

Plan de transport DU CENTRE-DU-QUÉBEC



Plan d'action 2003-2008



Québec 

PLAN DE TRANSPORT DU CENTRE-DU-QUÉBEC

**Plan d'action
2003-2008**

*Ce document a été produit par la
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec*

Pour plus d'informations, veuillez communiquer avec :

Ministère des Transports
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec
100, rue Laviolette, 4^e étage
Trois-Rivières (Québec) G9A 5S9

Téléphone : (819) 371-6896
Télécopie : (819) 371-6136
Courriel : dtmcq@mtq.gouv.qc.ca

Dépôt légal – Février 2003
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-40501-3

Table des matières

Introduction	5
Le réseau routier	6
La sécurité routière	12
La fonctionnalité du réseau	18
L'environnement	20
Les liaisons routières entre le Centre-du-Québec et les régions limitrophes	24
Le transport collectif des personnes	28
Le port de Bécancour	32
Le transport terrestre des marchandises	36
Annexes	
La Route verte	42
L'axe nord-sud	44
L'axe est-ouest	46
L'axe Victoriaville – Princeville – Plessisville	48



Introduction

Les besoins et les attentes en matière de transport représentent des dépenses considérables pour le ministère des Transports. Soucieux de tenir compte des particularités territoriales de chaque région, ce dernier a entrepris au cours des dernières années l'élaboration d'un plan de transport pour chacune des régions du Québec. Il devenait indispensable d'établir des priorités d'intervention puisque de nombreux besoins semblaient devoir être comblés simultanément. Par le fait même, la réalisation des plans de transport régionaux offrait la possibilité aux différents partenaires (organismes, municipalités, MRC, etc.) d'exprimer leurs besoins et d'influencer les choix relatifs au transport dans leur région.

L'élaboration du plan de transport s'est effectuée en plusieurs étapes. En 1999, le diagnostic sur la situation des transports au Centre-du-Québec était présenté officiellement. De ce diagnostic a découlé « Vers un plan de transport pour le Centre-du-Québec – Proposition du plan de transport », qui dégagait, dans une optique de vision intégrée des transports, des enjeux, des orientations et des moyens d'action afin de répondre le plus adéquatement possible aux besoins actuels et

futurs de la région, tout en tenant compte des ressources disponibles et des orientations ministérielles et gouvernementales.

La mise en œuvre du plan de transport s'effectue par l'élaboration d'un plan d'action quinquennal. Bien que le Plan de transport du

Centre-du-Québec ne soit rendu public qu'en 2003, les actions posées aux cours des dernières années ont toujours été réalisées en accord avec les documents « Vers un plan de transport pour le Centre-du-Québec – Diagnostic et orientations » et « Vers un plan de transport pour le Centre-du-Québec – Proposition de plan de transport » présentés en 2001.

Le plan d'action que nous vous présentons fait état des orientations, des objectifs et des moyens d'action regroupés selon les enjeux régionaux. Il contient également des précisions quant aux actions qui seront réalisées au cours de la période allant de 2003 à

2008. Ces actions sont planifiées d'abord en fonction des besoins et des priorités établis à la suite d'un consensus régional, puis de la préparation technique et de l'échéancier de ces projets, tout en tenant compte des budgets qui pourraient être disponibles pour cette même période.



Le réseau routier

Orientation 1

Maintenir l'offre d'un niveau de service adéquat sur le réseau routier.

Objectifs :

Maintenir la qualité des chaussées, particulièrement sur le réseau stratégique.

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

Maintenir la capacité structurale des ouvrages d'art situés sur les axes routiers du réseau supérieur et en priorité sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur .

Améliorer les caractéristiques géométriques du réseau routier supérieur.



Cibles :

La cible ministérielle est de réduire de moitié l'écart actuel entre la qualité des routes du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur et celle des routes du réseau stratégique des États du nord-est américain.

Atteindre et maintenir 75 % des longueurs de route dont le niveau de confort est satisfaisant sur les autoroutes, 65 % sur les routes nationales, 65 % sur les routes régionales et 60 % sur les routes collectrices.

Prendre les actions nécessaires pour qu'au moins 50 % des ouvrages d'art du réseau supérieur soient jugés en bon état.

Réaliser des travaux sur les routes nationales et régionales afin d'améliorer certaines caractéristiques techniques, notamment les possibilités de dépassement et la largeur des voies et des accotements. Nous ciblerons en premier les tronçons de routes nationales et régionales qui supportent un débit important.

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

MOYENS D’ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Atteindre les objectifs établis en matière de qualité des chaussées, particulièrement sur le réseau stratégique.		• Autoroute 20 de Saint-Eugène à Drummondville (réfection majeure). • Route 165 de Saint-Ferdinand à Sainte-Sophie (réfection majeure). • Route 122 de Sainte-Clotilde-de-Horton à Victoriaville (réfection majeure). • Route 143 de Saint-Bonaventure à Saint-François-du-Lac (réfection majeure). • Route 161 à Ham-Nord (réfection majeure).

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

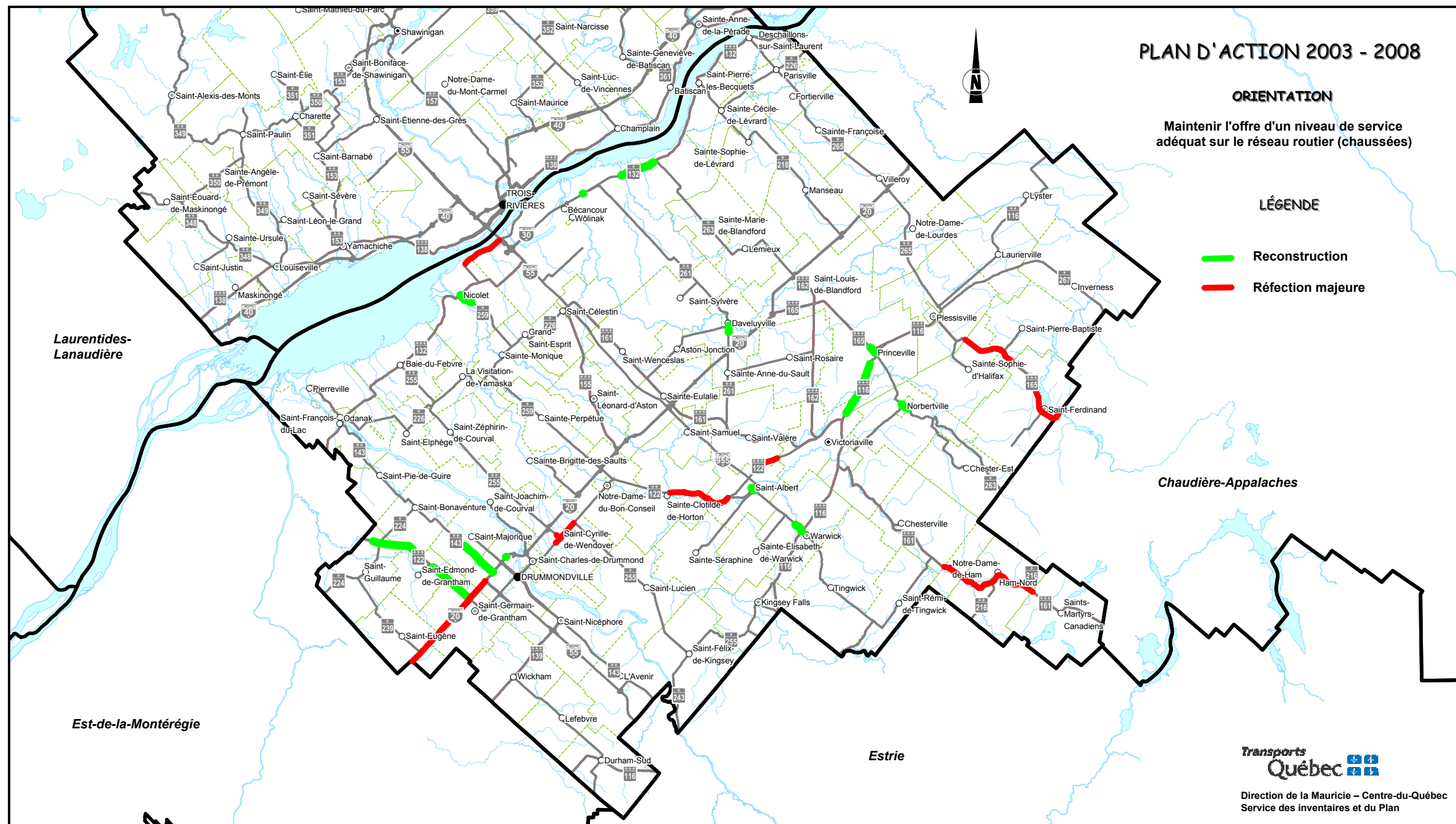
MOYENS D’ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Améliorer l’état des ouvrages d’art.		• Structure sur la route 122 qui chevauche la rivière Nicolet à Notre-Dame-du-Bon-Conseil. • Structure sur la route 132 qui chevauche la rivière Saint-François à Saint-François-du-Lac (pont Laperrière-Roy).

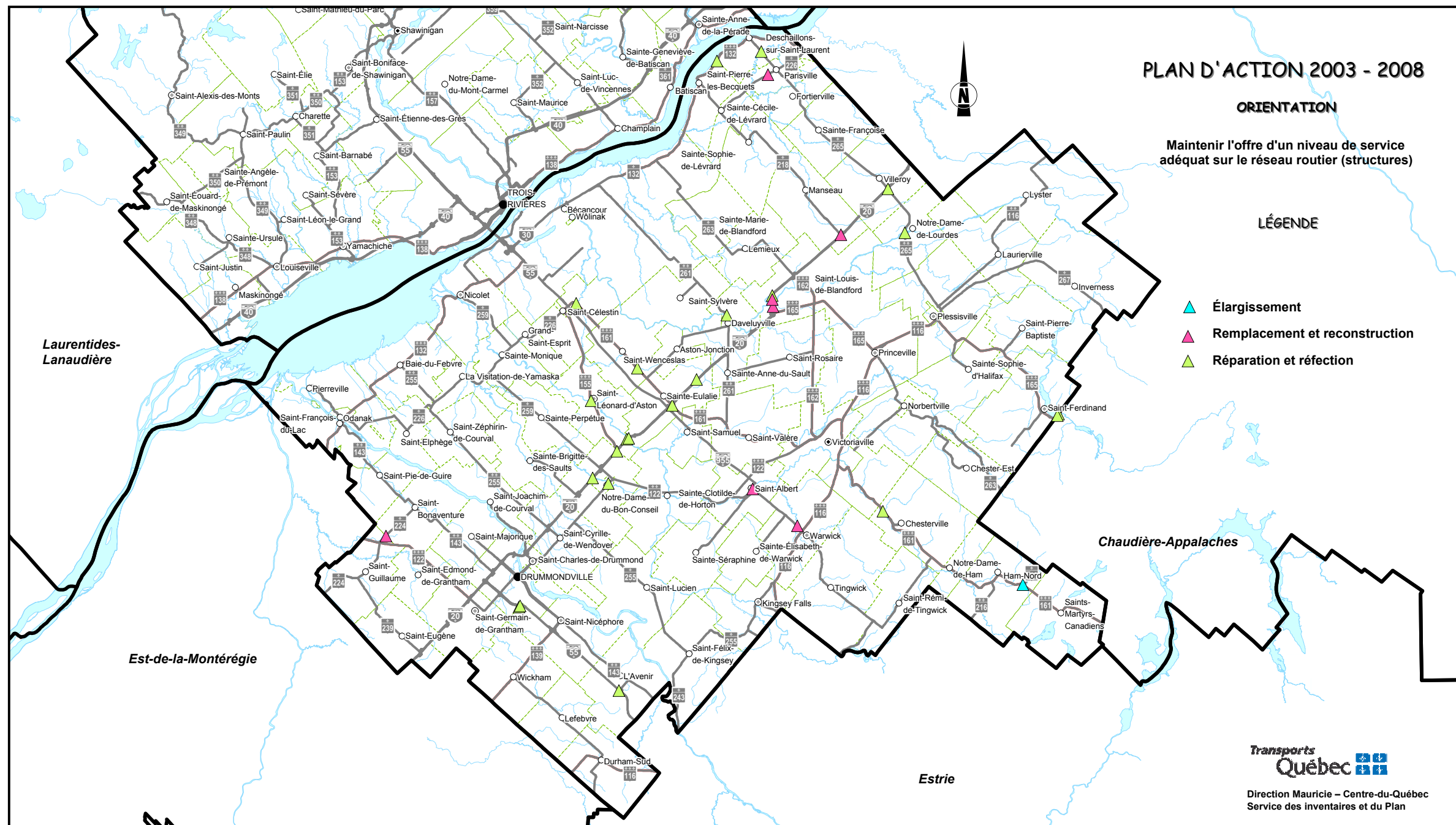
Objectif : Maintenir la capacité structurale des ouvrages d’art situés sur les axes routiers du réseau supérieur et en priorité sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur.

MOYENS D’ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Mettre l’accent sur les ouvrages d’art situés sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur.		• Structure sur l’autoroute 20 qui chevauche la rivière Bécancour à Saint-Louis-de-Blandford. • Structure sur l’autoroute 20 qui chevauche la rivière Nicolet à Saint-Léonard-d’Aston. • Structure sur la route 161 qui chevauche l’autoroute 20 à Sainte-Eulalie. • Structure sur la route 155 qui chevauche l’autoroute 20 à Notre-Dame-du-Bon-Conseil. • Structure sur l’autoroute 55 qui chevauche l’autoroute 20 à Drummondville.

Objectif : Améliorer les caractéristiques géométriques du réseau routier supérieur.

MOYENS D’ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Mettre l’accent sur les routes dont les débits sont élevés.		• Route 122 de Saint-Guillaume à Saint-Germain-de-Grantham (reconstruction). • Route 143 à Drummondville (reconstruction). • Route 261 à Sainte-Anne-du-Sault (reconstruction). • Route 259 à Nicolet (reconstruction).





La sécurité routière

Orientation 2

Améliorer constamment le niveau de sécurité routière.

Objectifs :

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

Intégrer la préoccupation relative à la sécurité lors des travaux routiers.

S'assurer que les sentiers de véhicules hors route traversent le réseau supérieur conformément aux normes du ministère des Transports.

S'assurer que les aménagements cyclables croisant ou longeant le réseau routier soient sécuritaires.

Diminuer le nombre de collisions impliquant des cervidés.



Cibles :

La cible ministérielle est de réduire le nombre de morts à 650 et de blessés graves à 4750.

Déposer des analyses par itinéraires des tronçons les plus problématiques afin de mettre en œuvre des mesures pour améliorer la situation. La programmation contiendra chaque année des projets relatifs à la sécurité.

Prendre des mesures pour maintenir un niveau de sécurité maximal au moment de la réalisation de projets de réfection du réseau routier. Réaliser des audits de la qualité chaque année. S'assurer que toutes nos actions sont conformes au *Plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers*.

Sensibiliser les organismes qui ont des sentiers qui traversent notre réseau routier. Nous visons les rencontrer au moins tous les trois ans.

Tenir compte du volet cyclable dans nos études afin d'assurer une sécurité maximale des cyclistes.

Cartographier les sites routiers présentant un risque élevé de collisions avec des cervidés et réaliser diverses expériences pilotes pour diminuer le nombre de ce type d'accidents.

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

MOYENS D'ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Déterminer la problématique et prendre les actions appropriées.		Lorsque des intersections ou des tronçons sont reconnus comme étant problématiques, réaliser des études de sécurité afin de relever les causes des problèmes et d'avancer des solutions pour améliorer la situation. À la suite de ces analyses, des améliorations seront apportées. La priorité sera accordée aux sites les plus dangereux. • Saint-Bonaventure, intersection de la route 143 et du rang Nord-Est. • Saint-Albert, route 122. • Saint-Germain-de-Grantham, intersection de la route 143 et de la rue du Frère-André. • Plessisville, intersection de la route 267 et de la route Kelly. • Laurierville, intersection de la route 116 et des rues Dubé et Mercier. • Saint-Louis-de-Blandford, intersection de la route 162, de la rue Principale et du rang Saint-François. • Route 122 à Saint-Cyrille-de-Wendover (intersections). • Route 255 à Saint-Félix-de-Kingsey (correction de courbes). • Route 116 à Lyster (correction de courbes).

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

MOYENS D’ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Déterminer la problématique et réaliser les actions appropriées.		Prendre des mesures au moment de la préparation des projets afin de maintenir un niveau de sécurité optimal pour tous les projets de construction sur les routes où la circulation doit être maintenue. Effectuer des audits de sécurité à l’occasion de la réalisation des travaux afin de s’assurer que les mesures prévues soient appliquées ou que des correctifs, si cela est requis, puissent être apportés rapidement.

Objectif : S’assurer que les sentiers de véhicules hors route traversent le réseau supérieur conformément aux normes du ministère des Transports.

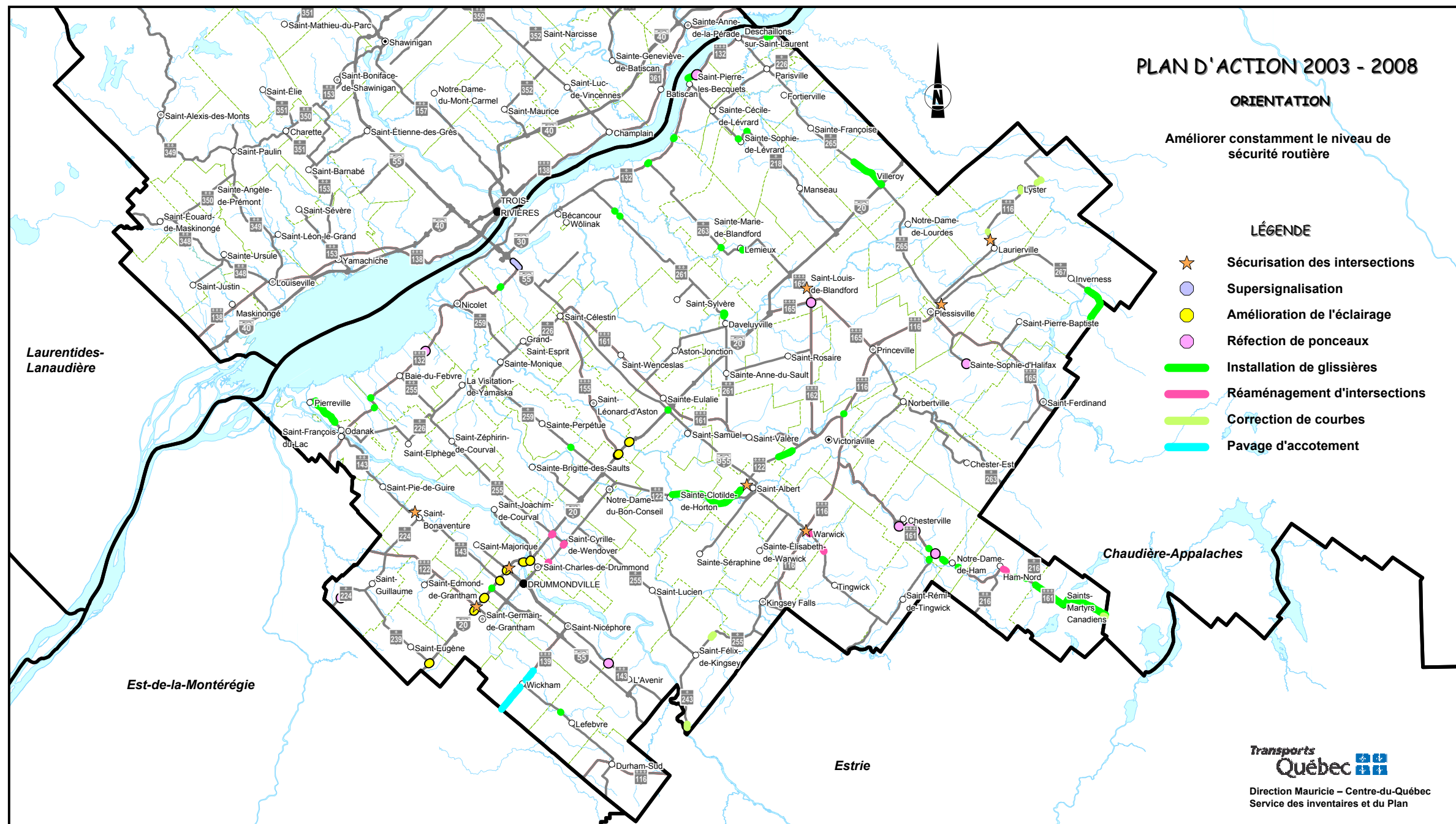
MOYENS D’ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Développer une concertation avec les organismes concernés.	Clubs de motoneige, clubs de véhicules tout-terrains.	Continuer à rencontrer les responsables des clubs de véhicules hors route afin de maintenir la conformité des traverses de route. Maintenir à jour les relevés concernant les passages et encourager les organismes à faire des demandes d’autorisation pour toutes leurs traverses.

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

MOYENS D'ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Tenir compte du volet cyclable dans les projets routiers.	MRC, municipalités, organismes mandataires.	Intégrer la préoccupation de la sécurité dans les analyses de projets d'aménagements cyclables proposés notamment par les municipalités régionales de comté (MRC) et les municipalités. Participer à certains travaux visant à rendre sécuritaires les traverses des voies cyclables lorsqu'elles croisent le réseau routier supérieur. Réaliser des aménagements cyclables en même temps que les projets routiers en accord avec la politique du vélo et des programmes de subventions : le programme de développement de la Route verte et le programme d'entretien de la Route verte.

Objectif : Diminuer le nombre de collisions impliquant des cervidés

MOYENS D'ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Travailler en collaboration avec les différents intervenants.	Responsables de l'environnement.	Déterminer les sites routiers présentant un risque de collisions avec des cervidés et localiser les aires à forte densité de cervidés en collaboration avec les responsables de l'environnement. Choisir et effectuer des tests pilotes en appliquant des mesures d'atténuation appropriées afin de réduire ces collisions. Entreprendre une campagne de sensibilisation dans le Centre-du-Québec.



La fonctionnalité du réseau

Orientation 3

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

Objectifs :

Préserver l'intégrité fonctionnelle des corridors routiers les plus menacés.

Assurer une qualité de vie acceptable en bordure de la route.

Cibles :

Corriger tous les accès non conformes en même temps que nous effectuons nos travaux de conservation et de réfection de chaussée.

Intégrer des mesures de contrôle des accès dans les schémas d'aménagement révisés. Nous sensibilisons les organismes concernés à cet égard.

Étudier des façons de réduire la vitesse dans la traversée d'agglomération par des aménagements appropriés dans les municipalités touchées par cette problématique.



Objectif : Préserver l'intégrité fonctionnelle des corridors routiers les plus menacés.

MOYENS D'ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Corriger les accès existants. Encadrer la gestion des nouveaux accès en partenariat avec le milieu. Informar les autorités municipales.	MRC, municipalités.	Dans le contexte des interventions sur le réseau routier, corriger les accès non conformes et effectuer des interventions dans les secteurs où on peut en tirer le plus de bénéfices possibles. Porter une attention particulière aux tronçons de routes où les taux d'accidents sont supérieurs au taux moyen. Établir un partenariat avec les MRC et les municipalités en vue d'une meilleure gestion des corridors routiers existants afin d'intégrer la gestion des nouveaux accès à leurs démarches de planification du territoire. Favoriser une approche harmonisée à l'échelle de la région en matière de planification et de contrôle des accès au réseau routier du Ministère pour limiter le nombre de nouveaux accès et de raccordements au réseau. Diffuser des documents d'information pour sensibiliser les citoyens à la problématique de la gestion des accès et à l'obligation de demander un permis pour tout nouvel accès au réseau routier du Ministère.

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

MOYENS D'ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Participer à une démarche conjointe avec les MRC et les municipalités.	MRC, municipalités.	Pour les municipalités où la problématique de traversée d'agglomération est déterminée, participer, à la demande de la municipalité et de la MRC, à une analyse conjointe des aménagements routiers dans la traversée d'agglomération afin de déterminer les interventions possibles et réalisables.

L'environnement

Orientation 4

Minimiser les impacts environnementaux afin de préserver la qualité de vie.

Objectifs :

Prévenir et atténuer le bruit causé par la circulation routière.

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

Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ.

Cibles :

Participer activement, de concert avec les municipalités, à l'étude des sites où la pollution sonore est problématique et planifier des mesures correctives.

Proposer que le sujet de la pollution sonore soit traité dans la révision des schémas d'aménagement qui sont soumis.

Prendre les mesures nécessaires pour protéger les sites d'intérêt esthétique retenus par les MRC.

Étudier de façon particulière les sites vulnérables de façon à préserver l'équilibre des écosystèmes, les processus écologiques et la diversité biologique. Les études d'opportunité traiteront de cet aspect dans chaque projet.



Objectif : Prévenir et atténuer le bruit causé par la circulation routière.

MOYENS D’ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
S’associer avec les MRC dans la planification de mesures de prévention. S’associer avec les municipalités dans l’application des mesures correctives. Informier et échanger avec les MRC et les municipalités.	MRC, municipalités.	Favoriser une approche harmonisée à l’échelle de la région pour prévenir les problèmes de bruit au moyen des schémas d’aménagement. Appliquer, avec le concours des municipalités, des mesures correctives dans les zones où le niveau de bruit s’élève à 65 dBA $L_{eq, 24 h}$ et plus, à condition que la municipalité adopte des mesures à long terme visant à atténuer le bruit en bordure du réseau routier. Les coûts des mesures d’atténuation du bruit sont partagés à parts égales. Améliorer l’information à transmettre aux intervenants municipaux et professionnels dont les activités concernent le bruit routier. Tenir des réunions de travail avec les MRC et les municipalités pour assurer de meilleures interventions sur les plans de la prévention et de la correction du bruit routier. Diffuser des documents d’information pour sensibiliser les citoyens à la problématique du bruit routier et les informer des orientations de la Politique sur le bruit routier du Ministère.

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

MOYENS D’ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Préserver la qualité des paysages dans les projets routiers. Établir des mesures visant à protéger les sites de mise en valeur du paysage.	MRC	Intégrer de façon accrue la qualité visuelle à toutes les étapes de la planification d’un projet, qu’il soit assujetti ou non à la procédure d’évaluation des impacts. Considérer les mesures incluses dans les schémas d’aménagement du territoire visant à préserver et à mettre en valeur les paysages.

Objectif : Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ.

MOYENS D’ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Effectuer des analyses environnementales spécifiques en vue de protéger et de réhabiliter les sites. Étudier des solutions pour minimiser l’impact du réseau routier sur les ressources hydriques.		Réaliser des évaluations environnementales en y intégrant toutes les composantes des milieux naturel et humain. Appliquer des mesures de restauration, d’atténuation ou de compensation pour remettre en état ou mettre en valeur l’environnement. Étudier de nouvelles approches ayant pour but de réduire les problèmes liés à la proximité des infrastructures routières des milieux riverains et des zones humides.

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

Orientation 5

Améliorer la qualité des liaisons entre le Centre-du-Québec et les régions dans l'axe nord-sud.

Objectifs :

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

Assurer un niveau de service élevé sur le pont Laviolette.

Améliorer la sécurité sur le pont Laviolette et ses approches.

Cibles :

Avoir complété une chaussée de l'autoroute 55 entre Bécancour et l'autoroute 20 d'ici 2005.

Compléter le doublement de l'autoroute 55 entre Drummondville et l'Estrie.

Procéder à la réfection du pont Laviolette.

Construire une bande médiane pour accroître la fonctionnalité et la sécurité sur le pont Laviolette.



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

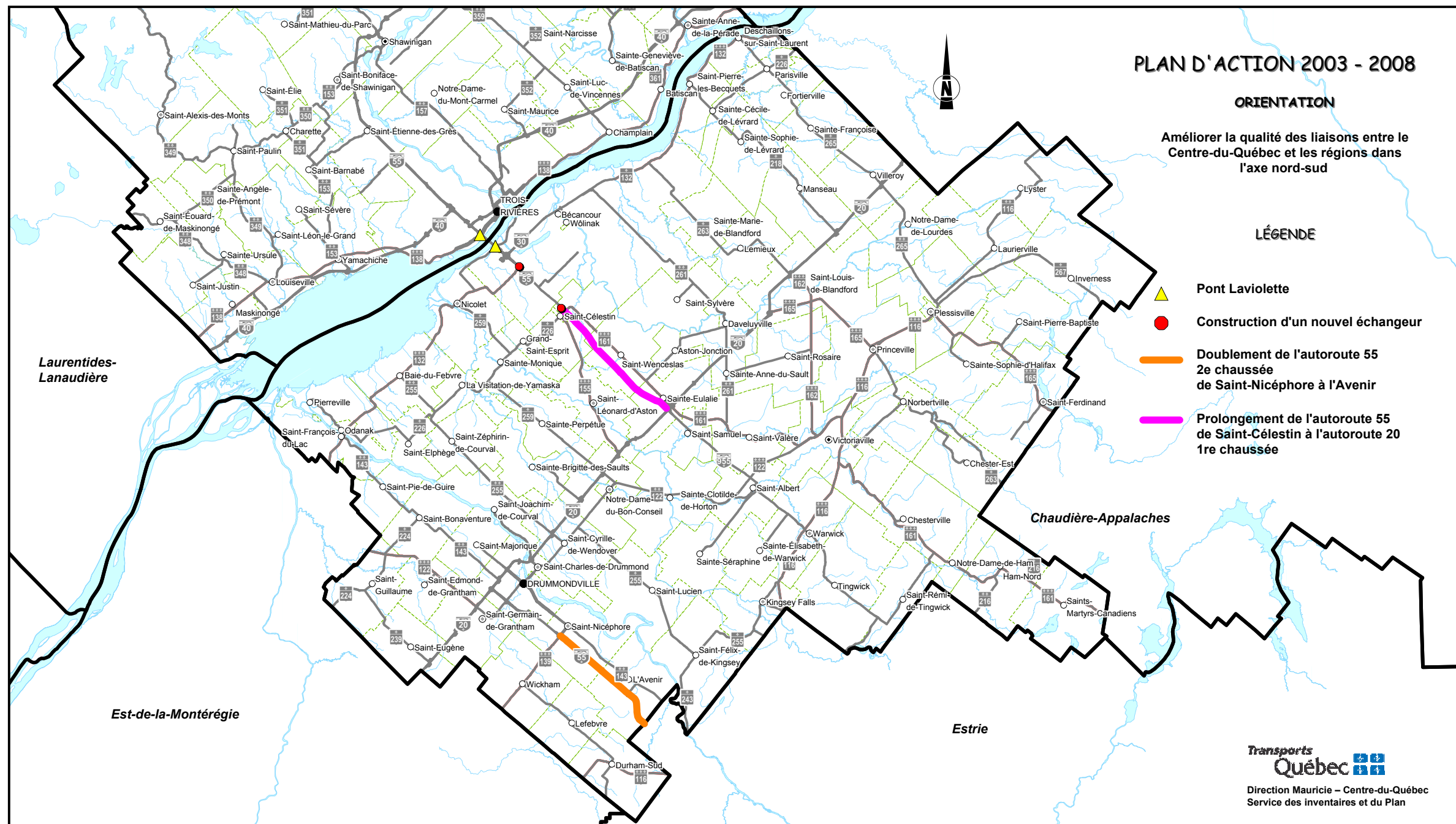
MOYENS D'ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Compléter au moins une chaussée de l'autoroute 55 entre Saint-Célestin et l'autoroute 20. Finaliser sur le territoire du Centre-du-Québec, la réalisation de la deuxième chaussée de l'autoroute 55 au sud de Drummondville.		Autoroute 55 de Saint-Célestin à l'autoroute 20 (construction de la première chaussée). Autoroute 55 de Saint-Nicéphore à L'Avenir (construction de la deuxième chaussée). Pont Laviolette à Trois-Rivières (réfection de la dalle et des côtés extérieurs du pont).

Objectif : Assurer un niveau de service élevé sur le pont Laviolette.

MOYENS D'ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Reconstruire la dalle du pont.		Reconstruire la dalle, les côtés extérieurs du pont et effectuer les autres travaux connexes.

Objectif : Améliorer la sécurité sur le pont Laviolette et ses approches.

MOYENS D’ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Concentrer dorénavant les interventions le soir et la nuit pour viser un niveau de service optimal pendant le jour. Construire une glissière de sécurité médiane sur le pont. Mettre en œuvre, suivre et améliorer le plan des mesures d’urgence pour le pont Laviolette.	Municipalités, organismes concernés.	Implanter la glissière de sécurité médiane sur le pont et un nouveau système de feux d’utilisation des voies en limitant l’impact des travaux sur la circulation de jour. Mettre en place des panneaux à messages variables et des caméras de surveillance. Aménager une salle de contrôle de la circulation pour le pont Laviolette.



Le transport collectif des personnes

Orientation 6

Encourager les initiatives d'amélioration du transport collectif.

Objectifs

Consolider les services existants.

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

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

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

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

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

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



Cibles :

Offrir un soutien à tous les organismes qui désirent améliorer leur offre de service.

Favoriser l'implantation de services de transport collectif dans les municipalités qui présentent des projets.

Relever les sites à caractère touristique pour lesquels la circulation des autocars nolisés pourrait causer des problèmes de fluidité et de sécurité.

Offrir un soutien à tous les organismes qui désirent la mise en commun des services de transport existants (transport en commun, adapté, interurbain et par taxi).

Appuyer les intervenants qui désirent organiser un service de transport par taxi, principalement dans les municipalités qui en sont dépourvues.

Objectif : Consolider les services existants.

MOYENS D'ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Améliorer les liaisons entre les divers services de transport adapté. Préserver le service de transport par autocar interurbain.	Municipalités, organismes responsables des services en transport adapté, associations de transport par autocar.	Encourager les organismes responsables du transport adapté à renforcer les liens entre leurs différents services. Informer les partenaires du nouveau programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées en vigueur depuis le 1 ^{er} janvier 2002. Encourager les intervenants en transport à améliorer l'accessibilité au transport par autocar afin de maintenir ou même d'augmenter le nombre d'utilisateurs de ce mode de transport.

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

MOYENS D'ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Promouvoir le programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées et le Volet souple pour les municipalités de 10 000 habitants et moins.	Municipalités, organismes responsables en transport adapté.	Promouvoir le programme d'aide au transport adapté auprès des municipalités non desservies de la région, en vue d'accroître le nombre de municipalités offrant un service de transport adapté.

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

MOYENS D'ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Offrir un soutien technique et financier à des projets de mise en commun de différents services de transport collectif.	Municipalités, MRC, organismes concernés.	Promouvoir le programme d'aide au transport collectif en milieu rural en vigueur depuis janvier 2003. Collaborer à la réalisation d'une étude d'harmonisation et de développement des services de transport collectif des cinq MRC du Centre-du-Québec.

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

MOYENS D’ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Encourager l’implantation du service de transport par taxi.	Compagnies de taxi.	Encourager et appuyer les intervenants en transport qui désirent un service de transport par taxi.

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

MOYENS D’ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Développer le service de Taxibus à Victoriaville. Évaluer la pertinence d’instaurer un nouveau type de service de transport non conventionnel.	Ville de Victoriaville, municipalités.	Développer le service de Taxibus à Victoriaville (action réalisée). Suivre le développement et continuer à collaborer avec la Ville de Victoriaville. Évaluer les demandes des municipalités qui souhaitent instaurer des services de transport non conventionnels.

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

MOYENS D’ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Favoriser les actions permettant aux sites touristiques de recevoir les visiteurs ayant choisi le transport par autocar plutôt que le véhicule privé.	Association touristique régionale.	Cibler les sites à caractère touristique pour lesquels la circulation des autocars nolisés pourrait causer des problèmes de fluidité et de sécurité.

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

MOYENS D'ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Promouvoir et développer les programmes employeurs.	Grands employeurs.	Promouvoir auprès des grands employeurs la création de programmes visant des mesures pour réduire le nombre de déplacements par automobile. Évaluer des mesures incitatives qui favoriseraient l'utilisation du transport en commun. Appliquer et promouvoir le nouveau programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes adopté le 25 septembre 2002 et qui remplace le programme d'aide au transport en commun.

Le port de Bécancour

Orientation 7

Optimiser l'utilisation du port de Bécancour.

Objectif :

Favoriser l'utilisation du port de Bécancour.

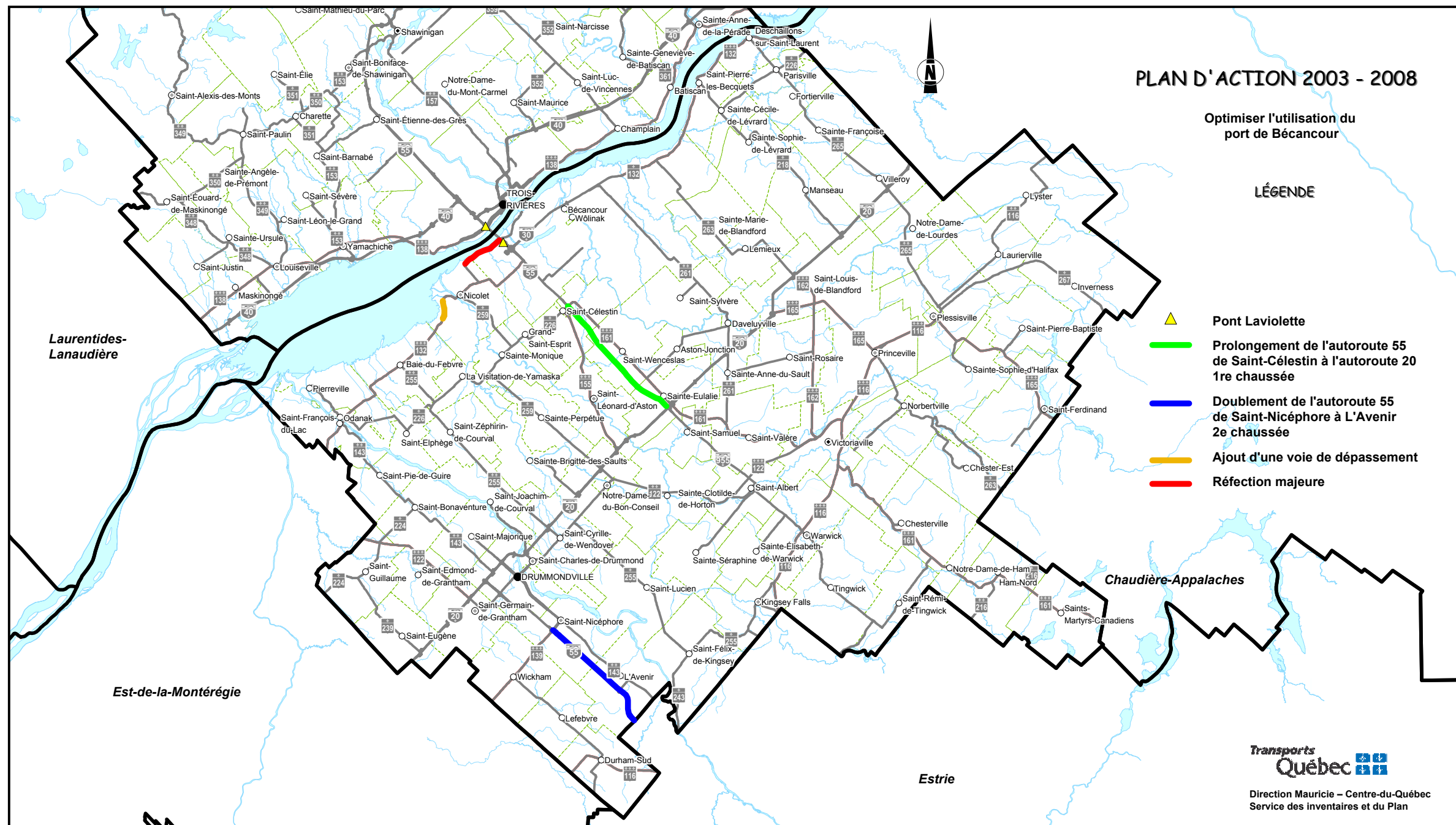
Cible :

Augmenter le tonnage, accroître la clientèle et diversifier les produits transportés par voie ferroviaire et par voie maritime.



Objectif : Favoriser l'utilisation du port de Bécancour.

MOYENS D'ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Poursuivre le développement du réseau autoroutier vers le sud. Discuter régulièrement avec les représentants du port afin de connaître leurs besoins et préoccupations et les accompagner dans leurs demandes d'aide financière. Maintenir la fonctionnalité du réseau routier donnant accès au port. Favoriser le transfert modal de la route vers le maritime par la réalisation d'équipements d'entreposage et de distribution de vrac liquide reliant les quais aux installations situées à proximité.	Représentants du parc industriel et portuaire de Bécancour, ville de Bécancour.	Pont Laviolette à Trois-Rivières (réfection de la dalle). Autoroute 55 de Saint-Nicéphore à L'Avenir (construction de la deuxième chaussée). Autoroute 55 de Saint-Célestin à l'autoroute 20 (construction de la première chaussée). Améliorer le corridor routier est-ouest entre Yamaska et l'autoroute 55. Étudier toute demande de construction d'un centre de transbordement ou d'un embranchement ferroviaire.



Le transport terrestre des marchandises

Orientation 8

Améliorer les conditions du transport terrestre des marchandises, dans une perspective d'intermodalité.

Objectifs

Améliorer l'efficacité des déplacements sur les routes du réseau de camionnage.

Assurer la cohérence des réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ.

Préserver la fonctionnalité du réseau ferroviaire actuel.

Cibles :

Cibler les routes du réseau de camionnage qui présentent les déficiences les plus importantes.

Maintenir la capacité portante de toutes les structures du réseau de camionnage.

Avoir un outil cartographique des réseaux de camionnage du Ministère ainsi que des municipalités.

Accroître la clientèle, augmenter le tonnage et diversifier les produits transportés par voies ferroviaire et maritime.

Maintenir à 100 % la visibilité aux passages à niveau.



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

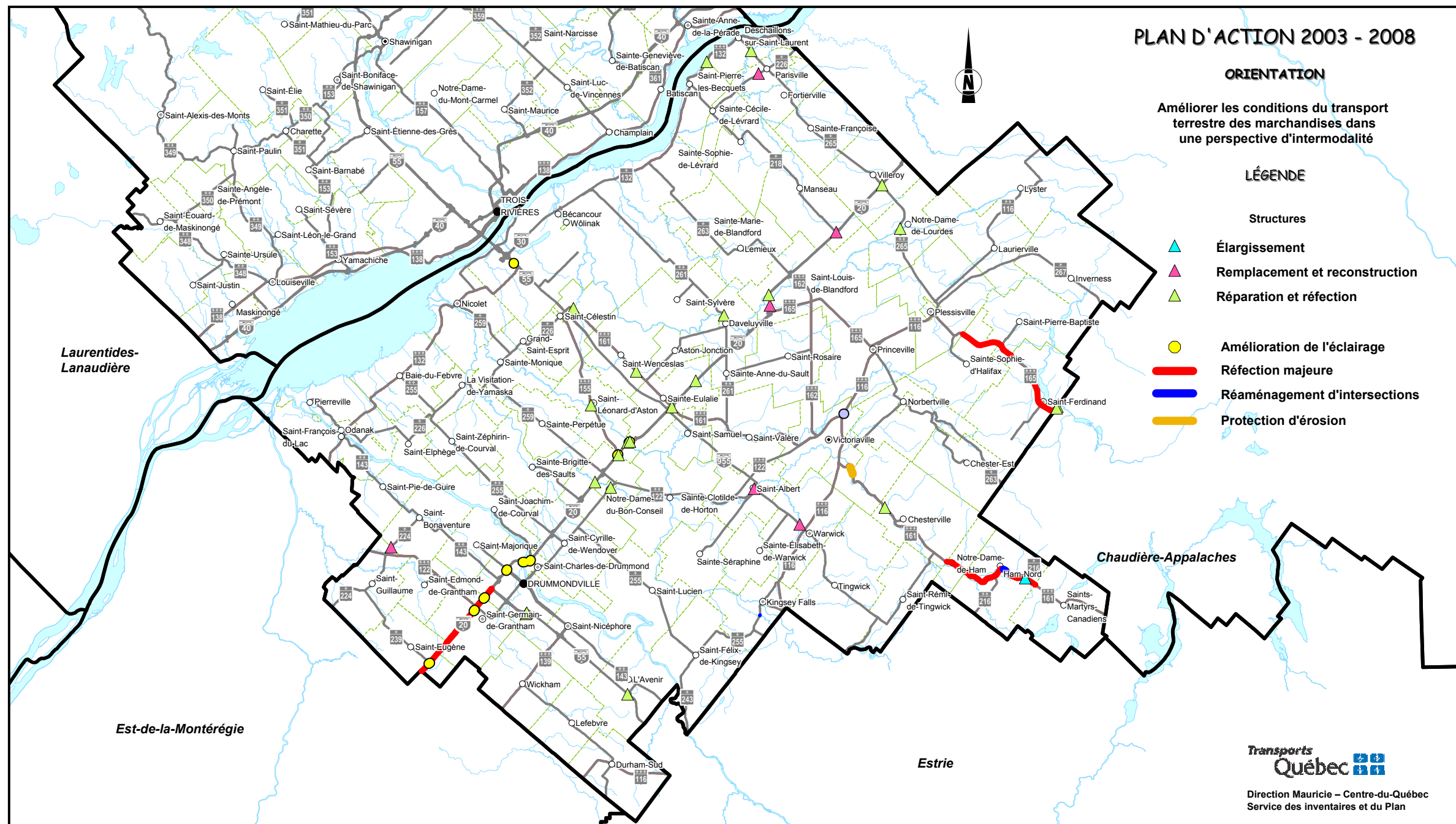
MOYENS D'ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Améliorer les routes du réseau de camionnage.	Association des camionneurs, MRC, entreprises.	Améliorer en priorité les routes du réseau de camionnage sous la responsabilité du Ministère qui présentent des déficiences importantes. S'engager à maintenir en priorité la capacité portante des structures sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur.

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

MOYENS D'ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Harmoniser les réseaux de camionnage.	Municipalités, MRC, association des camionneurs.	Analyser et approuver les règlements municipaux ayant une incidence sur la circulation des véhicules lourds. Assurer la cohérence et la continuité de ce réseau de camionnage. Préparer un atlas cartographique illustrant les routes de camionnage et diffuser ces cartes dans Internet.

Objectif : Préserver la fonctionnalité du réseau ferroviaire actuel.

MOYENS D'ACTION	PARTENAIRES	ACTIONS
Maintenir les infrastructures ferroviaires en bon état. Maintenir la fonctionnalité des passages à niveau.		Veiller à ce que les passages à niveau soient fonctionnels et sécuritaires. Étudier toute demande de construction d'un centre de transbordement, de réhabilitation d'une voie ferrée ou de prolongement d'une antenne ferroviaire.



ANNEXES

La Route verte

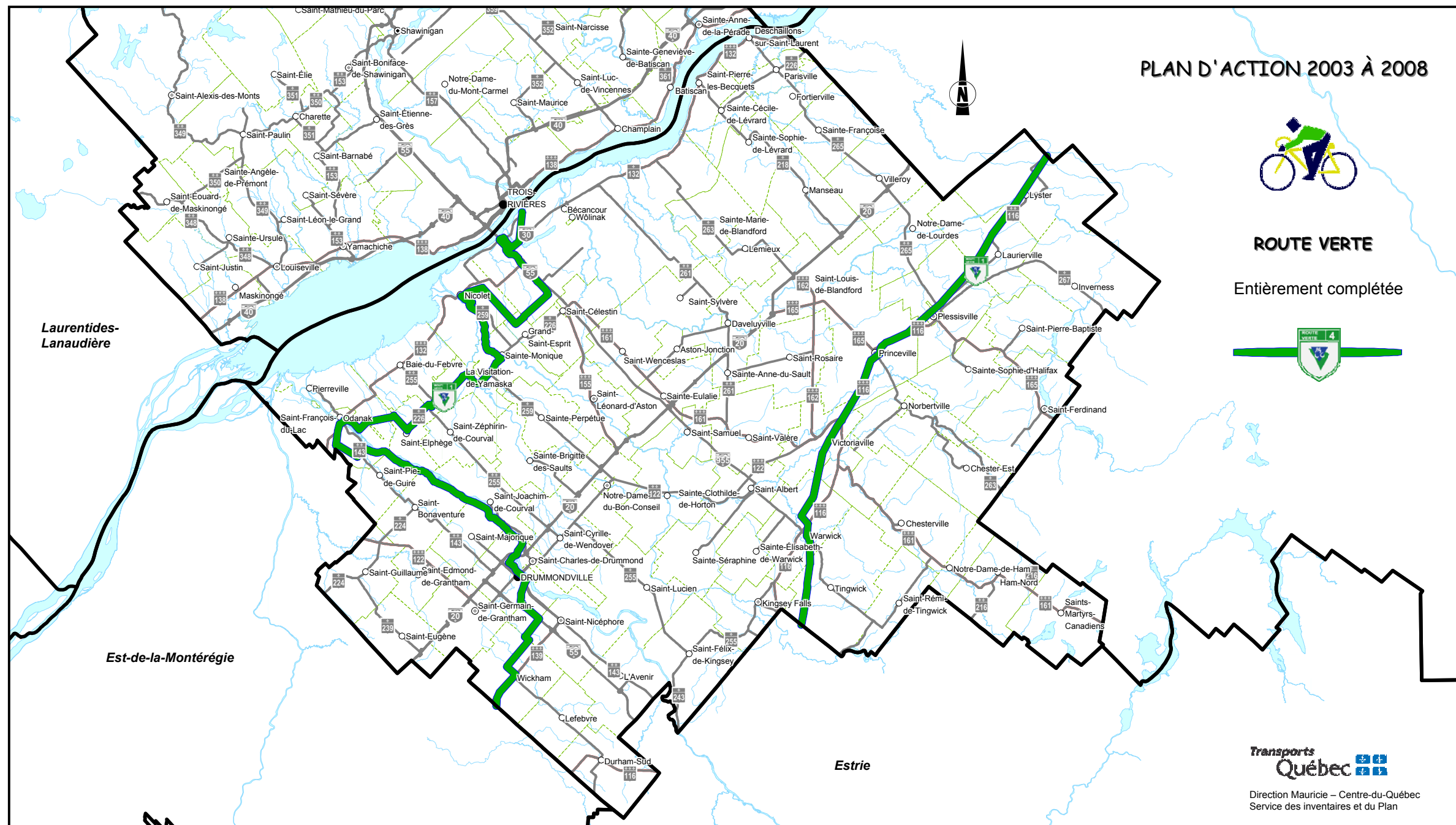
La Route verte est un itinéraire cyclable de plus de 4149 km à la grandeur du Québec et qui reliera plus de 400 municipalités.

Ce projet prend diverses formes :

- construction de pistes cyclables en site propre (voies ferrées abandonnées, emprises hydroélectriques et chemins de halage);
- amélioration de la sécurité dans les rues et sur les routes (bandes cyclables en milieu urbain);
- accotements asphaltés en milieu rural;
- chaussées désignées sur les rues et sur les routes peu fréquentées.

Au Centre-du-Québec, la Route verte totalise 220 km dont 4 km sur le réseau supérieur. Elle a été complétée en 2001.





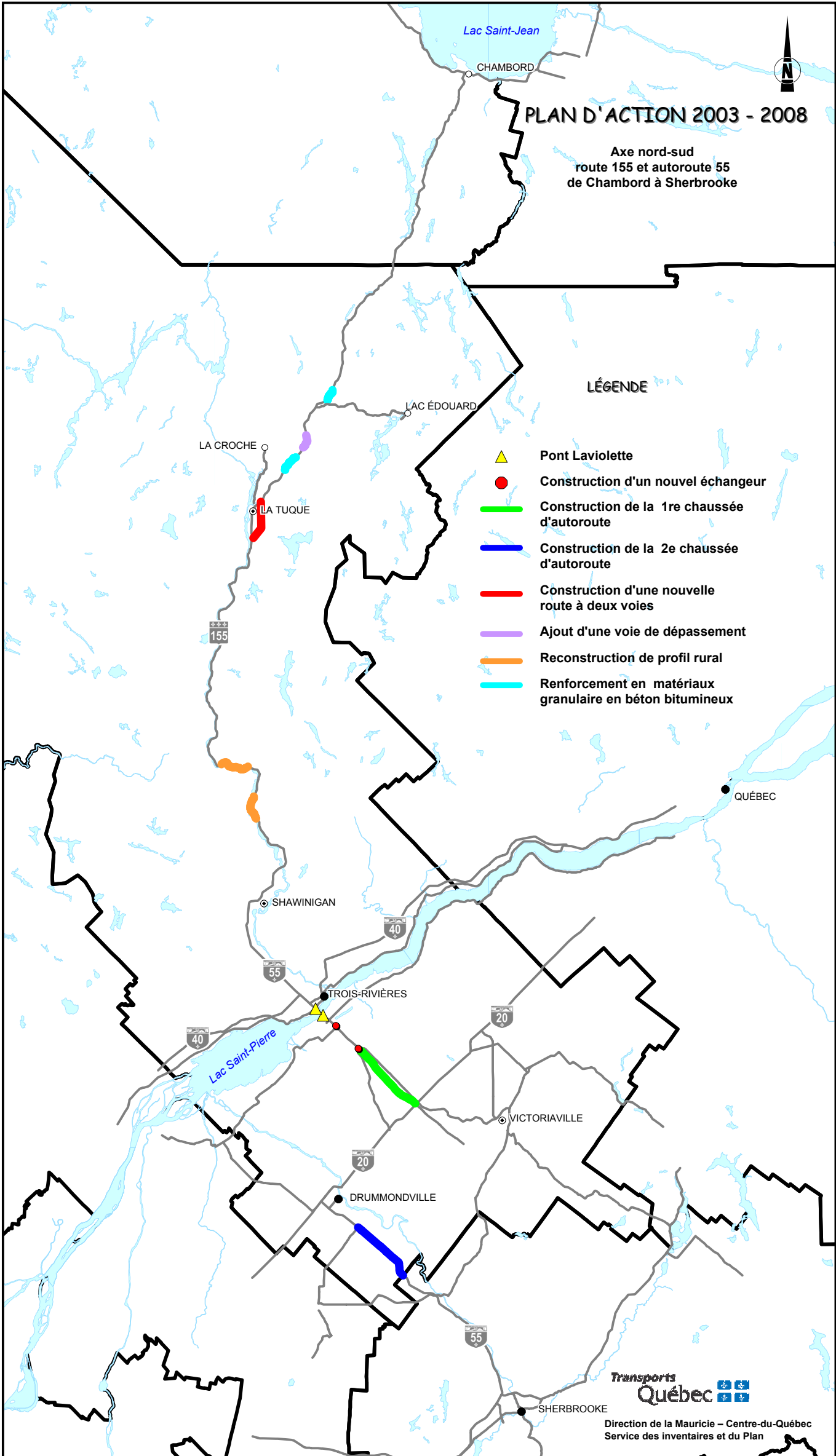
L'axe nord-sud

Le développement économique du Québec est largement tributaire de son commerce extérieur. Les infrastructures et systèmes de transport contribuent à soutenir le commerce extérieur du Québec, notamment le commerce nord-sud avec les États-Unis. À ce titre, le ministère des Transports entend faciliter les échanges entre les principaux pôles économiques du Québec et les grands marchés extérieurs. Aussi, comme le développement économique du Québec est directement lié au dynamisme de ses régions, il est impératif de soutenir leur développement en établissant des plans d'intervention sur les axes les plus importants. La mobilité régionale et interrégionale des personnes et des marchandises est ainsi une condition essentielle au développement économique régional.

L'axe Chambord-Sherbrooke est un des axes privilégiés pour le développement économique du Lac-Saint-Jean, de la Mauricie, du Centre-du-Québec et de l'Estrie. Avec le plan d'intervention de la route 155 entre Chambord et Grand-Mère, les différentes interventions prévues sur l'autoroute 55 entre Grand-Mère et Trois-Rivières, les travaux majeurs qui seront effectués dans un proche avenir sur le pont Laviolette et ses approches, le lien autoroutier entre Saint-Célestin et l'autoroute 20 ainsi que le doublement des voies de l'autoroute 55 entre Drummondville et l'Estrie, le Ministère s'est engagé à améliorer et à maintenir la fonctionnalité de ce corridor stratégique pour le commerce extérieur.

À titre d'exemples, voici quelques actions planifiées en Mauricie et au Centre-du-Québec :

- Route 155 à Borgia (réfection majeure);
- Route 155 à Chasseur (réfection majeure);
- Route 155 à La Bostonnais (réfection majeure);
- Route 155 à La Tuque (construction d'une voie de contournement);
- Route 155 à Trois-Rives (reconstruction);
- Route 155 à Saint-Roch-de-Mékinac (reconstruction);
- Autoroute 55 à Shawinigan au nord de la route 153 (réfection majeure);
- Pont Laviolette à Trois-Rivières (réfection majeure) ;
- Autoroute 55, de Saint-Célestin à l'autoroute 20 (construction de la première chaussée);
- Autoroute 55, de Saint-Nicéphore à L'Avenir (doublement et construction de la deuxième chaussée).



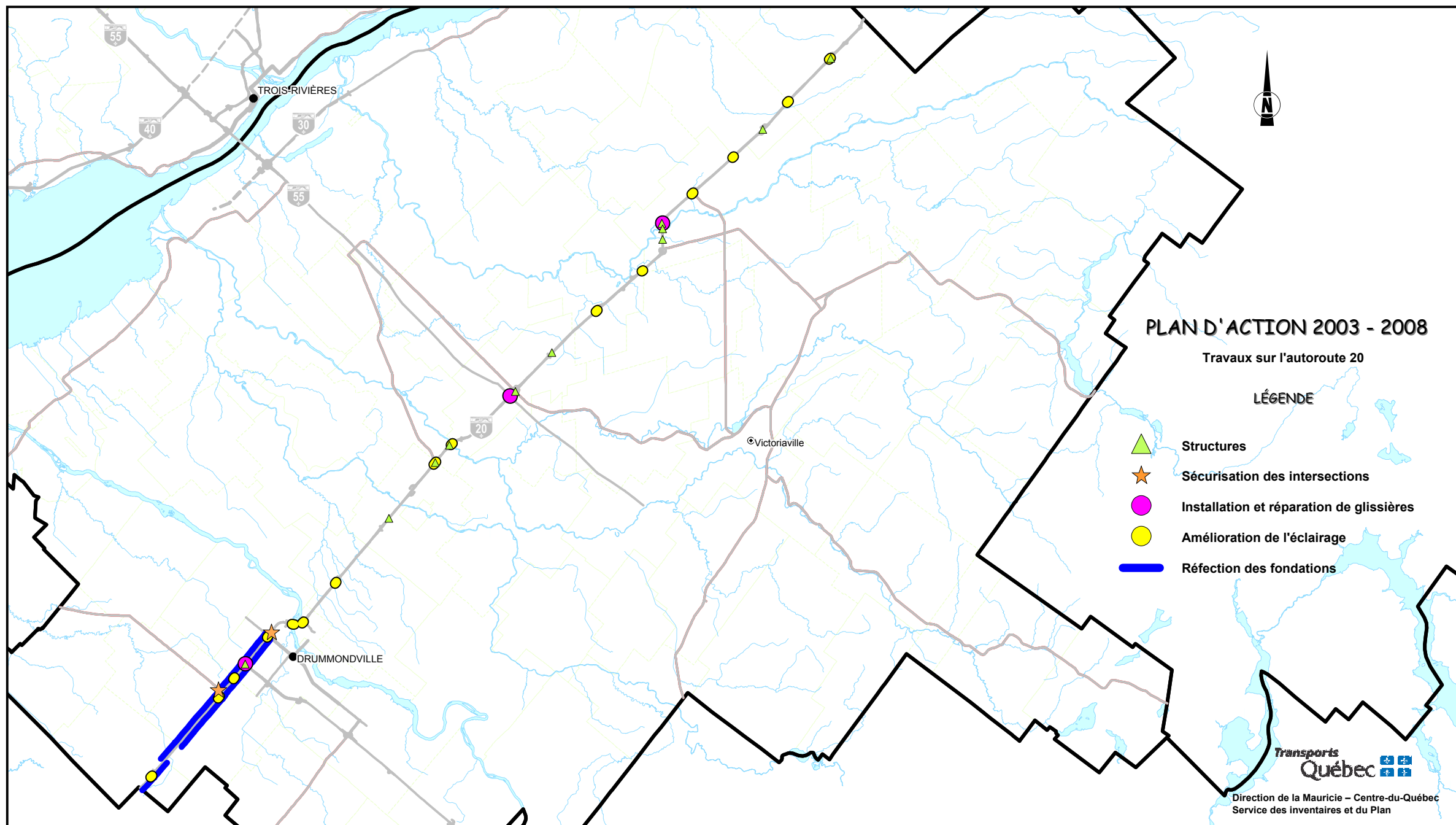
L'axe est-ouest

L'axe Québec-Montréal est un autre axe stratégique au développement socio-économique du Québec puisqu'il relie les deux agglomérations les plus peuplées du Québec. Le Ministère entend concentrer aussi ses efforts sur le corridor que constitue l'autoroute 20 afin de permettre aux régions situées le long de cet axe d'avoir accès aux marchés extérieurs et de soutenir le développement des industries du Centre-du-Québec.

Voici quelques exemples d'actions planifiées (projets ou études) sur l'autoroute 20 :

- Autoroute 20 de Saint-Eugène à Drummondville (réfection majeure).
- Structure sur l'autoroute 20 qui enjambe la rivière Bécancour à Saint-Louis-de-Blandford.
- Structure sur l'autoroute 20 qui enjambe la rivière Nicolet à Saint-Léonard-d'Aston.
- Structure sur l'autoroute 55 qui enjambe l'autoroute 20 à Drummondville.
- Drummondville, échangeur des autoroutes 20 et 55, bretelle de l'autoroute 55 nord vers l'autoroute 20.
- Structure sur l'autoroute 20 qui enjambe la rivière Nicolet Sud-Ouest à Notre-Dame-du-Bon-Conseil.





L'axe Victoriaville – Princeville – Plessisville

La route 116 dans l'axe Victoriaville – Princeville – Plessisville supporte un trafic important et elle permet de maintenir le développement économique de ces trois pôles majeurs de la MRC d'Arthabaska. La fonctionnalité et la sécurité de la route 116 constituent une préoccupation importante qui s'est traduite par une série d'interventions visant à améliorer la géométrie. Le Ministère complète actuellement des investissements majeurs à Victoriaville. Il étudie le dernier tronçon situé entre l'intersection de la route 122 et Princeville, ce qui viendra finaliser cet axe stratégique pour la région.



