Aucun problème majeur n'apparaît quant à la pollution sonore et aux gaz à effet de serre.

Il est difficile de servir la population cible du transport collectif dont les besoins sont variables et qui est dispersée sur le territoire.

La problématique au sujet des paysages concerne principalement le manque de mise en valeur de ceux-ci et la présence de certaines distorsions visuelles (affiches publicitaires, services publics aériens et infrastructures routières).

Les principales entreprises manufacturières de la région sont situées à proximité de deux axes de circulation majeurs, soit l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) et la route 365.

# Plan de transport de Portneuf

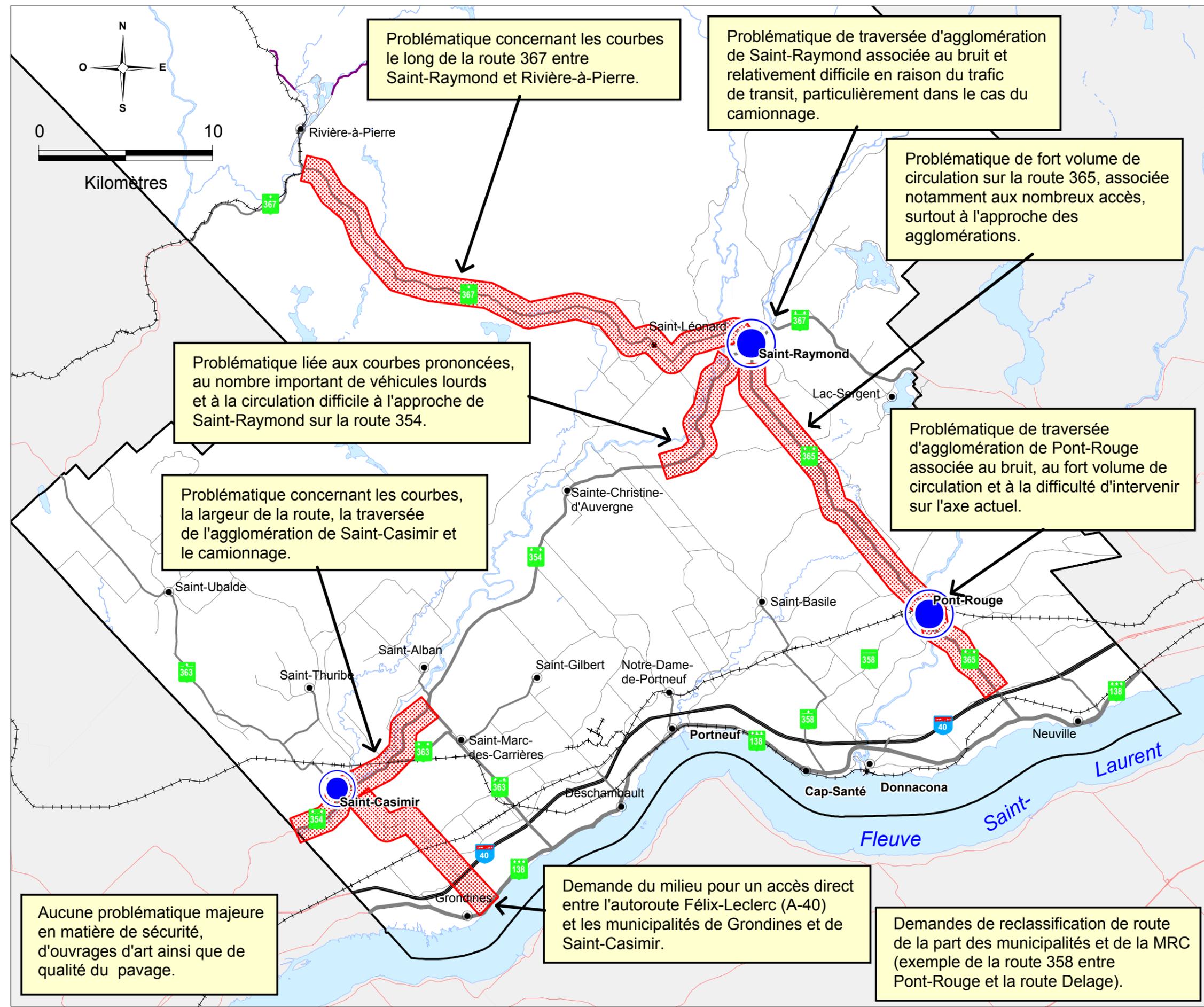
## Carte synthèse

### Problématiques majeures sur le réseau routier

-  Problématique de traversée d'agglomération
-  Axe qui pose problème
-  Agglomération
-  Autoroute
-  Route nationale
-  Route régionale
-  Route collectrice
-  Route d'accès aux ressources
-  Route locale inventoriée
-  Chemin de fer
-  Limite de la MRC

Source : MTQ.

Direction de Québec  
Service des inventaires et du plan  
15 mars 2002



# Plan de transport de Portneuf

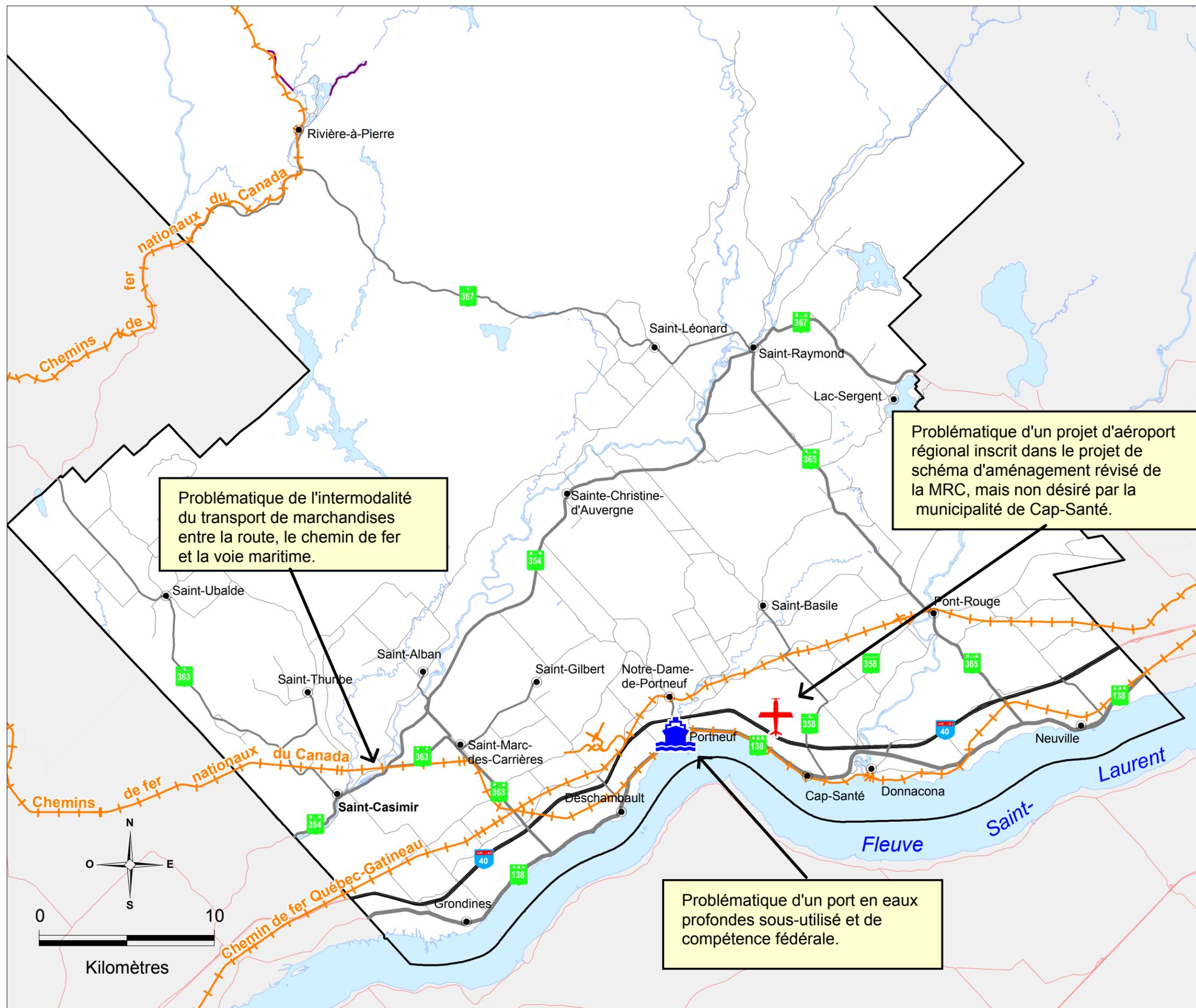
## Carte synthèse

### Problématiques majeures concernant le transport ferroviaire, maritime et aérien

-  Aéroport de Cap-Santé
-  Port en eaux profondes de Portneuf
-  Agglomération
-  Chemin de fer
-  Autoroute
-  Route nationale
-  Route régionale
-  Route collectrice
-  Route d'accès aux ressources
-  Route locale inventoriée
-  Limite de la MRC

Source : MTQ.

Direction de Québec  
Service des inventaires et du plan  
21 février 2002



## **PLAN D'ACTION**

# PLAN D'ACTION

## POUR LE TRANSPORT ROUTIER

ORIENTATIONS	INTERVENANTS*	ACTIONS	PLANIFICATION 1 À 5 ANS	FICHE TECHNIQUE	PLANIFICATION 6 À 15 ANS	MOYENS D'ACTION
1.1.1 Optimiser la classification routière (hiérarchisation du réseau) selon les principes de base de 1993	<b>MTQ</b>	Se tenir à l'affût des changements majeurs des données pertinentes du réseau routier qui peuvent influencer sur le statut actuel de la classification fonctionnelle	X		X	
	<b>MTQ</b>	Analyser en route équité toute demande de modification de la classification fonctionnelle d'une route	X		X	Demandes officielles des municipalités visées
1.1.2 Maintenir fonctionnels (géométrie et circulation) les axes routiers 354, 365 et 367	<b>MTQ</b>	Améliorer la route 354, dans le secteur de Saint-Casimir	X	N°1	X	Axe d'amélioration du réseau routier
	<b>MTQ</b>	Améliorer la route 365, de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) à Saint-Raymond	X	N°2	X	Axe d'amélioration du réseau routier
	<b>MTQ</b>	Améliorer la route 367, de Saint-Raymond à Rivière-à-Pierre et à Saint-Augustin-de-Desmaures	X	N°3 et N°4	X	Axe d'amélioration du réseau routier
1.1.3 Maintenir fonctionnelles (géométrie et circulation) les autres routes du réseau routier de la région de Portneuf	<b>MTQ</b>	Maintenir à jour les données de circulation sur les routes de la région de Portneuf et procéder aux études et aux travaux nécessaires	X		X	
	<b>MTQ</b>	Lors des travaux routiers, peu importe l'envergure de ceux-ci, remettre autant que possible les tronçons de route visés aux normes, pour ce qui est des largeurs des voies et des accotements, des courbes et de la géométrie des accès	X		X	
	<b>MTQ</b>	Terminer l'échangeur de Grondines et son lien vers la route 138	X	N°5		Axe de développement du réseau routier
	<b>Municipalités</b>	Aménager le lien municipal entre Saint-Casimir et l'autoroute Félix-Leclerc (A-40)	X	N°6	X	Programme de subvention du MTQ
1.1.4 Accorder une attention particulière à la traversée de certaines agglomérations : Saint-Raymond, Saint-Casimir et, plus spécialement, Pont-Rouge	<b>MTQ</b> Municipalités	Amorcer à court terme l'analyse de la traversée d'agglomération de Pont-Rouge (réalisation d'une étude d'impact)	X	N°7	X	Axe de développement du réseau routier
	<b>MTQ</b> Municipalités	Effectuer les études nécessaires pour la traversée des agglomérations spécifiées (en particulier pour Saint-Raymond)	X	N°8	X	

\* Les termes en caractères gras indiquent les intervenants responsables de l'action.

# PLAN D'ACTION

## POUR LE TRANSPORT ROUTIER (SUITE)

ORIENTATIONS	INTERVENANTS*	ACTIONS	PLANIFICATION 1 À 5 ANS	FICHE TECHNIQUE	PLANIFICATION 6 À 15 ANS	MOYENS D'ACTION
--------------	---------------	---------	----------------------------	--------------------	-----------------------------	-----------------

### Enjeu 1.2 Maintenir la qualité de roulement du réseau au niveau actuel et minimiser les inconvénients liés aux ornières (augmentation indirecte de la sécurité routière)

1.2.1 Intervenir sur le réseau routier sur une base régulière	<b>MTQ</b>	Investir 10 M\$ sur cinq ans pour des interventions de conservation du réseau routier (Cela équivaut à intervenir sur une vingtaine de kilomètres par année)	X		X	Axe de conservation du réseau routier
1.2.2 Diminuer le nombre de kilomètres ayant des ornières de plus de 15 mm	<b>MTQ</b>	Repérer les sections de routes visées et intervenir rapidement sur celles-ci et principalement dans la cas des ornières de plus de 20 mm pour les éliminer	X		X	Relevés d'inventaire et axe de conservation du réseau routier

### Enjeu 1.3 Maintenir une qualité structurale élevée pour les ponts

1.3.1 Maintenir à jour l'évaluation structurale des ponts de la région de Portneuf et intervenir au besoin	<b>MTQ</b> Municipalités	Analyser ponctuellement le cas des 35 structures désignées comme ayant certaines déficiences dans le Diagnostic du Plan de transport de Portneuf	X	N°9	X	Programme d'inspection des structures
	<b>MTQ</b>	Investir dans le cas des structures du réseau routier supérieur (moyenne annuelle de 450 000 \$)	X		X	Programme de conservation des structures
	<b>Municipalités</b> <b>MTQ</b>	Investir dans le cas des structures du réseau routier municipal (moyenne annuelle de 250 000 \$)	X		X	Programme d'aide à la réflexion des ponts et autres ouvrages d'art

\* Les termes en caractères gras indiquent les intervenants responsables de l'action.

# PLAN D'ACTION

## POUR LE TRANSPORT ROUTIER (SUIVE)

ORIENTATIONS	INTERVENANTS*	ACTIONS	PLANIFICATION 1 À 5 ANS	FICHE TECHNIQUE	PLANIFICATION 6 À 15 ANS	MOYENS D'ACTION
1.4.1 Faire des études de sécurité aux sites qui présentent un rapport Ta/Tc supérieur à 1,50 et corriger au besoin	<b>MTQ</b>	Étudier les sites qui font problème et intervenir au besoin, sur une moyenne de deux sites par année (si possible, étendre ces études de sécurité aux sites présentant un rapport Ta/Tc supérieur à 1,00)	X		X	Axes d'amélioration et de conservation du réseau routier Programme d'entretien du MTQ
1.4.2 Mieux gérer les accès au réseau routier (actuels et futurs)	<b>MTQ</b>	Lors d'interventions sur le réseau, remettre les accès aux normes	X		X	
	<b>MRC Municipalités MTQ</b>	Conformément au Projet de politique de gestion des corridors routiers du MTQ, adopter et faire respecter les mesures contenues dans le PSAR de la MRC de Portneuf en vue de limiter les accès et d'assurer un espacement sécuritaire entre chacun d'eux (normes d'espacement entre les accès, de marge de recul et de largeur des entrées privées)	X		X	Schéma d'aménagement Plans et règlements d'urbanisme
	<b>MRC Municipalités</b>	Déterminer des usages compatibles avec le réseau supérieur	X		X	Schéma d'aménagement Plans et règlements d'urbanisme
	<b>MRC Municipalités MTQ</b>	Harmoniser la procédure administrative de délivrance des permis de construction, de lotissement et d'accès aux abords du réseau routier supérieur	X		X	Schéma d'aménagement Plans et règlements d'urbanisme Permis d'accès
	<b>MRC Municipalités</b>	Réaliser une étude de circulation dans le cas de projets générateurs de circulation importante	X		X	Schéma d'aménagement Plans et règlements d'urbanisme Études de circulation
1.4.3 Analyser toute nouvelle proposition concernant la sécurité routière	<b>MTQ</b>	Faire le pavage des accotements, principalement lors de la pose d'une couche d'usure	X		X	Axes d'amélioration et de conservation du réseau routier
	<b>MTQ</b>	Poursuivre l'installation et la réfection de glissières de sécurité	X		X	Axes d'amélioration du réseau routier
	<b>MTQ MRC</b>	Installer des brise-vent ou limiter la coupe forestière dans les portions de route sensibles aux vents latéraux en hiver	X		X	Axes d'amélioration du réseau routier
	<b>MTQ</b>	Stabiliser le talus dans les portions de route sensibles au glissement de terrain	X		X	Axes d'amélioration du réseau routier

\* Les termes en caractères gras indiquent les intervenants responsables de l'action.

# PLAN D'ACTION

## POUR LE TRANSPORT ROUTIER COLLECTIF DES PERSONNES

ORIENTATIONS	INTERVENANTS*	ACTIONS	PLANIFICATION 1 À 5 ANS	FICHE TECHNIQUE	PLANIFICATION 6 À 15 ANS	MOYENS D'ACTION
--------------	---------------	---------	----------------------------	--------------------	-----------------------------	-----------------

Enjeu 2.1 Avoir une vision nouvelle sur l'organisation du transport en commun déjà existant dans la région de Portneuf et combler les nouveaux besoins

2.1.1 Favoriser la prise en charge par le milieu des besoins en matière de transport collectif	<b>MRC Municipalités MTQ</b>	Mettre en commun les différents services de transport terrestre des personnes en vue de mieux répondre aux besoins de transport des différentes populations cibles de la région de Portneuf	X			Études de marché (demandes en matière de transport)
		Élaborer et proposer un modèle de financement propre au milieu rural	X			
2.1.2 Assurer l'efficacité et le maintien de la qualité des services offerts	<b>MRC Municipalités MTQ</b>	Utiliser la disponibilité potentielle de places dans les autobus scolaires et dans le transport adapté à d'autres fins, lorsque c'est possible	X		X	
	<b>MRC Municipalités MTQ</b>	Étudier la possibilité d'utiliser le transport par taxi pour l'élargissement des services de transport collectif des personnes	X		X	
	<b>MRC Municipalités MTQ</b>	Revoir les besoins en matière de transport adapté et rétablir le financement en fonction des besoins exprimés et du programme d'aide révisé	X			
	<b>MRC Municipalités MTQ</b>	Étudier la possibilité d'instaurer un système de transport par autobus avec points de service à des endroits stratégiques, pour des déplacements vers Québec	X		X	
	<b>MRC Municipalités MTQ</b>	Analyser la possibilité d'encourager l'utilisation du covoiturage	X		X	
	<b>MRC Municipalités MTQ</b>	Exercer une veille sur le développement du transport des personnes par train sur la rive nord	X		X	

\* Les termes en caractères gras indiquent les intervenants responsables de l'action.

# PLAN D'ACTION

## POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET L'ENVIRONNEMENT

ORIENTATIONS	INTERVENANTS*	ACTIONS	PLANIFICATION 1 À 5 ANS	FICHE TECHNIQUE	PLANIFICATION 6 À 15 ANS	MOYENS D'ACTION
--------------	---------------	---------	----------------------------	--------------------	-----------------------------	-----------------

### Enjeu 3.1 Privilégier un développement des fonctions urbaines à l'intérieur des périmètres d'urbanisation

3.1.1 Privilégier un développement des fonctions urbaines à l'intérieur des périmètres d'urbanisation	<b>MRC</b> <b>Municipalités</b>	Élaborer et faire appliquer une réglementation permettant de favoriser un tel développement	X		X	Schéma d'aménagement Plans et règlements d'urbanisme
---	------------------------------------	---	---	--	---	--

### Enjeu 3.2 Maintenir un niveau acceptable de bruit routier en bordure des routes majeures

3.2.1 Planifier tout lotissement futur en fonction de marges de recul suffisantes ou avec des mesures d'atténuation sonore efficaces	<b>MRC</b> <b>Municipalités</b>	Définir et faire appliquer des marges de recul appropriées (PSAR)	X		X	Schéma d'aménagement Plans et règlements d'urbanisme
	<b>MTQ</b>	Réaliser toute nouvelle construction routière en fonction de l'approche de planification intégrée de la <i>Politique sur le bruit routier</i> du MTQ	X		X	
3.2.2 Surveiller plus étroitement les corridors des routes 40, 138, 363 et 365 (DJME** > 5 000 véhicules)  ** DJME : débit journalier moyen estival.	<b>MRC</b> <b>CLD</b> <b>Municipalités</b> Entreprises de camionnage Sûreté du Québec	Promouvoir des opérations de sensibilisation auprès des camionneurs et de leurs associations afin d'éliminer certains comportements indésirables et inappropriés en milieu habité	X		X	Campagnes publicitaires, journaux, dépliants, rencontres
	<b>MTQ</b>	Mieux gérer l'utilisation des freins moteur	X		X	Études, campagne publicitaire
3.2.3 Si cela est jugé nécessaire et en collaboration avec les intervenants visés, apporter les correctifs requis aux secteurs qui posent actuellement problème selon les orientations énoncées dans la <i>Politique sur le bruit routier</i>	<b>Municipalités</b> MRC MTQ	Repérer les zones qui posent problème et intervenir au besoin en fonction de l'approche corrective de la <i>Politique sur le bruit routier</i> du MTQ (partage du coût entre le MTQ (50 %) et les municipalités visées (50 %), pour les études et les travaux)	X		X	Constats et analyses sonores et, lorsque c'est nécessaire et si c'est possible, intervention physique sur le secteur de la route qui pose problème

### Enjeu 3.3 Si c'est possible, maintenir les gaz à effet de serre (GES) à leur plus bas niveau

3.3.1 Promouvoir des opérations qui favorisent le contrôle des émissions des GES	<b>MTQ</b>	Faire la tonte sélective de gazon le long des autoroutes	X		X	Programme d'entretien du MTQ
	<b>MRC</b> <b>CLD</b> <b>Municipalité</b> <b>Entreprise</b>	Identifier toute intervention pouvant favoriser le transport multimodal des marchandises et le transport collectif des personnes	X		X	(Voir les enjeux sur le transport des marchandises et l'intermodalité et le transport routier collectif des personnes)

\* Les termes en caractères gras indiquent les intervenants responsables de l'action.

# PLAN D'ACTION

## POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET L'ENVIRONNEMENT (SUITE)

ORIENTATIONS	INTERVENANTS*	ACTIONS	PLANIFICATION 1 À 5 ANS	FICHE TECHNIQUE	PLANIFICATION 6 À 15 ANS	MOYENS D'ACTION
<b>Enjeu 3.4 Conserver et améliorer les vues sur le fleuve, les basses terres et les montagnes</b>						
3.4.1 Avoir une vision globale de la région et de ses caractéristiques paysagères	<b>MTQ</b> MRC Municipalités	Être vigilant concernant la pollution visuelle le long des corridors routiers, particulièrement l'autoroute Félix-Leclerc (A-40)	X		X	Contrôle de l'affichage
3.4.2 Fixer les principaux objectifs d'aménagement et de mise en valeur des nombreuses caractéristiques de la région suivant cette vision	<b>MTQ</b>	Respecter et bonifier l'aspect visuel des abords de route lors de travaux majeurs	X		X	Axes d'intervention sur le réseau routier
	<b>MTQ</b> MRC / CLD Municipalités	Lors d'interventions majeures sur le réseau supérieur, intégrer des aires d'observation ou des percées visuelles lorsque c'est souhaitable	X		X	Axe d'amélioration et de développement du réseau routier
3.4.3 Reconnaître le paysage comme une ressource afin de le préserver et de le mettre en valeur	<b>MTQ</b> Municipalités	Analyser la possibilité de faire de la halte routière de Deschambault un centre d'intérêt régional	X			

\* Les termes en caractères gras indiquent les intervenants responsables de l'action.

# PLAN D'ACTION

## POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET L'INTERMODALITÉ

ORIENTATIONS	INTERVENANTS*	ACTIONS	PLANIFICATION 1 À 5 ANS	FICHE TECHNIQUE	PLANIFICATION 6 À 15 ANS	MOYENS D'ACTION
<b>Enjeu 4.1 Maintenir la fonctionnalité du réseau de camionnage tout en assurant le maximum de sécurité à l'ensemble des usagers</b>						
4.1.1 Mettre en évidence le potentiel d'intermodalité dans le transport de marchandises dans la région de Portneuf	<b>CLD</b> <b>MRC</b>	Identifier les sites, les corridors et les entreprises potentiels	X			Enquêtes, sondages
4.1.2 Favoriser la mise en œuvre d'un véritable réseau routier de camionnage intermunicipal (réseau routier local) qui tiendrait compte des principaux éléments générateurs de trafic lourd	<b>MTQ</b> <b>MRC</b> <b>CLD</b>	S'associer avec la MRC et le CLD de Portneuf afin de créer un réseau de camionnage de nature « régionale », de réviser le réseau de camionnage déjà mentionné dans le PSAR et d'analyser le statut des routes visées	X			Enquêtes particulières, publication de cartes Schéma d'aménagement
	<b>MTQ</b> <b>MRC</b> <b>CLD</b>	Répertorier et analyser les itinéraires de transport de matières dangereuses	X			Enquêtes particulières, publication de cartes Schéma d'aménagement
4.1.3 Améliorer et sécuriser la circulation du trafic lourd	<b>MTQ</b> <b>MRC</b>	Étudier la problématique de traversées d'agglomération pour les cas relevés (voir l'enjeu 1.1.4)	X		X	Axes de développement et d'amélioration du réseau routier

## Enjeu 4.2 Favoriser l'intermodalité du transport des marchandises (route, chemin de fer et voie maritime)

4.2.1 Favoriser l'intermodalité du transport des marchandises	<b>CLD</b> <b>MRC</b> <b>Industries</b> <b>MTQ</b>	Analyser et favoriser toute possibilité d'intermodalité (camions / chemin de fer), incluant l'extension des antennes ferroviaires pour desservir les entreprises	X		X	Ex. : transport de pierres à Rivière-à-Pierre
		Analyser la possibilité de faire du quai de Portneuf un équipement régional et réviser la responsabilité de la charge financière incidente (pas uniquement de responsabilité municipale)	X			Schéma d'aménagement
		Analyser le projet de construction d'une aire d'entreposage au quai de Portneuf	X			Programme d'aide en transport maritime Schéma d'aménagement
	<b>MTQ</b> Municipalités <b>MRC</b> <b>CLD</b>	Soutenir techniquement et financièrement le milieu dans l'optimisation des accès au quai de Portneuf	X			
	<b>MRC</b> <b>Et le milieu</b>	Revoir l'opportunité du projet de construction d'un aéroport régional à Cap-Santé	X			

\* Les termes en caractères gras indiquent les intervenants responsables de l'action.

# PLAN D'ACTION

## POUR LE TRANSPORT RÉCRÉATIF

ORIENTATIONS	INTERVENANTS*	ACTIONS	PLANIFICATION 1 À 5 ANS	FICHE TECHNIQUE	PLANIFICATION 6 À 15 ANS	MOYENS D'ACTION
--------------	---------------	---------	----------------------------	--------------------	-----------------------------	-----------------

### Enjeu 5.1 Fournir aux usagers des réseaux cyclable et pédestre intégrés et sécuritaires

5.1.1 Soutenir le développement des réseaux cyclable et pédestre en vertu des politiques actuelles et en conformité avec le schéma d'aménagement	<b>MTQ</b>	S'associer à la MRC, au CLD et aux intervenants du milieu pour planifier, s'il y a lieu, l'utilisation du réseau routier supérieur dans le développement du réseau cyclable	X		X	Politique sur le vélo du MTQ
	<b>MTQ Municipalités MRC</b>	Faire le pavage des accotements dans les secteurs qui offrent des points d'intérêt	X		X	Politique sur le vélo du MTQ
	<b>MTQ</b>	Sécuriser les traverses des axes routiers pour les réseaux cyclable et pédestre	X		X	Localisation appropriée Signalisation appropriée

### Enjeu 5.2 Faire en sorte que les traverses routières de sentiers de motoneige et de VTT soient sécuritaires

5.2.1 Encadrer le développement de ces activités de plein air (motoneiges et VTT) en vertu des politiques actuelles et des éléments de sécurité en vigueur au MTQ	<b>MRC CLD Municipalités MTQ</b> Clubs de VTT et de motoneiges	Assurer un développement structuré en collaboration avec le milieu, tout en respectant le bien-être des citoyens le long de ces parcours	X		X	
5.2.2 Rendre conformes et sécuritaires les traverses de motoneiges et de VTT actuellement non conformes aux nouvelles normes du Ministère	<b>MTQ MRC</b> Municipalités Clubs de VTT et de motoneiges	Vérifier la conformité des traverses actuelles et s'assurer des modifications à apporter le cas échéant	X		X	Programme d'entretien du MTQ

\* Les termes en caractères gras indiquent les intervenants responsables de l'action.

**SYNTHÈSE FINANCIÈRE DES PRINCIPALES  
ACTIONS RETENUES CONCERNANT  
LE TRANSPORT ROUTIER**

# SYNTHÈSE FINANCIÈRE

## DES PRINCIPALES ACTIONS RETENUES CONCERNANT LE TRANSPORT ROUTIER

ORIENTATIONS	INTERVENANTS	ACTIONS	PLANIFICATION 1 À 5 ANS	FICHE TECHNIQUE
1.1.2 Maintenir fonctionnels (géométrie et circulation) les axes routiers 354, 365 et 367	MTQ	Améliorer la route 354 dans le secteur Saint-Casimir	~ 2 M\$	N° 1
	MTQ	Améliorer la route 365, de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) à Saint-Raymond	~ 2 M\$	N° 2
	MTQ	Améliorer la route 367, de Saint-Raymond à Rivière-à-Pierre	~ 1 M\$	N° 3
	MTQ	Améliorer la route 367 à Saint-Augustin-de-Desmaures	~ 1 M\$	N° 4
1.1.3 Maintenir fonctionnel (géométrie et circulation) les autres routes du réseau routier de la région de Portneuf	MTQ	Terminer l'échangeur de Grondines et son lien vers la route 138	~ 5 M\$	N° 5
	Municipalités	Aménager le lien municipal entre Saint-Casimir et l'autoroute Félix-Leclerc (A-40)	À préciser	N° 6
1.1.4 Accorder une attention particulière à la traversée de certaines agglomérations : Saint-Raymond, Saint-Casimir et, plus spécialement, Pont-Rouge	MTQ	Amorcer à court terme l'analyse de la traversée d'agglomération Pont-Rouge	~ 3 M\$	N°7
	MTQ Municipalités	Réaliser les études nécessaires pour les traversées des agglomérations indiquées (en particulier pour Saint-Raymond)	À préciser	N°8
1.2.1 Intervenir sur le réseau routier sur une base régulière	MTQ	Investir 10 M\$ sur cinq ans pour des interventions de conservation du réseau routier (Cela équivaut à intervenir sur une vingtaine de kilomètres par année)	~ 10 M\$	
1.3.1 Maintenir à jour l'évaluation structurale des ponts de la région de Portneuf et intervenir au besoin	MTQ	Investir dans le cas des structures du réseau routier supérieur (moyenne annuelle de 450 000 \$)	~ 2,25 M\$	N°9
	MTQ Municipalités	Investir dans le cas des structures du réseau routier municipal (moyenne annuelle de 250 000 \$)	~ 1,25 M\$	N°9
1.4.1 Faire des études de sécurité aux sites qui présentent un rapport $T_a/T_c$ supérieur à 1,50 et corriger au besoin	MTQ	Étudier les sites qui font problème et intervenir au besoin, sur une moyenne de deux sites par année	Au besoin	
<b>TOTAL</b>			<b>~ 28 M\$ (minimum)</b>	

~ environ

## **FICHES TECHNIQUES**

**AMÉLIORATION DE LA  
ROUTE 354 (SECTEUR  
DE SAINT-CASIMIR)**



**PROBLÉMATIQUE:**

La route 354 dans le secteur de Saint-Casimir fait face à une problématique de courbes sous-standards et de largeur de plate-forme sous dimensionnée, associées à la traversée de la rivière Sainte-Anne, à la traversée de l'agglomération de Saint-Casimir et à un fort pourcentage de camions lourds utilisant cet axe routier stratégique au niveau régional.

Longueur de la section à étudier : environ 10 km

**ÉTAPES DE RÉALISATION:**

- Début des analyses des caractéristiques physiques de la route en 2003;
- Analyse d'un plan d'ensemble et d'un plan d'investissement au cours des premières années de mise en œuvre du Plan de transport;
- Amorce de travaux ponctuels d'amélioration des situations les plus urgentes au cours des cinq premières années de mise en œuvre du Plan d'action.

**INVESTISSEMENTS:**

- À titre indicatif : environ 10 M\$ sur quinze ans.

## AMÉLIORATION DE LA ROUTE 365, DE L'AUTOROUTE FÉLIX-LECLERC À SAINT-RAYMOND



### **PROBLÉMATIQUE:**

De l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) jusqu'à Saint-Raymond, la route 365 dessert des municipalités en pleine croissance démographique et économique. Ses abords de route font l'objet de fortes pressions relativement au lotissement urbain qui nuit de plus en plus à la sécurité et à la fonctionnalité du corridor en question. Le MTQ prévoit également une dégradation continue de la qualité de l'écoulement de la circulation en fonction de l'augmentation anticipée du volume de circulation et du transport lourd dans ce secteur.

Longueur de la section à étudier : environ 16 km (excluant le contournement potentiel de Pont-Rouge et l'entrée sud de Saint-Raymond).

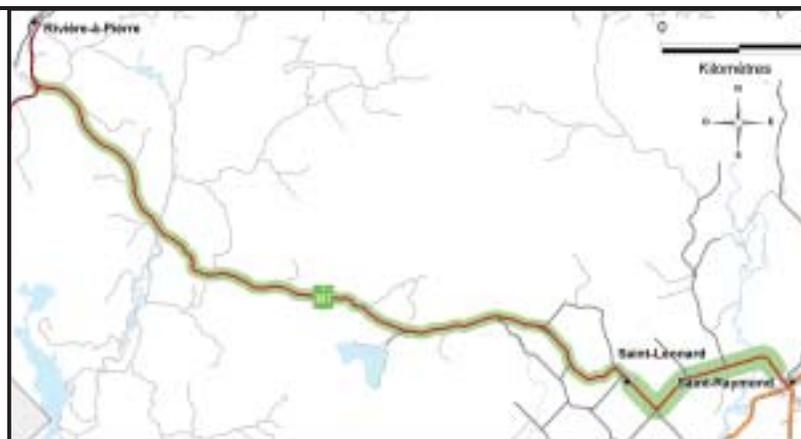
### **ÉTAPES DE RÉALISATION:**

- Début des analyses des caractéristiques physiques de la route, en 2003;
- Analyse d'un plan d'ensemble et d'un plan d'investissement au cours des premières années de mise en œuvre du Plan de transport;
- Amorçe de travaux ponctuels d'amélioration des situations les plus urgentes au cours des cinq premières années de mise en œuvre du Plan d'action.

### **INVESTISSEMENTS:**

- À titre indicatif : environ 10 M\$ sur quinze ans. (en excluant les secteurs de Pont-Rouge (fiche technique N° 7) et de Saint-Raymond (fiche technique N° 8) )

## AMÉLIORATION DE LA ROUTE 367, DE SAINT-RAYMOND À RIVIÈRE-À-PIERRE



### PROBLÉMATIQUE:

La route 367 entre Saint-Raymond et Rivière-à-Pierre constitue le seul lien routier entre cette région périphérique et le secteur sud-est de la région et la région métropolitaine de Québec. Cependant, certaines courbes associées à des pentes plus ou moins importantes méritent une attention particulière en vue d'en améliorer la sécurité, la fluidité et le confort.

Longueur de la section à étudier : environ 28 km

### ÉTAPES DE RÉALISATION:

- Début des analyses des caractéristiques physiques de la route en 2003;
- Analyse d'un plan d'ensemble et d'un plan d'investissement au cours des premières années de mise en œuvre du Plan de transport;
- Amorce de travaux ponctuels d'amélioration des situations les plus urgentes au cours des cinq premières années de mise en œuvre du Plan d'action.

### INVESTISSEMENTS:

- À titre indicatif : environ 5 M\$ sur quinze ans.

## RECONSTRUCTION DE LA ROUTE 367, AU NORD DE SAINT-AUGUSTIN-DE DESMAURES



### **PROBLÉMATIQUE:**

Dans le secteur compris entre le chemin de fer et la route Grand-Capsa (route 358), la route 367 connaît une densification importante des accès routiers (environ 30 accès au kilomètre) associée à des courbes sous-standards, une vitesse de circulation élevée et un pourcentage notable de véhicules lourds. Même si cette section de route n'est pas sur le territoire couvert par le Plan de transport de Portneuf, sa proximité fait en sorte que les aménagements prévus auront un impact certain sur la circulation empruntant la route Grand-Capsa en provenance de Pont-Rouge.

Pour l'étude d'impact qui sera effectuée, deux variantes d'analyse sont retenues :

- le réaménagement de la route 367 dans l'axe de la route actuelle;
- la construction d'une nouvelle route dans un corridor au centre du tracé actuel (contournement d'une longueur d'environ 3,5 km)

### **ÉTAPES DE RÉALISATION:**

- Début de l'étude d'impact en 2002;
- Réalisation : à moyen terme (en fonction du projet retenu, des acquisitions d'emprises à obtenir et des étapes de préparation du projet).

### **INVESTISSEMENTS:**

- Coût de réalisation : environ 8 M\$ (estimation faite en 2001, incluant les frais connexes).

## CONSTRUCTION DE L'ÉCHANGEUR DE GRONDINES ET DE SON LIEN VERS LA ROUTE 138



### **PROBLÉMATIQUE:**

La problématique concerne l'accès direct entre Grondines et l'autoroute Félix-Leclerc (A-40). Longtemps demandées par la population locale, la construction d'un échangeur avec l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) et la reconstruction de la route des Grondines entre cette autoroute et Grondines permettront de concrétiser un lien stratégique au niveau municipal. Ce nouveau lien permettra également d'éliminer le transit de camionnage entre la carrière de pierre (située près du futur échangeur) et l'autoroute, qui circule présentement sur la route des Grondines et sur la route 138 (plus de 100 camions par jour).

Longueur de la section à étudier : 2 km

### **ÉTAPES DE RÉALISATION:**

- Travaux réalisés à l'été 2002 pour ce qui est de l'échangeur;
- Fin des travaux en 2003 avec le lien routier de 2 km jusqu'à la route 138.

### **INVESTISSEMENTS:**

- Coût de réalisation : environ 5 M\$.

## AMÉLIORATION DU LIEN MUNICIPAL ENTRE SAINT-CASIMIR ET L'AUTOROUTE FÉLIX-LECLERC (A-40)



### **PROBLÉMATIQUE:**

La problématique concerne l'accès direct entre Saint-Casimir et l'autoroute Félix-Leclerc (A-40). Actuellement, la route des Grondines est impraticable pour une circulation normale. Lors de l'annonce de la construction d'un échangeur à Grondines et de la réfection du lien entre Grondines et l'autoroute, le ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime, M. Jacques Baril, a précisé que le lien entre l'autoroute et Saint Casimir demeurerait de compétence municipale.

Longueur du projet à l'étude : environ 9 km

### **ÉTAPES DE RÉALISATION:**

- À définir pour ce qui est des priorités des municipalités de Saint-Casimir et de Grondines;
- Participation éventuelle du ministère des Transports au financement du projet à l'aide de ses programmes de subvention.

### **INVESTISSEMENTS:**

- Coût de réalisation : environ 8 M\$ (cela ne tient pas compte d'une éventuelle construction d'une nouvelle structure sur la rivière Sainte-Anne et d'un éventuel raccordement au nord de la rivière).

**MISE EN PLACE DU  
CONTOURNEMENT  
DE PONT-ROUGE**



**PROBLÉMATIQUE:**

La problématique actuelle concerne la traversée d'agglomération de la ville de Pont-Rouge en fonction des éléments suivants : circulation, véhicules lourds, poussière, bruit, sécurité et temps de parcours.

Pour l'étude d'impact qui sera effectuée, deux variantes d'analyse seront retenues :

- le réaménagement de la route 365 dans l'axe de la route actuelle;
- la construction d'une nouvelle route dans un corridor à préciser du côté ouest de la ville (contournement)

Longueur de la section à étudier : 8,5 km incluant un pont d'environ 320 m

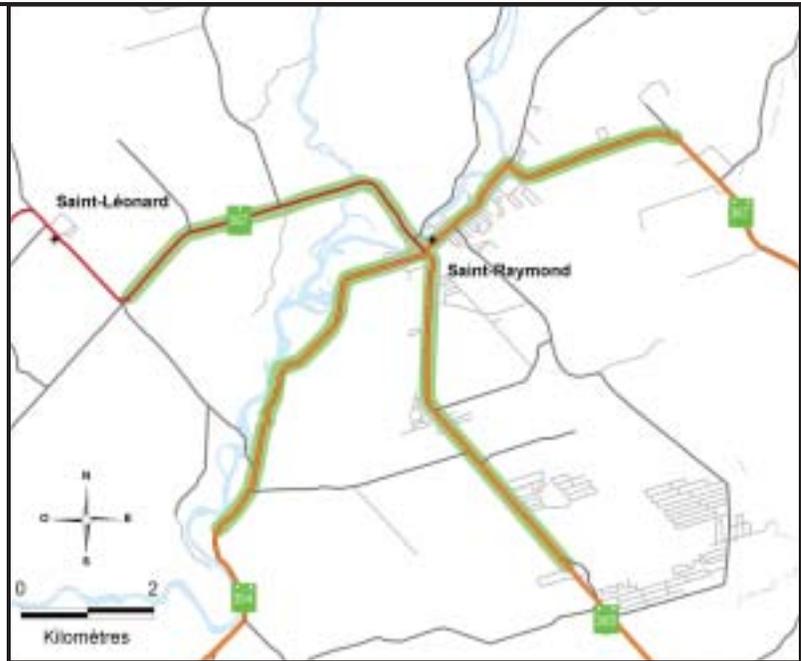
**ÉTAPES DE RÉALISATION:**

- Début de l'étude d'impact en 2003;
- Réalisation : à définir en fonction du projet retenu, des acquisitions d'emprises à obtenir et des étapes de préparation du projet.

**INVESTISSEMENTS:**

- Environ 20 M\$ pour un contournement (estimation faite en 2002, incluant les frais connexes); coût à déterminer pour la réfection de la route 365 dans son axe actuel.

## AMÉLIORATION DE LA TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION DE SAINT-RAYMOND



### **PROBLÉMATIQUE:**

La problématique actuelle concerne la traversée d'agglomération de la ville de Saint-Raymond en fonction des éléments suivants : circulation, véhicules lourds, poussière, bruit, accès routiers, sécurité et temps de parcours.

Avec la nouvelle interdiction de circulation sur le chemin Saint-Jacques faite au trafic lourd par les municipalités de Saint-Léonard et de Sainte-Christine-d'Auvergne, une part additionnelle de camions doivent maintenant emprunter le corridor des routes 367 et 354 à l'intérieur de Saint-Raymond. Cette situation apporte des problèmes supplémentaires de circulation et de sécurité sur ces tronçons de route, particulièrement pour la route 354, où se trouvent quelques courbes sous-standards et une densification linéaire des accès (Chûte-Panet).

### **ÉTAPES DE RÉALISATION:**

- Début de l'analyse de la problématique en 2003, avec la collaboration étroite de la municipalité;
- Définition des solutions à retenir pour résoudre la problématique mise en évidence : au cours des cinq premières années de mise en œuvre du Plan de transport;
- Réalisation : à définir en fonction des solutions retenues, des étapes de préparation à respecter et des disponibilités budgétaires.

### **INVESTISSEMENTS:**

- À définir à la suite des analyses et des consultations.



