

Table des matières

APPEL AUX PARTENAIRES ii
STRUCTURE DE LA FICHE DU DIAGNOSTIC iii

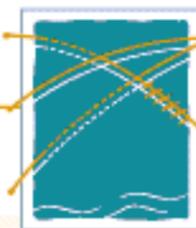
THÈME 1 : MOBILITÉ DES PERSONNES
Services de transport collectif 1
Déplacements extrarégionaux des personnes 3

THÈME 2 : DÉPLACEMENT DES MARCHANDISES
Réseau de camionnage 4
Charges et dimensions 5
Conditions de circulation sur le réseau de camionnage 6
Réseau ferroviaire 7
Liens extrarégionaux 8
Bilan de sécurité 9

THÈME 3 : SÉCURITÉ, QUALITÉ ET FONCTIONNALITÉ
DU RÉSEAU ROUTIER
Classification et partage des responsabilités avec le milieu municipal 10
Réseau local 11
Desserte (MTQ) 12
Fluidité (MTQ) 13
Accès au réseau routier (MTQ) 14
Qualité et fonctionnalité du réseau (MTQ) 15
Traversées d'agglomération (MTQ) 17
Sécurité (MTQ) 18

THÈME 4 : QUALITÉ DE VIE, PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
ET DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE
Qualité de vie 21
Environnement 23
Domaine récréotouristique 24





Vers le Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Diagnostic

Document de consultation
Avril 2000

Colloques:

MRC de Témiscamingue	5 et 6 juin 2000
MRC de Rouyn-Noranda	8 et 9 juin 2000
MRC de Vallée-de-l'Or	13 et 14 juin 2000
MRC d'Abitibi	15 et 16 juin 2000
MRC d'Abitibi-Ouest	21 et 22 juin 2000

Vos idées et commentaires sont importants pour nous.

S'il vous est impossible de participer à l'un des colloques,
écrivez-nous à l'adresse suivante avant le 30 juin 2000 :

Jean Tracà
Ministère des Transports
Direction Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec
80 boul. Québec
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1

Courriel : planat@mtq.gouv.qc.ca



Appel aux partenaires

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) et le Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue (CRDAT) sont fiers de vous remettre le *Diagnostic des transports de l'Abitibi-Témiscamingue*. Comprenant de nombreux tableaux, ce document présente l'essentiel des résultats d'études devant conduire à l'adoption du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue* et identifie les propositions d'objectifs à atteindre au cours des quinze prochaines années. Nous vous invitons à venir en discuter avec nous lors des colloques qui se dérouleront dans chacune des municipalités régionales de comté (MRC) au mois de juin.

L'ensemble du processus d'élaboration du plan de transport est encadré par un protocole d'entente liant le MTQ et le CRDAT. Il s'agit d'une entente qui reflète bien la façon propre à l'Abitibi-Témiscamingue de faire les choses. Ce protocole établit la collaboration tout au long du processus de planification des transports en Abitibi-Témiscamingue. Quant aux colloques, ils constituent la première phase de consultation élargie nous conduisant à préciser les objectifs que les partenaires régionaux en transport devraient se donner pour assurer le déplacement des personnes et des marchandises en soutenant le développement socio-économique de l'Abitibi-Témiscamingue.

Les colloques territoriaux doivent nous conduire à préciser les objectifs que les partenaires régionaux en transport auraient à se donner pour assurer le déplacement des personnes et des marchandises en soutenant le développement socio-économique de l'Abitibi-Témiscamingue. L'occasion nous est offerte d'indiquer les aspects qui vous préoccupent davantage pour les quinze années à venir et d'élaborer des objectifs répondant à ces préoccupations.

La proposition de diagnostic que nous soumettons en consultation résulte des études techniques, conduites par le MTQ, qui ont fait l'objet de validation dans le milieu par le biais de rencontres organisées par le CRDAT. Les sujets d'études ont été retenus par le comité aviseur du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*, qui est composé essentiellement d'intervenants du milieu.

La seconde phase de consultation, prévue à l'automne 2000 sous la forme d'un forum régional, vise à mettre en commun les résultats des colloques territoriaux et à faire des choix. Ce forum permettra de bonifier la future proposition de plan de transport qui sera soumise à l'approbation du ministre des Transports. Une telle proposition comprendra alors des actions concrètes à prendre pour répondre aux objectifs retenus.

Votre participation est importante pour nous aider à bien orienter les objectifs qui devraient être retenus dans le cadre du plan de transport et en fonction des besoins de la population.

Nous lançons une invitation particulière aux partenaires municipaux et aux MRC, car nous entendons développer un partenariat soutenu pour faciliter la réalisation des objectifs du plan qui pourraient interpeller ces instances. Il est donc crucial que vous participiez à la définition de ces objectifs et que vous réfléchissiez au rôle que vous y jouerez en tant qu'acteurs majeurs.

En effet, le plan de transport tel qu'adopté par le ministre des Transports se traduira par des actions tant pour le MTQ que pour ses partenaires. Un plan d'action pour mettre en œuvre le plan de transport devra être élaboré par le MTQ, en concertation avec les partenaires directement interpellés. Certains protocoles de partenariats et certaines ententes spécifiques pourraient être signés pour concrétiser les actions du plan de transport.

Comme vous pouvez le constater, le *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue* est un projet primordial. Votre participation à ce dernier est essentielle afin de parfaire notre connaissance des réalités du territoire de l'Abitibi-Témiscamingue et d'entamer les discussions portant sur les objectifs que la région entend se donner afin de répondre à ses aspirations en matière de développement social et économique.

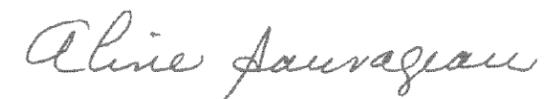
Vos suggestions seront recueillies lors des colloques ou par écrit, jusqu'au 30 juin 2000.

Nous souhaitons que votre participation marque le début d'une collaboration fructueuse pour l'avenir.

Nous vous remercions de votre collaboration.



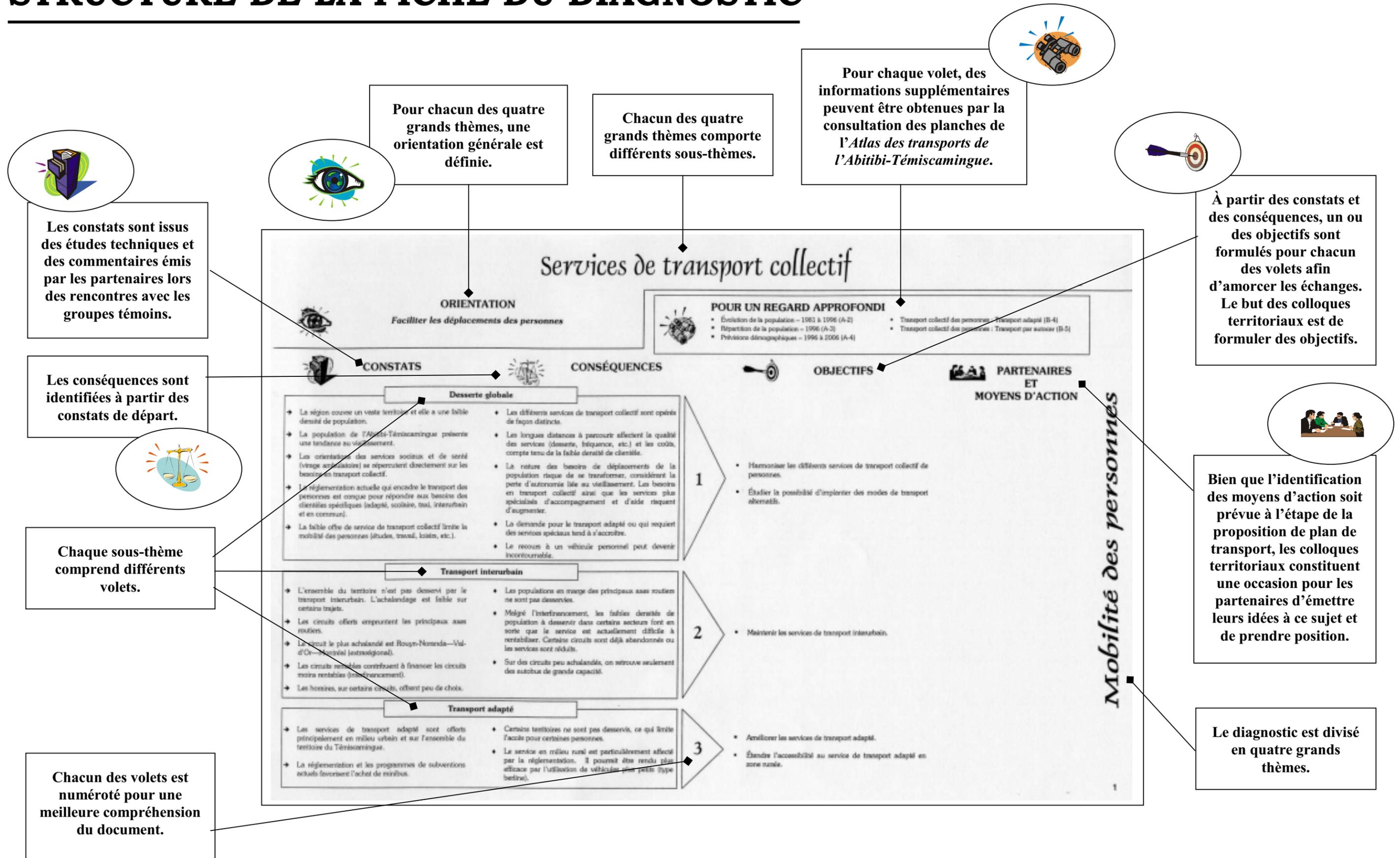
Daniel Hargreaves, directeur
Direction Abitibi-Témiscamingue—
Nord-du-Québec
Ministère des Transports



Aline Sauvageau, présidente
Conseil régional de développement de
l'Abitibi-Témiscamingue



STRUCTURE DE LA FICHE DU DIAGNOSTIC



Services de transport collectif



ORIENTATION

Faciliter les déplacements des personnes



POUR UN REGARD APPROFONDI

- Évolution de la population – 1981 à 1996 (A-2)
- Répartition de la population – 1996 (A-3)
- Prévisions démographiques – 1996 à 2006 (A-4)
- Transport collectif des personnes : Transport adapté (B-4)
- Transport collectif des personnes : Transport par autocar (B-5)



CONSTATS



CONSÉQUENCES



OBJECTIFS



PARTENAIRES ET MOYENS D'ACTION

Desserte globale

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> → La région couvre un vaste territoire et elle a une faible densité de population. → La population de l'Abitibi-Témiscamingue présente une tendance au vieillissement. → Les orientations des services sociaux et de santé (virage ambulatoire) se répercutent directement sur les besoins en transport collectif. → La réglementation actuelle qui encadre le transport des personnes est conçue pour répondre aux besoins des clientèles spécifiques (adapté, scolaire, taxi, interurbain et en commun). → La faible offre de service de transport collectif limite la mobilité des personnes (études, travail, loisirs, etc.). | <ul style="list-style-type: none"> ◆ Les différents services de transport collectif sont opérés de façon distincte. ◆ Les longues distances à parcourir affectent la qualité des services (desserte, fréquence, etc.) et les coûts, compte tenu de la faible densité de clientèle. ◆ La nature des besoins de déplacements de la population risque de se transformer, considérant la perte d'autonomie liée au vieillissement. Les besoins en transport collectif ainsi que les services plus spécialisés d'accompagnement et d'aide risquent d'augmenter. ◆ La demande pour le transport adapté ou ayant trait à des services spéciaux tend à s'accroître. ◆ Le recours à un véhicule personnel peut devenir incontournable. |
|---|--|

1

- Harmoniser les différents services de transport collectif de personnes.
- Étudier la possibilité d'implanter des modes de transport alternatifs.

Transport interurbain

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> → L'ensemble du territoire n'est pas desservi par le transport interurbain. L'achalandage est faible sur certains trajets. → Les circuits offerts empruntent les principaux axes routiers. → Le circuit le plus achalandé est Rouyn-Noranda—Val-d'Or—Montréal (extrarégional). → Les circuits rentables contribuent à financer les circuits moins rentables (interfinancement). → Les horaires, sur certains circuits, offrent peu de choix. | <ul style="list-style-type: none"> ◆ Les populations en marge des principaux axes routiers ne sont pas desservies. ◆ Malgré l'interfinancement, les faibles densités de population à desservir dans certains secteurs font en sorte que le service est actuellement difficile à rentabiliser. Certains circuits sont déjà abandonnés ou les services sont réduits. ◆ Sur des circuits peu achalandés, on retrouve seulement des autobus de grande capacité. |
|--|--|

2

- Maintenir les services de transport interurbain.

Transport adapté

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> → Les services de transport adapté sont offerts principalement en milieu urbain et sur l'ensemble du territoire du Témiscamingue. → La réglementation et les programmes de subventions actuels favorisent l'achat de minibus. | <ul style="list-style-type: none"> ◆ Certains territoires ne sont pas desservis, ce qui limite l'accès pour certaines personnes. ◆ Le service en milieu rural est particulièrement affecté par la réglementation. Il pourrait être rendu plus efficace par l'utilisation de véhicules plus petits (type berline). |
|--|---|

3

- Améliorer les services de transport adapté.
- Étendre l'accessibilité au service de transport adapté en zone rurale.

Services de transport collectif



ORIENTATION
Faciliter les déplacements des personnes



POUR UN REGARD APPROFONDI

- Répartition de la population – 1996 (A-3)
- Transport collectif des personnes : Transport scolaire (B-3)
- Transport collectif des personnes : Transport en commun et par taxi (B-6)



CONSTATS



CONSÉQUENCES



OBJECTIFS



**PARTENAIRES
ET
MOYENS D'ACTION**

Transport en commun

- La densité de la population dans les villes de la région est faible.
- Seule la ville de Rouyn-Noranda possède un service de transport en commun. Les horaires et les circuits proposent peu de choix. Le service est offert au moyen d'autobus de grande capacité.
- Val-d'Or est la seule autre ville de la région admissible au programme d'aide (20 000 habitants et plus) et un comité étudie la possibilité d'implanter un service de transport en commun.
- Pour répondre aux besoins de déplacement, l'utilisation de véhicules personnels est favorisée par une grande partie de la population.

- ◆ Peu de personnes ont accès à ce service en Abitibi-Témiscamingue.
- ◆ Les services de transport en commun sont de plus en plus difficiles à financer.
- ◆ À Rouyn-Noranda, le taux d'occupation des autobus est faible.

4

- Favoriser une plus grande accessibilité du transport en commun en région.
- Adapter les programmes d'aide aux réalités locales.

Taxi

- L'ensemble du territoire n'est pas desservi par le service de transport par taxi.
- La desserte de taxi semble se concentrer en milieu urbain, sauf au Témiscamingue. Une commission provinciale étudie actuellement la situation de cette industrie.

- ◆ Les travaux de la commission, qui révisé l'ensemble des règles de l'industrie, devraient affecter la desserte et la diversité des services.

5

- Favoriser une plus grande desserte de transport par taxi.

Transport scolaire

- Le transport scolaire dessert l'ensemble du territoire témiscabibien.
- Malgré une perte anticipée de 22 % de la clientèle scolaire d'ici 2016, la demande pour le service risque d'augmenter par endroits, notamment en raison de l'étalement urbain.
- Le développement résidentiel le long des axes routiers et en zone de villégiature est un phénomène croissant.

- ◆ Les besoins de la clientèle scolaire sont satisfaits.
- ◆ Le développement résidentiel le long des axes routiers et en zone de villégiature accroît le nombre de déplacements, complexifie la desserte et augmente les coûts du service.

6

- Maintenir une desserte de qualité malgré la complexité accrue.

Déplacements extrarégionaux des personnes



ORIENTATION

Faciliter les déplacements des personnes



POUR UN REGARD APPROFONDI

- Déplacements extrarégionaux des personnes : Entrées (B-1)
- Déplacements extrarégionaux des personnes : Sorties (B-2)
- Réseau ferroviaire - Structure de l'industrie et infrastructures (C-10)



CONSTATS



CONSÉQUENCES



OBJECTIFS



PARTENAIRES ET MOYENS D'ACTION

Liens routiers extrarégionaux

- Les liens routiers permettent les déplacements extrarégionaux de personnes vers le sud du Québec, l'Ontario et le nord du Québec.
- Les principaux motifs de déplacement routier sont les loisirs et le travail.
- Le motif principal de déplacement vers l'Ontario est le travail.

- ◆ L'accès aux régions limitrophes est satisfaisant.
- ◆ Les mouvements allers et retours quotidiens constituent les principales formes de déplacements entre l'Ontario et la région.

1

- Maintenir la qualité des liens routiers extrarégionaux.

Transport aérien

- La région est dotée de deux aéroports à vocation régionale et de quatre aéroports à vocation locale.
- La population régionale est desservie par quelques compagnies aériennes, dont un transporteur majeur (Air Nova). Un transporteur aérien important a cessé ses opérations récemment (Inter Canadien).
- Le principal motif d'utilisation du transport aérien est le travail.
- Le coût du transport aérien est élevé.
- Les aéroports servent à l'occasion aux évacuations médicales d'urgence.

- ◆ Les infrastructures aéroportuaires desservent bien le territoire.
- ◆ L'industrie du transport aérien est en restructuration et il y a présentement une diminution dans l'offre de service.
- ◆ Le service de transport aérien est peu utilisé par la population.

2

- Améliorer la qualité des services aériens et diminuer leurs coûts.
- Favoriser l'implication du milieu dans la restructuration des services aériens régionaux.

Transport ferroviaire

- Les services ferroviaires offerts aux passagers sont presque inexistantes et peu accessibles.
- Les services ferroviaires de transport de personnes se concentrent dans l'est de la région (sur le tronçon Senneterre—La Tuque).

- ◆ Seuls les besoins en termes de déplacements des personnes, pour une clientèle spécifique, sont satisfaits (clientèle ayant à se déplacer entre Senneterre et La Tuque).

3

- Développer les services de transport ferroviaire de personnes pour des clientèles spécifiques (récréotouristique).

Réseau de camionnage



ORIENTATION

Accroître l'efficacité dans le déplacement des marchandises



POUR UN REGARD APPROFONDI

- Réseau de camionnage (C-4)
- Flux de circulation des camions (C-5)
- Permis spéciaux pour des véhicules hors normes (C-8)
- État des structures (D-7)
- Signalisation et publicité le long des routes (D-11)



CONSTATS

Réseau de camionnage

- Le réseau de camionnage distingue les routes où la circulation des véhicules lourds est permise, restreinte ou interdite (sauf pour livraison locale).
- Une carte identifie le réseau de camionnage sur les routes sous la responsabilité du ministère des Transports (MTQ). Les municipalités, par voie de réglementation, sont à compléter l'identification de leur réseau de camionnage.
- Le réseau de camionnage est identifié par une signalisation spécifique, tant sur le réseau du MTQ que sur celui des municipalités.
- La compréhension de la signalisation du réseau de camionnage est rendue difficile par une surcharge de panneaux à certains carrefours.
- Pour certaines routes collectrices et d'accès aux ressources ainsi que pour certains chemins municipaux, il y a présence de structures révélant des problèmes de fonctionnalité (capacité portante, largeur de la voie carrossable, volume de trafic et autres).
- Il n'existe aucune cartographie du réseau de camionnage à l'échelle municipale.



CONSÉQUENCES

- ◆ Le réseau de camionnage est défini pour l'ensemble du réseau sous la gestion du MTQ. Il est en voie d'être complété sur le réseau municipal.
- ◆ À certains endroits, une surcharge de la signalisation a des répercussions sur la compréhension du message livré aux camionneurs.
- ◆ Certaines routes doivent être interdites ou d'accès limité à la circulation des véhicules lourds en raison de problèmes de fonctionnalité affectant leurs ponts.



OBJECTIFS

- Assurer la cohérence du réseau de camionnage, tant sur les routes de juridiction municipale que sur celles de juridiction provinciale.
- Assurer une bonne compréhension de la signalisation sur l'ensemble du réseau de camionnage.
- Renforcer, à moyen terme, les ponts à faible capacité portante ne répondant pas aux besoins du transport lourd.



PARTENAIRES ET MOYENS D'ACTION

1

Charges et dimensions



ORIENTATION

Accroître l'efficacité dans le déplacement des marchandises



POUR UN REGARD APPROFONDI

- Flux de circulation des camions (C-5)
- État des chaussées (D-3)
- Caractéristiques géomorphologiques de la région (A-5)
- Capacité de support du réseau routier (D-5)
- État des structures (D-7)
- Abords des routes : Plan d'action en matière de séc. routière (D-10)



CONSTATS



CONSÉQUENCES



OBJECTIFS



PARTENAIRES ET MOYENS D'ACTION

Règlementation

- La détérioration des infrastructures routières est directement proportionnelle à la charge et au débit de circulation des véhicules lourds.
- La sensibilité du sol régional aux déformations, surtout en période de dégel, limite la capacité portante des routes.
- L'étendue du réseau routier, le manque d'effectifs ainsi que le nombre limité d'aires de vérification rendent difficile le contrôle routier.
- Le non-respect des charges légales par les transporteurs est plus important en région que dans le reste de la province.
- La réglementation sur les charges et les dimensions varie d'une province à l'autre.

- ◆ Le trafic lourd entraîne, selon la fréquence et la charge, une détérioration prématurée des infrastructures routières.
- ◆ Durant la période de dégel, les charges transportées sont limitées, ce qui entraîne des contraintes au déplacement de marchandises.
- ◆ Les différences réglementaires sont perçues comme des irritants pour le transport de marchandises entre la région et le Nord-Est ontarien.

1

- Opérer une gestion adaptée de la période de dégel et assurer une bonne transmission de l'information aux transporteurs.
- Augmenter l'efficacité du contrôle routier.
- Réduire les contraintes réglementaires liées au déplacement des marchandises entre la région et le Nord-Est ontarien.

Permis spéciaux

- Les expéditeurs détenant des permis spéciaux pour le transport hors normes de marchandises ne peuvent circuler lorsque les conditions météorologiques et d'entretien du réseau routier ne le permettent pas. L'interdiction s'applique également le dimanche et les jours fériés.

- ◆ Le transport hors normes des marchandises peut ne pas être autorisé pendant quelques jours consécutifs, surtout au plus fort de l'hiver.

2

- Minimiser les délais d'attente de transport hors normes de marchandises encourus par l'état de la chaussée en période hivernale.

Conditions de circulation sur le réseau de camionnage



ORIENTATION
Accroître l'efficacité dans le déplacement des marchandises



POUR UN REGARD APPROFONDI

- Réseau de camionnage (C-4)
- Flux de circulation des camions (C-5)
- Transport des matières dangereuses (C-7)
- Conditions de circulation (D-8)
- Accès au réseau routier (D-19)
- Traversées d'agglomérations (D-20)



CONSTATS



CONSÉQUENCES



OBJECTIFS



**PARTENAIRES
 ET
 MOYENS D'ACTION**

Conditions de circulation

- Le réseau routier régional donne accès à l'ensemble du territoire et possède globalement une bonne fluidité.
- Quelques routes nationales de la région sont empruntées par plus de 600 véhicules lourds par jour.
- Les débits les plus importants de véhicules lourds en Abitibi-Témiscamingue sont localisés près des grands centres urbains (Rouyn-Noranda et Val-d'Or).

- ◆ Les conditions de circulation sur les routes de la région sont généralement favorables au transport des marchandises.

1

- Maintenir de bonnes conditions de circulation sur l'ensemble du réseau de camionnage de la région.

Traversée d'agglomération

- La traversée d'une agglomération s'avère quelquefois plus lente et compliquée en raison, notamment, du nombre d'accès et de la configuration des rues. Toutefois, aucun problème majeur de fluidité n'est observé.

- ◆ La traversée de certaines agglomérations est plus problématique que d'autres pour les véhicules lourds.

2

- Améliorer la traversée de certaines agglomérations pour les véhicules lourds.

Fermetures de route

- Pour différentes raisons, des interruptions de circulation peuvent survenir sur les principaux axes routiers de la région (barrages routiers, mauvaises conditions météorologiques, accidents, déversements de matières dangereuses, etc.).

- ◆ La fermeture circonstancielle d'une route, telle la 117, peut avoir un fort impact sur l'efficacité du transport de marchandises.

3

- Minimiser les impacts de la fermeture d'une route sur le déplacement des marchandises.

Efficience du transport par véhicule lourd

- Plusieurs déplacements de véhicules lourds, pour différents types de marchandises, s'effectuent à vide.
- Certains véhicules lourds sont conçus pour le transport d'un type de marchandises spécifique.
- L'Abitibi-Témiscamingue étant une région-ressource, il y a un déséquilibre entre le volume de marchandises entrant et sortant de la région.

- ◆ Les déplacements à vide diminuent l'efficacité économique du transport et augmentent la présence de véhicules lourds sur les routes.
- ◆ Le manque de polyvalence de certains véhicules lourds peut expliquer une partie des déplacements à vide.

4

- Optimiser l'efficacité du transport par véhicule lourd.

Réseau ferroviaire



ORIENTATION

Accroître l'efficacité dans le déplacement des marchandises



POUR UN REGARD APPROFONDI

- Circulation des marchandises (C-6)
- Réseau ferroviaire existant et désaffecté (C-9)
- Réseau ferroviaire : Structure de l'industrie et infrastructures (C-10)



CONSTATS



CONSÉQUENCES



OBJECTIFS



PARTENAIRES ET MOYENS D'ACTION

Service ferroviaire

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> → Le réseau ferroviaire existant permet le transport d'un volume important de marchandises. Par contre, des tronçons régionaux ont été abandonnés en raison du faible volume de marchandises transportées sur ceux-ci. → Les données sur l'état du réseau ferroviaire ne sont pas disponibles ou sont désuètes. → L'accès au transport ferroviaire, pour les expéditeurs, nécessite des investissements considérables en termes d'infrastructures et d'équipements. → Le service à la clientèle inégal, la non-disponibilité des wagons et le temps de livraison de certaines entreprises ferroviaires peuvent être des irritants pour les expéditeurs. → L'industrie ferroviaire est actuellement en restructuration à l'échelle nord-américaine. Elle est marquée par l'émergence des chemins de fer d'intérêt locaux (CFIL), les fusions d'entreprises et les alliances stratégiques. Le réseau ferroviaire régional est desservi par trois importantes compagnies. → En région, les possibilités de transbordement des marchandises lourdes entre les réseaux ferroviaire et routier sont inexistantes. | <ul style="list-style-type: none"> ◆ Le réseau ferroviaire régional est fragilisé, ce qui pourrait conduire à l'abandon d'autres tronçons. ◆ Les intervenants régionaux connaissent mal l'état actuel du réseau ferroviaire. ◆ En raison des coûts élevés, l'accès au réseau ferroviaire demeure limité pour les expéditeurs et exploitants régionaux. ◆ L'ensemble des irritants a un grand impact sur la qualité des services ferroviaires. ◆ La restructuration amène une période d'adaptation et pourrait offrir aux expéditeurs régionaux l'accès à de nouvelles possibilités de marchés avec une efficacité accrue. ◆ À long terme, l'absence de lien entre les modes de transport (gares intermodales) pourrait constituer un frein au développement de certaines entreprises. |
|--|---|

1

- Maintenir la qualité des infrastructures afin d'assurer le maintien du service ferroviaire en région.
- Favoriser l'accès au réseau ferroviaire à plus d'entreprises à des coûts abordables.
- Assurer un service qui répond aux besoins des expéditeurs.

Interruption de services ferroviaires

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> → Pour diverses raisons, des interruptions de circulation peuvent survenir sur les axes ferroviaires de la région (mauvaises conditions météorologiques, accidents, déversements de matières dangereuses, etc.). | <ul style="list-style-type: none"> ◆ La fermeture circonstancielle d'une voie ferrée peut avoir un fort impact sur l'efficacité du transport de marchandises. |
|--|--|

2

- Favoriser la complémentarité entre le réseau routier et le réseau ferroviaire pour le déplacement des marchandises lourdes.
- Minimiser les impacts de l'interruption de service du réseau ferroviaire sur le déplacement des marchandises.

Liens extrarégionaux



ORIENTATION

Accroître l'efficacité dans le déplacement des marchandises



POUR UN REGARD APPROFONDI

- Réseau aérien (B-8)
- Industrie minière (C-1)
- Industrie forestière (C-2)
- Flux de circulation de camions (C-5)
- Circulation des marchandises (C-6)
- Réseau ferroviaire : Structure de l'industrie et infrast. (C-10)



CONSTATS



CONSÉQUENCES



OBJECTIFS



PARTENAIRES ET MOYENS D'ACTION

Liens extrarégionaux

- La route 117 constitue une voie privilégiée pour le déplacement de marchandises en provenance ou en direction des régions centres du Québec. La route 101 est le principal lien avec l'Ontario. Ces deux routes donnent accès aux marchés des États-Unis.
- La région Nord-du-Québec représente une source d'approvisionnement importante de matières premières (bois et minerais) pour des usines situées en Abitibi-Témiscamingue. Les routes 109 et 113 constituent les axes principaux de transport de marchandises. Le réseau ferroviaire est également sollicité.
- La région Abitibi-Témiscamingue occupe une position stratégique dans la desserte de transport de marchandises par camion et par avion pour le Nord-du-Québec. Deux aéroports offrent un service de fret aérien vers cette région.

- ◆ Les réseaux routier et ferroviaire de la région répondent aux besoins de liaison avec les régions limitrophes.
- ◆ Le transport de matières premières, de produits transformés et de biens de consommation implique de nombreux déplacements de marchandises par camion, par train et par avion entre les régions Abitibi-Témiscamingue et Nord-du-Québec.

1

- Améliorer la qualité des liens routiers et ferroviaires extrarégionaux de transport de marchandises.
- Affirmer la position stratégique de la région en matière de transport de marchandises à destination ou en provenance de la région Nord-du-Québec et de l'Ontario.

Bilan de sécurité



ORIENTATION

Accroître l'efficacité dans le déplacement des marchandises



POUR UN REGARD APPROFONDI

- Portrait général des accidents (D-14)
- Portrait des accidents mortels et avec blessés graves (D-15)
- Sécurité en transport lourd (D-17)



CONSTATS

Sécurité et véhicules lourds

- Les véhicules lourds sont impliqués chaque année dans des accidents mortels et avec blessés graves.
- Plusieurs facteurs affectent la répartition géographique et temporelle des accidents de la route impliquant des véhicules (conditions climatiques et de la chaussée, conditions de circulation, compétence du conducteur, état du véhicule).
- En région, les infractions les plus fréquemment constatées chez les camionneurs sont : excès de vitesse, omission de se conformer à un feu rouge, non-respect d'un panneau d'arrêt.



CONSÉQUENCES

- ◆ Les accidents de la route impliquant des véhicules lourds entraînent des conséquences plus graves en termes de pertes humaines et matérielles.



OBJECTIFS

- Diminuer le nombre d'accidents impliquant des véhicules lourds.



PARTENAIRES ET MOYENS D'ACTION

1