

**LA SITUATION
ET LES ORIENTATIONS
EN MATIÈRE
DE PARCS ROUTIERS
(HALTES ROUTIÈRES ET BELVÉDÈRES)**

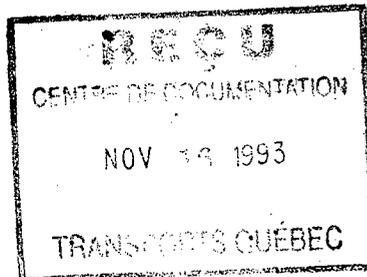
CANQ
TP
GE
PR
109

309928



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

**LA SITUATION
ET LES ORIENTATIONS
EN MATIÈRE
DE PARCS ROUTIERS
(HALTES ROUTIÈRES ET BELVÈDÈRES)**



Service de la planification routière
Division de la planification et
de la coordination

par
Paul Arsenault, géogr.

Février 1990

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

CANQ
TR
GE
PR
109

SOMMAIRE

Les parcs routiers du Québec sont issus de la volonté gouvernementale de fournir aux automobilistes des aires de repos, d'activités et d'observation du paysage. La responsabilité administrative assumée par le ministère des Transports depuis quelques vingt-cinq années a permis de développer un service adapté aux divers milieux et types de routes.

Au début de années 80, le Ministère a procédé à une réévaluation de son implication en matière de gestion des parcs routiers. A partir de l'ensemble des parcs routiers existants furent créés un réseau de base des haltes routières (89), de gestion gouvernementale ainsi qu'un réseau complémentaire (93), offert prioritairement aux municipalités. En restreignant le nombre de haltes, cela permettrait de diminuer considérablement les coûts d'exploitation.

Au cours du même exercice d'orientation et suite au dépôt du rapport Dionne¹, des positions ont été redéfinies dont, la présence des cantines mobiles dans les haltes et l'interdiction de toute autre forme d'activité commerciale sur ces sites. A cet égard, le Ministère a maintenu une position restrictive, préférant laisser l'entreprise privée s'établir à proximité des échangeurs. Seules les autoroutes créées sous l'égide de l'Office des autoroutes ont reçu des aires de services (ou relais routiers) afin d'éviter aux usagers de quitter les corridors, alors contrôlés par des postes de péage.

Plus récemment, la diversification des usages à l'intérieur des haltes routières fut entraînée notamment par la présence des services d'information touristique et des cantines mobiles ainsi que par les modifica-

tions aux règlements concernant le camionnage. Ajoutées à l'augmentation de la fréquentation de la majorité des haltes du réseau de base, ces activités supplémentaires ont des répercussions sur l'adéquation des équipements face à la demande notamment quant aux espaces de stationnement, aux blocs sanitaires et à l'alimentation en eau potable ou l'évacuation des eaux usées.

Afin de faciliter la gestion des parcs routiers comportant plusieurs fonctions, une équipe de travail prépare actuellement un projet de politique d'utilisation des haltes routières énonçant des modalités de partage de coûts d'aménagement et d'entretien entre les partenaires.

Par ailleurs, le réseau de base des haltes routières est quasi complété à quelques exceptions près; parmi les réalisations possibles, l'implantation de nouveaux sites sur les autoroutes 10 et 40 apparaît prioritaire. La création de haltes routières ou de relais routiers sur ces axes contribuerait à assurer une plus grande sécurité et un meilleur confort aux utilisateurs.

Enfin, les orientations proposées ici aux autorités du Ministère touchent l'utilisation polyvalente des haltes routières conventionnelles, la révision des normes d'implantation et d'aménagement de différents types de parcs routiers et enfin, les possibilités d'association avec l'entreprise privée dans l'établissement de relais routiers offrant des services diversifiés aux automobilistes (station-service et restauration). Ce dernier point est cependant plus délicat à traiter, compte tenu de la position traditionnelle du Ministère en faveur du développement commercial à l'extérieur des limites de l'entreprise autoroutière et, par conséquent de l'impact qu'un volte-face pourrait avoir face aux commerçants situés à proximité des échangeurs.

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières	i
Liste des annexes	ii
Définitions	iii
INTRODUCTION	1
1. LE RÉSEAU	2
1.1 Mise en place du réseau des parcs routiers	2
1.2 La réorientation des années 80	3
1.3 L'avenir des haltes routières	5
2. PROBLÉMATIQUE	6
2.1 Utilisation polyvalente des haltes	6
2.2 Parachèvement du réseau de base	6
2.3 Amélioration du réseau existant	8
2.4 Parcs routiers municipaux	9
CONCLUSION	11
ORIENTATIONS A PRIVILÉGIER	12
Améliorer le réseau des parcs routiers et diversifier les services	12
Réviser les normes d'implantation des parcs routiers	12
Élaborer un cadre de collaboration avec l'entreprise privée	13
ANNEXES	16

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE I

- Liste des haltes routières et belvédères

ANNEXE II

- Répartition des parcs routiers par région administrative selon le type de route et la responsabilité de gestion

ANNEXE III

- Liste des routes susceptibles de recevoir des haltes routières afin de compléter le réseau de base

ANNEXE IV

- Projet de halte routière - Autoroute 10 - (Shefford / Bromont)

ANNEXE V

- Projet de halte routière - Autoroute 40 - (Saint-Luc)

DÉFINITIONS

Pour assurer une compréhension uniforme de la terminologie employée dans le présent document, nous avons jugé à propos de rappeler certaines définitions issues du cahier de normes.

- Parcs routiers : Les parcs routiers sont des espaces aménagés le long du réseau routier pour le confort et la sécurité du public voyageur. Selon leurs caractéristiques, on en distingue trois catégories : les relais routiers, les haltes routièrès et les belvédères.
- Relais routiers : Les relais routiers sont des espaces aménagés en bordure d'une autoroute comprenant une station-service, un parc de stationnement et un restaurant. Au Québec, l'implantation de ces postes de ravitaillement, a été limitée aux autoroutes à péage. (Deux exceptions peuvent être observées à l'intérieur des parcs de La Vérendrye et des Laurentides, il s'agit respectivement du Domaine et de l'Étape.
- Haltes routièrès : Les haltes routièrès sont des espaces aménagés, en bordure d'une route, réservés aux automobilistes désirant prendre du repos sans gêner l'écoulement de la circulation. Elles comprennent des aires de stationnement, un bâtiment sanitaire, un téléphone public et quelquefois des équipements complémentaires.

Les haltes routièrès se divisent en deux grandes classes selon leur caractère annuel ou estival : les haltes permanentes et les haltes saisonnières.

- Belvédères : Les belvédères sont des espaces aménagés en bordure de l'accotement des routes pour le stationnement des véhicules afin de prendre avantage d'une vue panoramique. Ils sont ouverts durant la période estivale et ils peuvent servir d'arrêt d'urgence lorsque déblayés durant la période hivernale.

Enfin, nous reprenons ici deux définitions issues du document d'orientation adopté au début des années 80 :

- Réseau de base : Le réseau de base vise à accroître la sécurité du public voyageur en mettant à la disposition de l'automobiliste un ensemble de haltes ayant pour vocation de dispenser des services sanitaires et d'offrir des espaces de repos et de détente.
- Réseau complémentaire : Le réseau complémentaire vise à accroître la sécurité du public voyageur et à contribuer au développement socio-économique et culturel d'une localité ou d'une région.

INTRODUCTION

Le présent rapport effectue, à la demande des autorités du Ministère, un tour d'horizon de la situation du réseau des parcs routiers du Québec. A cette présentation s'ajoute une série de recommandations concernant l'utilisation et le développement des haltes routières.

Le texte suivant énonce les principes ayant prévalu à la création du réseau des parcs routiers ainsi que ceux ayant justifié sa modification au profit d'un réseau de base. Une réflexion sur l'avenir des haltes routières face à l'accroissement des services offerts et à la diversification des usages termine la première partie du document.

La problématique de l'utilisation polyvalente des haltes routières, est abordée dans la deuxième partie; suivent la présentation des priorités d'intervention ainsi que les améliorations à apporter. Enfin, la présence des municipalités comme gestionnaires de parcs routiers est soulignée sous l'angle de la complémentarité au réseau gouvernemental.

La troisième partie présente certaines orientations susceptibles d'accroître la sécurité et le confort des usagers de la route ainsi que d'élargir la variété des services complémentaires.

Afin de compléter les informations présentées ci-après, des annexes sont jointes au présent document. Il s'agit de la liste des haltes, de leur répartition par région et par type de route ainsi que de l'identification des routes susceptibles de recevoir d'autres haltes routières. La description des projets de haltes le long des Autoroutes 10 et 40 complètent les annexes.

1. LE RÉSEAU

1.1 Mise en place du réseau des parcs routiers

L'implantation des parcs routiers le long du réseau routier est issue de la volonté d'offrir aux usagers de la route des équipements permettant de les sécuriser. C'est le cas notamment sur les autoroutes où aucun équipement n'est accessible directement, de même que sur les routes isolées ou celles dont la fonction récréo-touristique est importante.

Cette situation est issue des débuts de la création des autoroutes. Le ministère des Transports avait alors adopté une position tacite à l'égard de l'établissement des commerces le long des corridors autoroutiers : aucun service ne devait être situé à l'intérieur des limites de l'emprise. Cette orientation a favorisé le développement de restaurants, de stations services, et d'autres services à proximité des échangeurs.

L'Office des autoroutes, quant à elle, exploitait des autoroutes à péage. Cela a entraîné l'implantation d'aires de services le long de deux tracés, soit celles de Saint-Sulpice le long de l'autoroute 40 et de la Porte du Nord le long de l'autoroute.

Jusqu'en 1965 la responsabilité de développer le réseau de parcs routiers était laissée au M.L.C.P., aux districts régionaux du M.T.Q., aux municipalités ou à d'autres organismes oeuvrant dans le domaine de la récréation et du loisir.

Au début des années 80, le nombre de parcs routiers de toutes natures était d'environ 225 dont la quasi totalité sous la responsabilité du ministère des Transports. Quelques bâtiments furent implantés par la

SIQ (alors MTPA) afin de permettre la diffusion d'information touristique; c'est le cas de certaines haltes situées près des frontières et de celle de Notre-Dame-du-Portage le long de l'autoroute 20.

Durant cette période, le Conseil du Trésor a demandé au ministère des Transports de préciser ses orientations dans le domaine des parcs routiers; cela a entraîné une réévaluation complète de l'intervention du Ministère et, la création de réseaux de base et complémentaire.

1.2 La réorientation des années 80

L'inventaire réalisé afin de réévaluer l'exploitation du réseau des haltes routières donna lieu à l'identification de problèmes de divers ordres : vandalisme, alimentation en eau et épuration des eaux usées, entretien général ainsi que présence de commerces ambulants. Le questionnement qui s'initia autour du programme des parcs routiers, devait permettre d'évaluer l'opportunité de poursuivre leur construction et, le cas échéant, d'en définir les modalités. Une analyse de l'efficacité du programme existant ainsi que des rapports entre le ministère des Transports et les organismes impliqués dans la réalisation de parcs routiers complétait la démarche.

Les bases de la nouvelle orientation reposent sur les objectifs suivants :

"Une distribution équilibrée des haltes routières sur le territoire québécois, la consolidation du réseau de base sur le réseau routier à grand débit de circulation tout en assurant un niveau de service adéquat aux régions isolées et, une diminution du niveau d'intervention du Ministère par l'association d'organismes régionaux ou locaux dans l'exploitation et l'entretien de certaines haltes, la cession, le réaménagement en belvédère ou la fermeture de haltes routières".

La répartition des équipements fut réalisée selon deux grands réseaux : de base et complémentaire. Le premier, de responsabilité ministérielle, vise à assurer la sécurité du public voyageur et l'accès à des services sanitaires et à des aires de repos. Le réseau complémentaire, désormais de juridiction municipale, peut contribuer au développement socio-économique et culturel d'une localité et d'une région sans pour autant être essentiel à la sécurité des usagers de la route. Différents critères ont été utilisés pour regrouper les haltes routières à l'intérieur des deux catégories. Ainsi, à partir d'un réseau initial de 182 haltes, on créa un réseau de base de 89 haltes et un réseau complémentaire de 93 haltes. Les haltes devant faire partie du réseau complémentaire qui n'ont trouvé preneur, ont été transformées en belvédères, ou tout simplement fermées.

Durant la même période, un phénomène s'accentua : la présence de cantines mobiles sur les haltes situées le long de l'autoroute 20. Cette présence incontrôlée de cantines mobiles, même si elle permettait d'offrir un service supplémentaire aux usagers, entraînait des inconvénients certains : surplus d'entretien, plaintes de la part des restaurateurs opérant à proximité de l'autoroute et une diversification des demandes d'installation de commerces de toutes sortes.

Le rapport Dionne concernant les haltes routières clarifia la situation des commerces itinérants sur les parcs routiers. L'interdiction formelle de tenir des activités commerciales dans un parc routier, sauf exception, a permis de limiter les pratiques anarchiques. Désormais, les cantiniers voulant offrir un service de restauration légère doivent respecter un processus d'appels d'offres publics.

Ainsi, les recettes provenant des loyers d'opération de cantines mobiles dans les haltes routières s'élèvent à plus de 175 000 \$ sans compter l'entretien des haltes assumé par les cantiniers. L'entretien des bâtiments sanitaires présentant quelques lacunes, on effectua

récemment une révision des termes du contrat-type entre les entrepreneurs et le Ministère, notamment quant à la fréquence des travaux à effectuer.

Pour sa part, la location des terrains et bâtisses tels ceux des relais routiers rapporte quelques 340 000 \$ par le biais de loyers mensuels, annuels et de participation aux ventes des concessionnaires. Ces revenus, bien que non négligeables doivent être mis en relation avec les investissements initiaux. Toutefois, la vocation gouvernementale d'assurer un service de base aux usagers de la route doit prévaloir et minimiser la concurrence qui pourrait être exercée envers l'entreprise privée.

1.3 L'avenir des haltes routières

Les activités susceptibles de prendre place sur une halte routière sont très diversifiées. A la vocation initiale de sécurité et de repos des usagers, pourraient s'ajouter les fonctions d'information touristique, éducatives, récréatives, commerciales, etc. Bien que la liste des besoins potentiels des clients soit quasi illimitée, il faut éviter de modifier le réseau actuel à la faveur d'activités commerciales au détriment de la poursuite des objectifs premiers des haltes. De plus, les coûts accrus d'aménagement et d'entretien reliés à un usage intensif des équipements doivent être pris en ligne de compte avant le développement de toute nouvelle utilisation.

Pour sa part, le potentiel d'exploitation d'entreprises commerciales d'envergure (essence et restauration) de certaines localisations pourrait sans doute contribuer à l'implantation de nouveaux relais routiers au cours de la prochaine décennie. Ce type de service sous-entend un partage de coûts et profits et, l'assurance d'une présence complémentaire au réseau de base des haltes routières quant à la sécurité et au confort des usagers de la route.

2. PROLÉMATIQUE

2.1 Utilisation polyvalente des haltes

La quantité et la diversité de demandes d'utilisation des haltes routières à des fins commerciales ou de diffusion d'information touristique (et autres) reçues ces dernières années ont soulevé la nécessité de doter le Ministère d'outils d'analyse et de planification.

Avec l'assentiment des autorités du Ministère, un Comité a été formé pour étudier la problématique de l'utilisation polyvalente de haltes routières; les travaux réalisés jusqu'ici ont démontré la nécessité de proposer une politique à cet effet.

Un document d'orientation pouvant devenir une politique sera disponible dans les prochains mois. Il abordera notamment la compatibilité des usages complémentaires (commerces, information touristique, éducation populaire, etc.) avec la poursuite des objectifs du Ministère en matière de parcs routiers. De plus, des critères de proposition pour la révision et d'aménagement d'implantation des relais routiers, des haltes routières et des belvédères seront formulés. Enfin, ce rapport proposera des modalités de partage des coûts d'implantation et d'entretien de ces équipements publics ou mixtes desservant les usagers du réseau routier québécois.

2.2 Parachèvement du réseau de base

Le Comité de Direction du Ministère a entériné en mars 1985 une "Politique de développement et d'exploitation du réseau des haltes routières". La position adoptée alors par le Ministère était de conserver le réseau de base sous son entière responsabilité et de ne

pas modifier, à court terme, le fonctionnement de l'exploitation des parcs routiers le composant. Toutefois, on soulignait la nécessité d'établir un protocole d'entente définissant les responsabilités des parties impliquées dans la diffusion d'information touristique à l'intérieur du réseau de base des haltes routières.

Le Ministère indiquait aussi son intention de limiter les nouvelles interventions aux routes présentant des lacunes dans les services offerts aux automobilistes. Parmi celles identifiées, l'autoroute 10 entre Montréal et Sherbrooke et l'autoroute 40 entre Trois-Rivières et Québec, revêtent un caractère prioritaire étant donné l'absence de services à proximité de ces autoroutes et leur fréquentation grandissante.

La conjoncture actuelle est peu propice à la création de tels équipements uniquement à la charge de notre Ministère, toutefois, le statu quo et le report des investissements ne peut être maintenu sans que les usagers ne subissent une certaine forme de préjudice. En effet, les voyageurs empruntant l'autoroute 20 et de nombreuses autres routes importantes du Québec bénéficient d'un excellent réseau de parcs routiers en plus d'avoir accès aux services commerciaux à proximité des échangeurs autoroutiers et le long des routes. De plus, la présence accrue des camionneurs et des touristes automobilistes renforce la nécessité d'améliorer ce type de service le long des autoroutes 10 et 40.

Une alternative s'offre au Ministère : la création de relais routiers à l'image de ceux déjà existants sur l'autoroute 40 à la hauteur de Lavaltrie ou de La Porte du Nord de l'autoroute 15. La formule à développer pourrait s'inspirer de ces expériences sans cependant prendre en charge les bâtiments qui seraient implantés par les entreprises mêmes. Malgré cela, il faudrait s'assurer d'une complémentarité avec le réseau de parcs routiers en prévoyant l'aménagement d'aires publiques semblables à celles des haltes routières permanentes. Enfin,

afin de conserver le caractère propre de service public du réseau des parcs routiers, il faut prévoir un contingentement du nombre des relais routiers et de celui des haltes présentant des activités complémentaires, commerciales ou non.

Nous suggérons qu'avant de planifier des projets mixtes, une évaluation des emplacements soit menée en tenant compte prioritairement de la desserte optimale des automobilistes par les éventuels commerces devant y être implantés. En effet, à l'intérieur des coûts de réalisation de tels projets, la partie affectée à l'acquisition des terrains est marginale.

Si l'orientation de développer de nouvelles aires de services (ou relais routiers) est retenue. Il sera nécessaire de la défendre auprès des commerçants. En effet, rappelons-nous la position traditionnelle du Ministère quant à la création de haltes routières publiques sans service (ou avec un minimum), laissant la liberté aux entreprises commerciales de s'implanter à proximité des échangeurs.

Ainsi, le récent développement de complexes de services privés et autonomes incorporant une station-service, un restaurant, un dépanneur et un hôtel à proximité d'échangeurs, tels ceux de Sainte-Hélène (A-20) et de Berthier (A-40), pourrait avoir un effet d'entraînement et risque de rendre moins attrayante voire inutile la création de relais routiers mixtes.

2.3 Amélioration du réseau existant

Le réseau des parcs routiers du Ministère est quasi complété mais nombre des constituants ne répondent plus aux besoins actuels. Les aires de stationnement pour automobiles suffisent à peine à la demande

aux endroits où il y a présence d'une cantine mobile et/ou d'un service d'information touristique. De même, les espaces réservés aux camions connaissent une fréquentation accrue depuis les modifications à la réglementation sur les heures de conduite des poids lourds. La vétusté de nombreux bâtiments sanitaires y compris de certains systèmes d'approvisionnement en eau potable ou d'évaluation des eaux usées, entraînera d'ici quelques années d'importants travaux de réfection.

Ces lacunes, identifiées par de nombreux districts et régions, ne sont pas faciles à combler compte tenu entre autre des contraintes budgétaires. De plus, l'absence de normes permettant de prévoir les aménagements nécessaires suite à l'ajout de nouveaux usages (information touristique, cantines mobiles, aires de repos prolongé pour camionneurs) rend difficile la planification des améliorations aux haltes existantes.

Les plaintes des usagers confirment certaines carences dans l'entretien de notre réseau; celui-ci présente trop souvent une image négative de la province notamment auprès des visiteurs étrangers.

2.4 Parcs routiers municipaux

Lors de la création de deux réseaux distincts de haltes routières, la cession de la quasi totalité du réseau complémentaire au profit des municipalités modifia les services offerts aux usagers de la route. Ce transfert de juridiction, bien qu'assortit de certaines exigences, ne prévoyait pas de normes à respecter pour assurer une uniformité entre les diverses haltes, si bien que les réseaux de base et complémentaire pourraient un jour n'avoir aucun point commun. Selon nous, une telle situation est à éviter. Aussi, sans brimer la liberté des gestionnaires municipaux, il faut s'assurer que les parcs routiers qui sont signalés le long du réseau routier et représentés sur la carte routière rencontrent certaines exigences de base.

Déjà un protocole d'entente est envisagé dans les cas de haltes routières aménagées expressément pour des municipalités par le ministère des Transports. L'assurance du maintien de la fonction de haltes routières, dans le respect des objectifs admis par l'État, garantit alors l'investissement de ce dernier.

CONCLUSION

Notre Ministère possède un réseau de parcs routiers permettant de dispenser des services de base, pour assurer la sécurité et le confort des usagers de la route, sur la quasi-totalité du territoire québécois. Sa répartition, sa conception et certaines autres particularités dont l'accessibilité à des espaces publics non commerciaux (traduisant la vocation initiale de ces espaces routiers) attirent même l'attention de nos voisins ontariens.

Les haltes routières font partie intégrante de l'image de notre réseau routier et leur utilité n'est plus à démontrer. Nous sommes maintenant au stade de la diversification des usages publics sur les sites existants de même qu'à l'addition de nouvelles haltes visant à compléter le réseau de base.

Les normes touchant les parcs routiers, révisées à l'intérieur de l'opération d'ensemble de celles du Ministère, pourront tenir compte de la problématique actuelle du réseau quant à la localisation, l'aménagement et la diversité des usages permis selon les différentes catégories des parcs routiers.

Les orientations qui pourraient être adoptées n'auront de succès que si on y affecte les effectifs et les sommes nécessaires à la construction et à l'entretien des haltes et autres composants du réseau. Enfin, la création de relais routiers, impliquant un partage des coûts avec l'entreprise privée, ne peut être possible qu'en de rares endroits afin de ne pas créer de concurrence avec les autres établissements commerciaux.

ORIENTATIONS A PRIVILÉGIÉ

- Améliorer le réseau des parcs routiers et diversifier les services

La poursuite des objectifs de rationalisation du réseau des parcs routiers, en outre la cession du réseau complémentaire, a permis une économie des coûts d'exploitation pour notre Ministère. Cependant, cette situation n'a pas été appuyée par le développement et la consolidation du réseau de base ni l'établissement de services complémentaires avec d'autres partenaires comme c'est le cas en Europe ou aux États-Unis.

En ce qui a trait à la diversification des usages permis dans les haltes routières existantes, des propositions seront formulées par le Comité pour l'élaboration d'une politique d'utilisation des haltes routières afin d'identifier les activités compatibles, de circonscrire l'espace à leur consacrer et de responsabiliser financièrement les divers partenaires pour leurs secteurs respectifs.

Soulignons enfin que pour compléter le réseau et améliorer la qualité des composantes, il faudra s'assurer d'une disponibilité budgétaire suffisante tant pour la construction que pour l'entretien; à cet effet, la venue de partenaires publics ou privés présente une source potentielle de financement additionnel.

- Réviser les normes d'implantation des parcs routiers

Suite au travail des membres de comités ad hoc sur l'utilisation de haltes ainsi que du groupe de travail sur l'implantation des belvédères, des propositions de critères seront acheminées à la Table des normes pour la révision de la section qui traite des abords de route.

Lors de l'adoption des critères d'implantation et d'aménagement, la pertinence d'un dédoublement quasi-systématique des équipements de part et d'autre de l'autoroute devrait être réévaluée. De même, la proximité des centres urbains ou des points de ravitaillement des voyageurs serait à considérer lors de l'implantation ou de l'amélioration d'une halte routière permanente spécialement lorsque l'on quitte un endroit offrant tous les services. La localisation pourrait aussi tenir compte des trajets les plus fréquemment réalisés par les usagers et non de la seule distance entre les agglomérations et les haltes.

Enfin, la présence dans les haltes d'autres fonctions publiques, telle la diffusion d'information touristique, pourra influencer le choix des sites et la répartition de espaces. En faisant coïncider certains nouveaux sites avec les limites des régions touristiques, tout en maintenant nos objectifs de sécurité, il y aurait une utilisation plus intensive des haltes, une économie d'échelle et une répartition des coûts entre les partenaires. De plus, cette formule a l'intérêt de mieux desservir les usagers du réseau routier.

- **Élaborer un cadre de collaboration avec l'entreprise privée**

Nous pouvons constater que notre réseau de base de haltes routières (permanentes et saisonnières) présente certaines lacunes quant à la quantité des lieux d'arrêts offerts aux usagers de la route, notamment le long des autoroutes 10 et 40. Pour remédier à cet état de fait, on pourrait envisager une association avec l'entreprise privée, tout en évitant de s'y substituer. L'aménagement de relais routiers à l'intérieur de l'emprise, permettant l'établissement de commerces (restauration et station-service) présenterait une double économie; lors de la construction, on aurait pas à implanter de blocs sanitaires et, lors de l'opération, l'entretien serait assuré par les

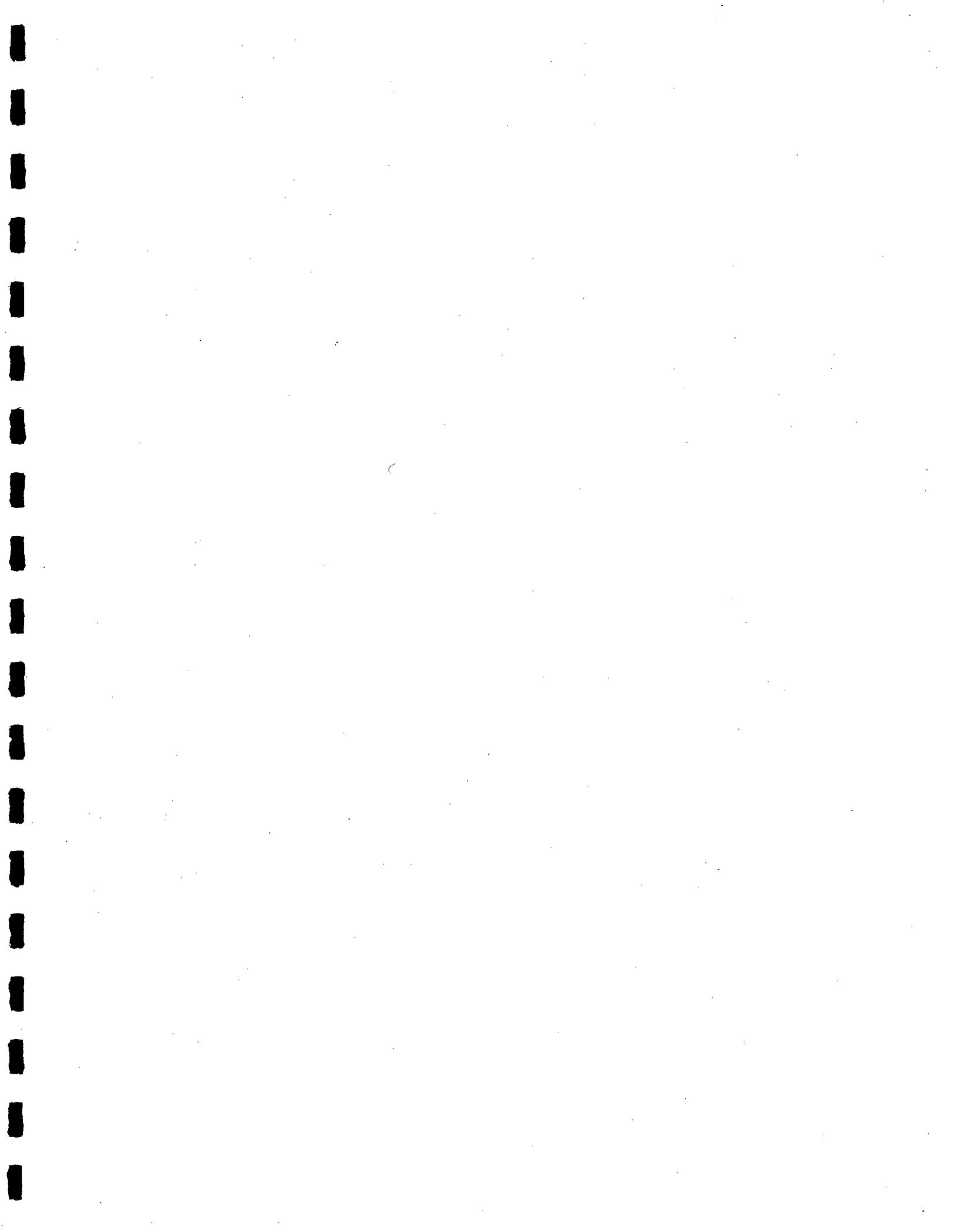
entreprises commerciales. A cela s'ajouteraient les revenus de location et/ou de participation à leur chiffre d'affaires. La localisation de tels relais routiers ne devrait pas leur permettre d'entrer en compétition avec des commerces situés à proximité des échangeurs; cette précaution est importante compte tenu de l'absence de postes de péage sur nos autoroutes et surtout de la position adoptée traditionnellement par le Ministère, favorisant la localisation de commerces aux échangeurs.

Malgré l'absence de politique clairement établie en rapport avec cet élément de la gestion du réseau québécois des parcs routiers, certaines orientations pourraient tout de même être poursuivies et ultérieurement insérées dans une éventuelle politique en la matière. L'implantation de parcs routiers de type "relais routiers", créés et gérés par l'entreprise privée sur des terrains appartenant au Ministère, pourrait être envisagée, entre autres, le long des autoroutes 10 et 40, à partir des conditions suivantes :

- Les sites potentiels d'implantation des relais routiers seraient déterminés par le ministère des Transports à partir de critères définis, notamment un espacement minimal d'environ 80 km entre deux équipements de même nature.
- Les relais routiers seraient implantés de chaque côté de l'autoroute, de façon à ne desservir qu'une seule direction à la fois. De plus, la conception des installations devrait permettre de fournir les services de base d'une halte conventionnelle tel l'accès direct et permanent aux services sanitaires.
- L'entreprise commerciale, choisie après des appels d'offres publics, occuperait le terrain sur une base locative; elle aurait la responsabilité de construire et d'entretenir les bâtiments et aménagements requis pour les activités commerciales et les services connexes qu'elle serait tenue d'offrir.

- Signalons que l'implantation de relais routiers ne devrait pas entraîner le développement d'activités commerciales non directement reliées à l'utilisation sécuritaire et confortable du réseau autoroutier. Enfin, nous croyons que la présence de nouveaux relais routiers ne devrait pas remettre en cause l'existence de l'actuel réseau de base des haltes routières.

A N N E X E S



A N N E X E I

LISTE DES HALTES ROUTIÈRES ET BELVÈDÈRES

LISTE DES HALTES ROUTIÈRES ET DES BELVÉDÈRES

L É G E N D E

- Halte permanente : Halte permanente, accessible 24 heures durant toute l'année.
- Halte saisonnière : Halte saisonnière, accessible 24 heures par jour durant la saison touristique.
- Belvédère : Belvédère aménagé selon les normes usuelles.
- Route : Identification de la route où est situé l'équipement.
- Gestion : Identification de l'organisme responsable de l'opération des lieux.
- M.T.Q. : Ministère des Transports du Québec.
- MUNICIPALITÉ : Municipalité ou autre organisme relevant d'un pouvoir municipal ou s'y apparentant telle que M.R.C.
- M.L.C.P. : Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.
- M. Env. : Ministère de l'Environnement du Québec.
- FERMÉ : Inactivité permanente ou temporaire lorsque spécifiée dans la rubrique REMARQUES.
- REMARQUES : Compléments d'information tels :
- K.I.T. : Kiosque d'information touristique
 - P.C. : Pont couvert
 - B.H. : Bâtiment historique
- et autres informations explicites.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÈDÈRES

RÉGION 1 - BAS ST-LAURENT ET GASPÉSIE

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÈDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES
	PERM.	SAIS.			M.T.O.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERMÉ	
<u>DISTRICT - BUR. RÉG. RIMOUSKI</u>										
Étang du Nord		X		Chemin de l'aéroport						X
Fatima		X		Chemin de l'hôpital						X
* Havre-aux-Maisons		X		Chemin de la dune du sud	X					
<u>DISTRICT 02 - GASPÉ</u>										
* Gaspé (Douglstown)		X		132	X					
* Grande-Vallée		X		132	X					
Percé (Côte Surprise)		X		132		X				
Percé (Pic-de-l'Aurore)		X		132		X				
Pointe-à-la-Frégate		X		132					X	
* Seigneurie-de-l'Anse-de-l'Étang		X		132	X					
<u>DISTRICT 03 - STE-ANNE-DES-MONTS</u>										
Les Méchins		X		132		X				
Matane		X		132		X				

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÈDÈRES

RÉGION 1 - BAS-ST-LAURENT ET GASPÉSIE

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÈDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES
	PERM.	SAIS.			M.T.Q.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERME	
<u>DISTRICT 03 - STE-ANNE-DES-MONTS (suite)</u>										
* Mont-St-Pierre		X		132	X					
Rivière-à-Claude			X	132	X					
St-Joachim-de-Tourelle		X		132		X				
* St-Maxime-du-Mont-Louis		X		198	X					
<u>DISTRICT 04 - NEW CARLISLE</u>										
Carleton		X		132	X					
* New Richmond		X		132	X					K.I.T.
Nouvelle		X		132	X					
* Pointe-à-la-Croix	X			132	X					
<u>DISTRICT 07 - MONT-JOLI</u>										
Assemetquagan			X	132	X					
Assemetquagan (Routhierville)			X	132	X					
* Baie-des-Sables		X		132	X					
* Bic		X		132	X					K.I.T.

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÉDÈRES

RÉGION 1 - BAS ST-LAURENT ET GASPÉSIE

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÉDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES
	PERM.	SAIS.			M.T.Q.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERMÉ	
<u>DISTRICT 07 - MONT-JOLI (suite)</u>										
Val-Brillant			X	132	X					
Val-Brillant		X		132		X				
<u>DISTRICT 08 - CACOUNA</u>										
* Dégelis	X			185	X					K.I.T.
* Notre-Dame-des-Neiges-des-Trois-Pistoles		X		132	X					K.I.T.
* Notre-Dame-du-Portage-Est		X		A-20	X					K.I.T.
Notre-Dame-du-Portage		X		132		X				
* Notre-Dame-du-Lac		X		185	X					
* St-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup		X		185	X					
<u>DISTRICT 10 - ST-PASCAL</u>										
* Parke		X		298	X					
* St-André		X		132	X					
* St-Philippe-de-Néri (O)	X			A-20	X					
* St-Philippe-de-Néri (E)	X			A-20	X					

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÈDÈRES
RÉGION 1 - BAS ST-LAURENT ET GASPÉSIE

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÈDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES
	PERM.	SAIS.			M.T.Q.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERMÉ	
DISTRICT 10 - ST-PASCAL (suite)										
Ste-Anne-de-la-Pocatière		X		132		X				
St-Pascal			X	230	X					

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÉDÈRES

RÉGION 2 - SAGUENAY ET LAC ST-JEAN

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÉDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES
	PERM.	SAIS.			M.T.O.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERMÉ	
<u>DISTRICT 90 - ROBERVAL</u>										
* Chambord		X		155	X					
Chambord			X	155	X					
Lac-Bouchette			X	155		X				
Mistassini		X		169		X				
St-Félicien		X		167		X				
* St-Méthode		X		169	X					
<u>DISTRICT 93 - MÉTABETCHOUAN</u>										
* Métabetchouan		X		169	X					
* Péribonka (Petite rivière)		X		169	X					
Péribonka (Rivière)			X	169		X				
Réserve Faunique (Mont Apica)			X	169	X					
<u>DISTRICT 94 - CHICOUTIMI</u>										
Boileau		X		381		X				P.C. barrage
Boileau			X	381	X					

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÉDÈRES

RÉGION 2 - SAGUENAY ET LAC ST-JEAN

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÉDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES
	PERM.	SAIS.			M.T.Q.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERMÉ	
La Baie			X	170	X					
La Baie			X	170	X					
Lac-Résimond			X	172	X					
Notre-Dame-de-Laterrière		X		175					X	
Otis		X		170		X				Descente de bateau
Ste-Rose-du-Nord		X		172		X				
* Valin (Canton Tremblay)		X		172	X					

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÉDÈRES

RÉGION 3-1 - QUÉBEC

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÉDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES
	PERM.	SAIS.			M.T.Q.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERME	
<u>DISTRICT 11 - LA MALBAIE</u>										
Baie-des-Rochers (Lac du Séminaire)			X	138	X					
* Baie-St-Paul		X		138	X					K.I.T.
Cap-aux-Rets (Baie-St-Paul)			X	362	X					
* St-Siméon		X		138	X					Accès à la croix.
<u>DISTRICT 20 - QUÉBEC</u>										
Beauport (rue d'Estimauville)			X	A-440	X					
Beauport (Chute Montmorency)			X	138			X			K.I.T.
* St-Augustin (E)	X			A-40	X					
* St-Augustin (O)	X			A-40	X					
L'Étape	X (1)			175			X			(1) Relais routier
Ste-Foy	X			Pont A					X	Propriété du C.N.
St-François I.O.		X		368			X			Tour d'obsevation.
St-Joachim		X		138					X	
St-Dunstan-du-Lac-Beauport		X		Local			X			
Stoneham - Tewkesbury		X		175					X	
Stoneham - Tewkesbury (R.J.C.)		X		371					X	

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÉDÈRES

RÉGION 3-1 - QUÉBEC

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÉDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES
	PERM.	SAIS.			M.T.Q.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERMÉ	
<u>DISTRICT 29 - CAP-SANTÉ</u>										
* Deschambault		X		138	X					K.I.T.
St-Léonard-de-Portneuf		X		367					X	

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÈDÈRES

RÉGION 3-2 - CHAUDIÈRE ET APPALACHES

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÈDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES
	PERM.	SAIS.			M.T.Q.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERME	
<u>DISTRICT 13 - ST-JEAN-PORT-JOLI</u>										
* Berthier-sur-Mer		X		132	X					
* N.D.-du-Bon-Secours-de-l'Islet-O	X			A-20	X					
* N.D.-du-Bon-Secours-de-l'Islet-E	X			A-20	X					K.I.T.
* St-Jean-Port-Joli		X		132	X					
<u>DISTRICT 15 - ST-CHARLES</u>										
Charny	X			A-73			X			K.I.T.
St-Anselme		X		277					X	
St-Jean-Chrysostome		X		175					X	
St-Lambert-de-Lauzon		X		171			X			
* St-Michel (O)	X			A-20	X					
* St-Michel (E)	X			A-20	X					
St-Vallier		X		132			X			
<u>DISTRICT 22 - LAC ETCHEMIN</u>										
St-Malachie		X		277			X			

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÉDÈRES

RÉGION 3-2 - CHAUDIÈRE ET APPALACHES

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÉDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES
	PERM.	SAIS.			M.T.Q.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERMÉ	
<u>DISTRICT 23 - BEAUCEVILLE</u>										
* Notre-Dame-des-Pins		X		173	X					Pont couvert.
St-Georges-Est		X		173		X				Gestion: M.R.C.
St-Joseph		X		Mun.		X				
* St-Théophile		X		173					X	
<u>DISTRICT 27 - BLACK LAKE</u>										
* Beaulac		X		112	X					
Kinnear's Mills			X	269		X				
St-Pierre-de-Broughton		X		112		X				
<u>DISTRICT 28 - LAURIER-STATION</u>										
* Bernières (O)	X			A-20	X					
* Bernières (E)	X			A-20	X					K.I.T.
Bernières (Vire-Crêpe, coteau)		X		116		X				
Lotbinière			X	132	X					
Ste-Croix		X		132					X	
Ste-Emmèlie (Léclercville)		X		132		X				

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÉDÈRES

RÉGION 4 - MAURICIE ET BOIS-FRANCS

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÉDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES	
	PERM.	SAIS.			M.T.Q.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERMÉ		
<u>DISTRICT 32 - CAP-DE-LA-MADELEINE</u>											
Biart (Lac-à-la-Carpe)		X		155						X	
* La Bostonnais		X		155	X						
Chasseur (Lac-aux-Brochets)		X		155						X	
* Grandes-Piles (Pépinière)		X		155						X	Pépinière.
* Grandes-Piles (Petites-cascades)			X	155	X						
Grandes-Piles (Riv. St-Maurice)		X		155	X						
Haute-Mauricie		X		155						X	Vendu.
* La-Visitation-de-Champlain		X		138	X						
Ste-Anne-de-la-Pérade		X		138			X				
St-François-Xavier-de-Batiscan		X		138			X				B.H. site historique adjacent.
<u>DISTRICT 33 - NICOLET</u>											
Bécancour		X		132			X				

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÉDÈRES

RÉGION 4 - MAURICIE ET BOIS-FRANCS

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÉDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES
	PERM.	SAIS.			M.T.Q.	MUN.	M.L.C.P.	H. ENV.	FERME	
<u>DISTRICT 34 - VICTORIAVILLE</u>										
Arthabaska		X		116		X				Descente de bateau.
Chester-Ouest		X		161		X				
Inverness		X		Mun.		X				
* Ste-Anne-du-Sault (O)	X			A-20	X					
* Ste-Anne-du-Sault (E)	X			A-20	X					
Ste-Julie		X		116		X				
* Villeroy (O)	X			A-20	X					
* Villeroy (E) -	X			A-20	X					
<u>DISTRICT 43 - SHAWINIGAN</u>										
* St-Étienne-des-Grès		X		A-55	X					
* St-Joseph-de-Maskinongé (E)	X			A-40	X					
* St-Joseph-de-Maskinongé (O)	X			A-40	X					

* Halte faisant partie du réseau de basé.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÉDÈRES

RÉGION 5 - ESTRIE

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÉDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES
	PERM.	SAIS.			M.T.Q.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERMÉ	
<u>DISTRICT 24 - LAC MÉGANTIC</u>										
Frontenac		X		161		X				
N.-D.-des-Bois		X		212		X				
St-Ludger		X		204	X					
St-Sébastien		X		263	X					
<u>DISTRICT 25 - COOKSHIRE</u>										
Cookshire		X		253		X				Pont couvert.
Ditton		X		257		X				
Lingwick		X		108		X				
Lingwick		X		257		X				Pont couvert.
St-Gérard		X		161			X			Barrage.
<u>DISTRICT 35 - RICHMOND</u>										
Melbourne		X		143		X				

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÈDÈRES

RÉGION 5 - ESTRIE

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÈDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES
	PERM.	SAIS.			M.T.Q.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERME	
<u>DISTRICT 36 - SHERBROOKE</u>										
Austin (Lac-Orford)			X	112	X					
* Barnston		X		141	X					
Bolton-Est			X	243	X					
Dixville			X	147	X					
Highwater			X	243	X					
Stanstead-Est			X	143	X					
* Stanstead-Est (N)	X			A-55	X					K.I.T.
Ste-Catherine-de-Hatley		X		Mun.		X				Pont couvert.

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÉDÈRES

RÉGION 6-2 - MONTÉRÉGIE

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÉDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES
	PERM.	SAIS.			M.T.Q.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERMÉ	
<u>DISTRICT 53 - IBERVILLE</u>										
Notre-Dame-du-bon-Secours		X		133		X				Ancien barrage.
St-Césaire		X		112		X				
- Ste-Marie-de-Monnoir		X		112					X	
<u>DISTRICT 56 - BOUCHERVILLE</u>										
* Verchères - Calixa Lavalée (E)	X			A-30	X					
* Verchères	X			A-30	X					
Otterburn Park		X		133		X				
St-Charles		X		133		X				
St-Denis		X		137		X				
<u>DISTRICT 67 - NAPIERVILLE</u>										
Hemmingford		X		202		X				
* St-Bernard-de-Lacolle	X			A-15	X					K.I.T.

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÈDÈRES

RÉGION 6-2 - MONTRÉGIE

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÈDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES
	PERM.	SAIS.			M.T.Q.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERMÉ	
<u>DISTRICT 69 - ORMSTOWN</u>										
Godmanchester (Huntingdon)		X		138		X				
St-Anicet		X		132		X				
St-Thimothée		X		132		X				

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÉDÈRES

RÉGION 6-3 - MONTRÉAL

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÉDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES
	PERM.	SAIS.			M.T.Q.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERMÉ	
* Rivière-Beaudette (E)	X			A-20	X					K.I.T.
* St-Madeleine-de-Rigaud (E)	X			A-40	X					K.I.T.

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÉDÈRES

RÉGION 6-4 - LAURENTIDES

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÉDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES
	PERM.	SAIS.			M.T.Q.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERMÉ	
<u>DISTRICT 63 - SAINT-JÉROME</u>										
* Labelle		X		117		X				
* Ste-Adèle		X		117	X					
St-Jovite			X	117	X					
<u>DISTRICT 74 - LACHUTE</u>										
Grenville		X		148		X				Fermée temporairement.
Lachute		X		158		X				
<u>DISTRICT 76 - MONT-LAURIER</u>										
Ferme-Neuve			X	309		X				
* Mont-Laurier		X		117	X					
Notre-Dame-du-Laus		X		309			X			Descente de bateau.

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÉDÈRES

RÉGION 6-5 - LANAUDIÈRE

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÉDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES
	PERM.	SAIS.			M.T.Q.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERMÉ	
<u>DISTRICT 58 - JOLIETTE</u>										
* Joliette (N)	X			A-31	X					K.I.T.
* Joliette (S)	X			A-31	X					
* Ste-Geneviève-de-Berthier		X		138	X					
<u>DISTRICT 62 - L'ASSOMPTION</u>										
Rawdon		X		341		X				
St-Sulpice	X (1)			A-40	X					(1) Relais routier
Terrebonne		X		344		X				

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÈDÈRES

RÉGION 7 - OUTAOUAIS

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÈDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES
	PERM.	SAIS.			M.T.Q.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERMÉ	
<u>DISTRICT 75 - PAPINEAUVILLE</u>										
* Montebello		X		148		X				K.I.T.
<u>DISTRICT 77 - MANIWAKI</u>										
Bouchette		X		105	X					
* Grand-Remous		X		105	X					Pont couvert.
Le Domaine	X (1)			117			X			(1) Relais routier
Litton	X			112	X					
Messines		X		105					X	
<u>DISTRICT 78 - HULL</u>										
Isle-aux-Alumettes		X		148					X	
* Litchfield (Campbell's Bay)		X		148	X					
Litchfield (Lawless Lake)		X		301		X				
* Low		X		105	X					
Mansfield / Pontefract		X		148	X					
Pontiac		X		148					X	
Wright		X		105					X	

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÈDÈRES

RÉGION 8 - ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÈDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES	
	PERM.	SAIS.			M.T.Q.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERME		
<u>DISTRICT 83 - VILLE-MARIE</u>											
Fugèreville		X		382						X	
* Mazonod		X		101						X	
Mercier		X		101		X					
Nédelec		X		101						X	
* Notre-Dame-du-Nord		X		101	X						
* St-Édouard-de-Fabre		X		101	X						
Témiscaming (Dozois)		X		101		X					
<u>DISTRICT 84 - AMOS</u>											
* Amos-Est		X		111	X						
* Bartouille		X		113	X						
Barraute		X		386		X					
* Vauquelin	X			117	X						
* Douay		X		109	X						

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÉDÈRES

RÉGION 8 - ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÉDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES
	PERM.	SAIS.			M.T.O.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERMÉ	
<u>DISTRICT 85 - ROUYN-NORANDA</u>										
* Beauchastel		X		117	X					
* Cadillac		X		117	X					
Destor		X		101					X	
<u>DISTRICT 88 - MACAMIC</u>										
Launay		X		111					X	
Palmarolle		X		393		X				
* Poularies		X		101	X					

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÉDÈRES

RÉGION 9 - COTE NORD

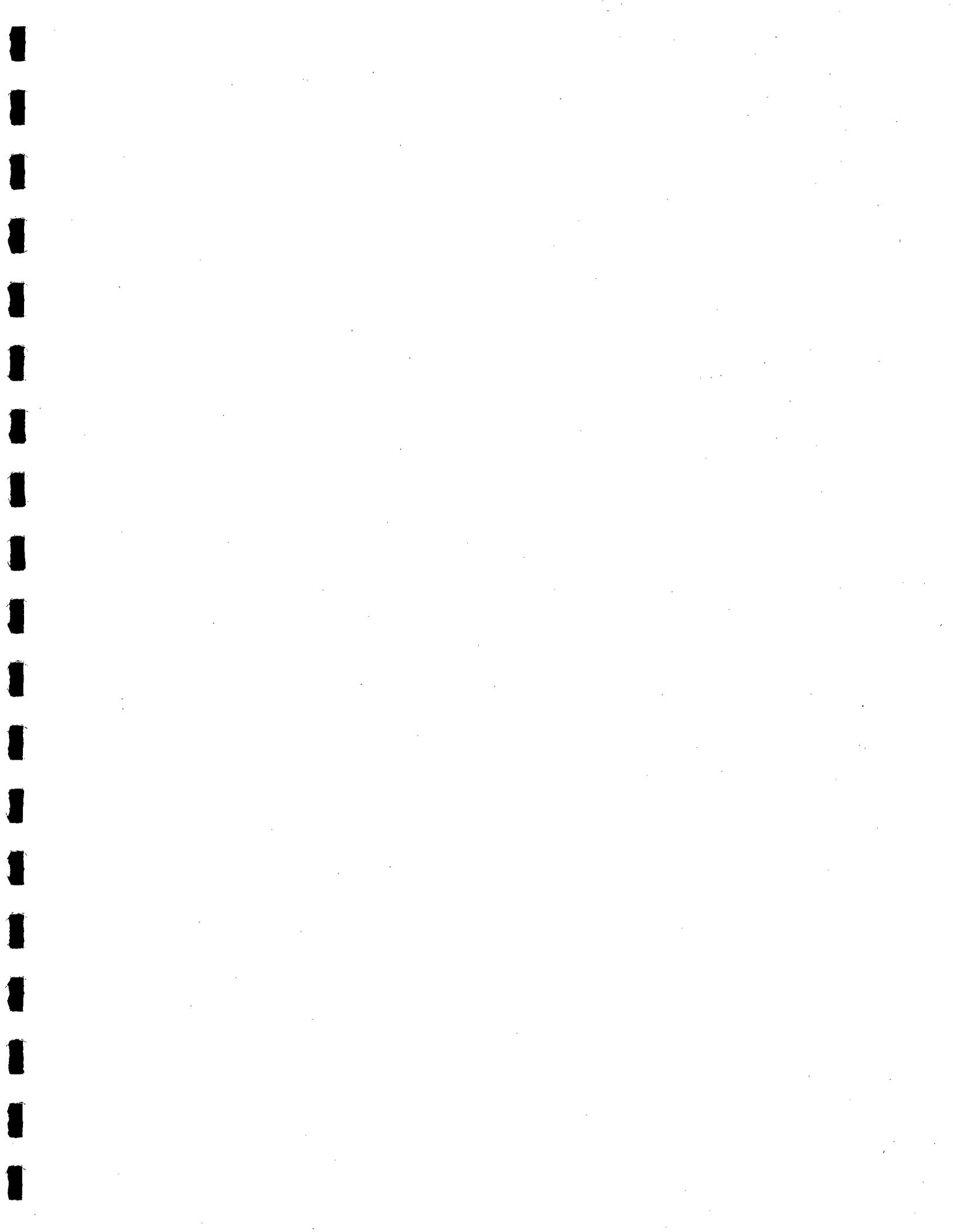
DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÉDÈRE	ROUTE	GESTION					REMARQUES
	PERM.	SAIS.			M.T.Q.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERMÉ	
<u>DISTRICT 97 - BAIE-COMEAU</u>										
* Baie-Trinité		X		138	X					
* Colombier		X		138	X					
Franquelin			X	138	X					
Hauterive - Pte Lebel		X		138		X				
Lac-Nord-Ouest (Franquelin)			X	138	X					
Manic I			X	138					X	
Mistassini (Franquelin)			X	138	X					
Petit-St-Nicolas (Franquelin)			X	138	X					
* Port-Cartier		X		138	X					
Rivière-Ste-Marguerite (Sacré-coeur 5 km au nord)		X		172		X				
St-Panrace, Anse (Baie-Comeau)			X		X					Deux belvédères.
* St-Paul-du-Nord		X		138	X					
* Tadoussac (Croix)		X		138	X					

* Halte faisant partie du réseau de base.

HALTES ROUTIÈRES ET BELVÉDÈRES

RÉGION 9 - COTE NORD

DISTRICT / NOM DE LA HALTE	HALTE		BELVÉDÈRE	ROUTE	GESTION					UTILISATION COMPLÉMENTAIRE
	PERM.	SAIS.			M.T.Q.	MUN.	M.L.C.P.	M. ENV.	FERMÉ	
<u>DISTRICT 98 - HAVRE ST-PIERRE</u>										
Havre St-Pierre			X	138	X					
Rivière-Romaine			X	138		X				



ANNEXE II

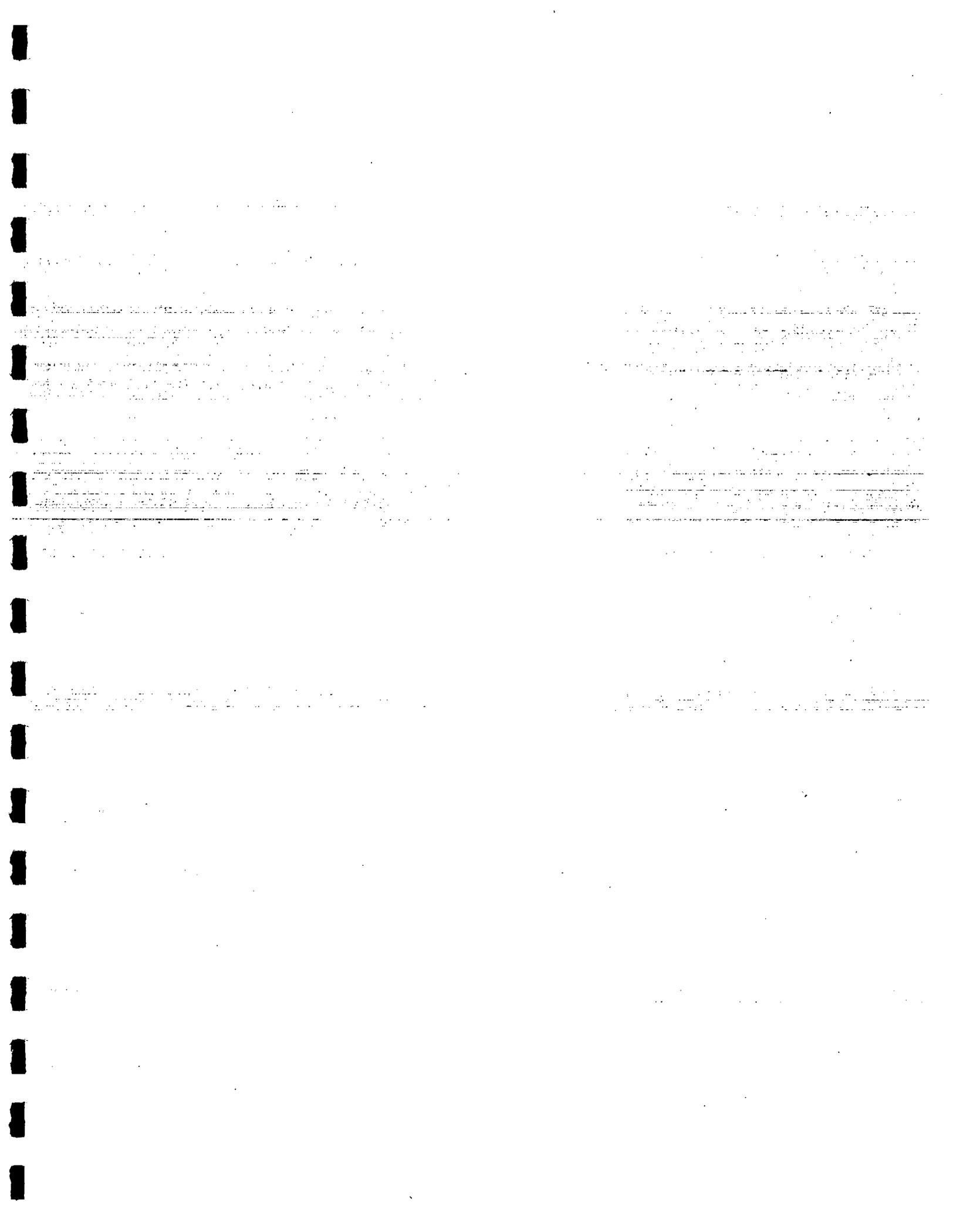
**RÉPARTITION DES PARCS ROUTIERS PAR RÉGION ADMINISTRATIVE
SELON LE TYPE DE ROUTE ET LA RESPONSABILITÉ DE GESTION**

TYPE DE ROUTE	HALTES PERMANENTES				HALTES SAISONNIÈRES				BELVÈDÈRES	
	AUTOROUTES		ROUTES NUMÉROTÉES de 100 à 199		ROUTES NUMÉROTÉES de 100 à 199		AUTRES ROUTES		TOUS TYPES DE ROUTES	
	M.T.Q.	MUNIC. ⁽¹⁾	M.T.Q.	MUNIC.	M.T.Q.	MUNIC.	M.T.Q.	MUNIC.	M.T.Q.	MUNIC.
01	3 (2)	0	2	0	14	8	2	0	5	0
02	0	0	0	0	5	4	0	1	6	2
3-1	2	0	0	1 (3)	3	0	0	2	3	1
3-2	5	1	0	0	4	6	0	2	1	1
04	6	1	0	0	3	6	0	1	1	0
05	1	0	0	0	1	4	2	5	5	0
6-1	5	0	0	0	0	1	0	0	0	0
6-2	3	0	0	0	0	8	0	1	0	0
6-3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6-4	0	0	0	0	2	3	0	1	1	1
6-5	3 (3)	0	0	0	1	0	0	2	0	0
07	0	0	1	1 (3)	5	1	0	1	0	0
08	0	0	1	0	8	2	0	2	0	0
09	0	0	0	0	5	2	0	0	7	1
TOTAL	31	2	4	2	51	45	4	18	29	6

(1) Gestion municipale ou autre partenaire (M.L.C.P., Env., etc.)

(2) Incluant une halte saisonnière

(3) Incluant un relais routier



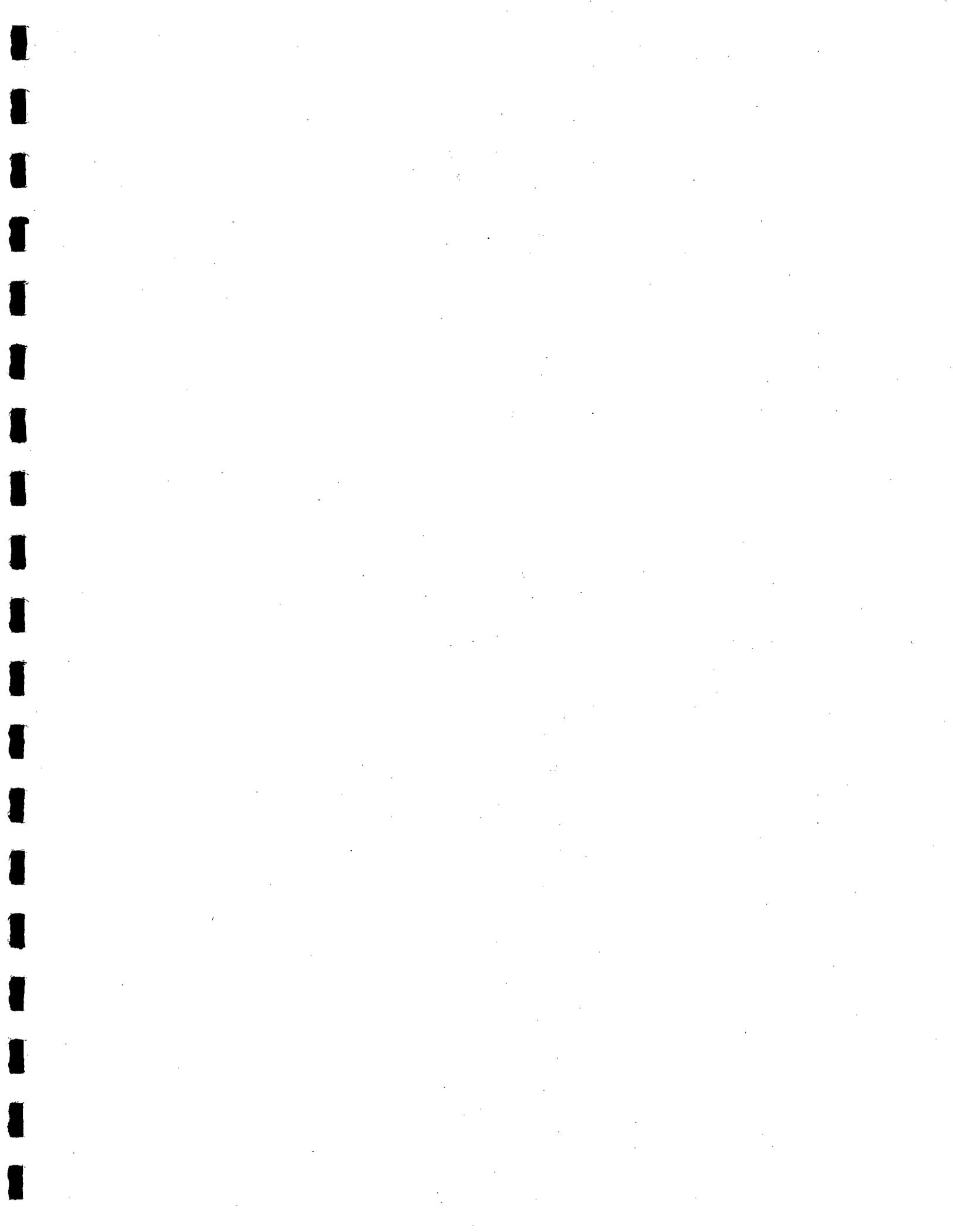
ANNEXE III

LISTE DES ROUTES SUSCEPTIBLES DE RECEVOIR DES HALTES ROUTIÈRES AFIN DE COMPLÉTER LE RÉSEAU DE BASE

- . L'autoroute 10 (entre Montréal et Sherbrooke);
- . l'autoroute 40 (entre Trois-Rivières et Québec);

- . la route 167 (Saint-Félicien - Chibougamau);
- . la route 113 (Chibougamau - Lebel-sur-Quévillon);
- . la route 175 (Parc des Laurentides);
- . la route 117 (Parc de la Vérendrye);
- . la route 132 (New-Richmond et Port-Daniel);
- . la route 138 (Port-Cartier et Havre St-Pierre).

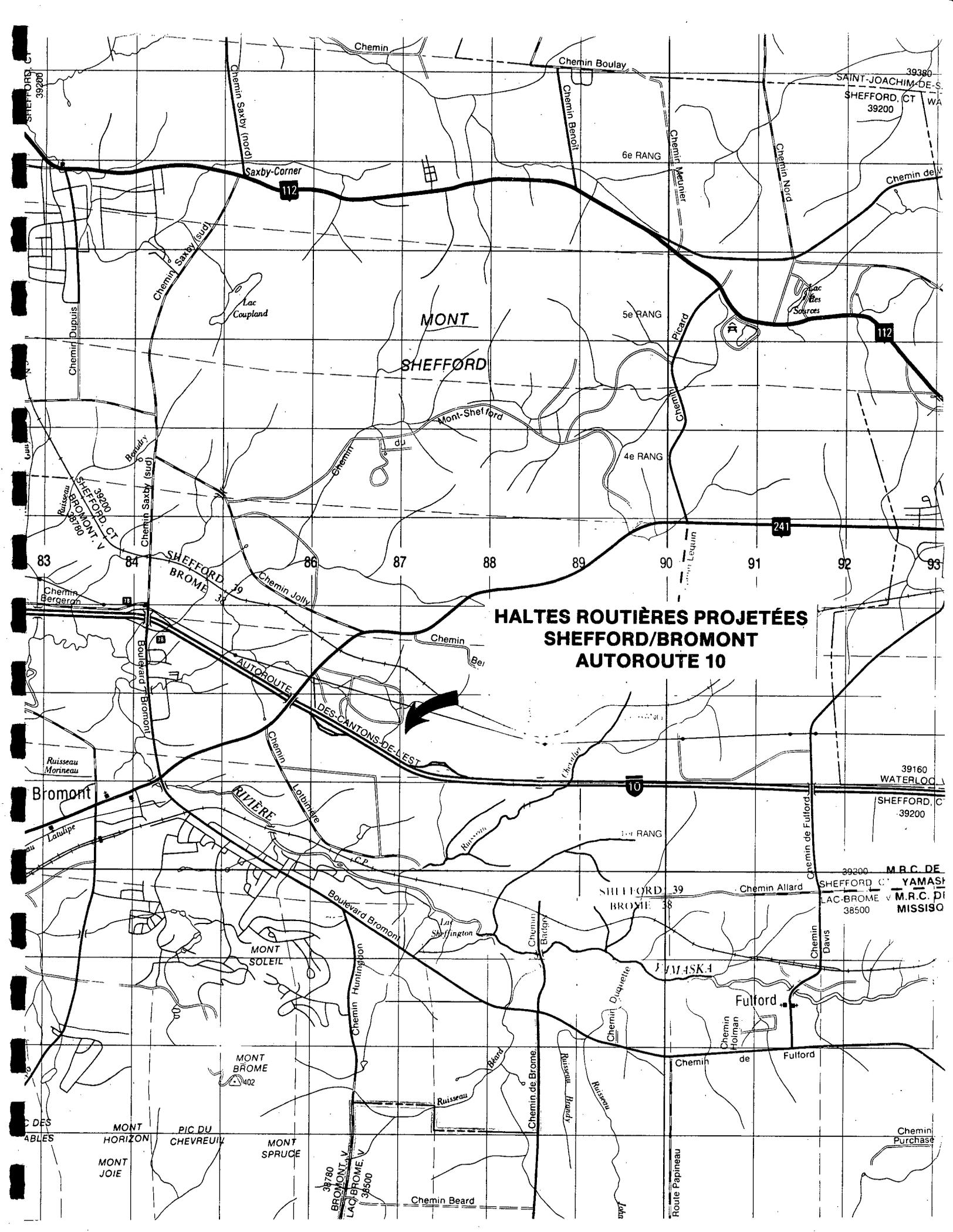
Source : MONGRAIN, Danielle, Développement et exploitation du réseau routier de haltes routières. Ministère des Transports, Direction générale du génie, Québec, novembre 1984, pp. 5-6.



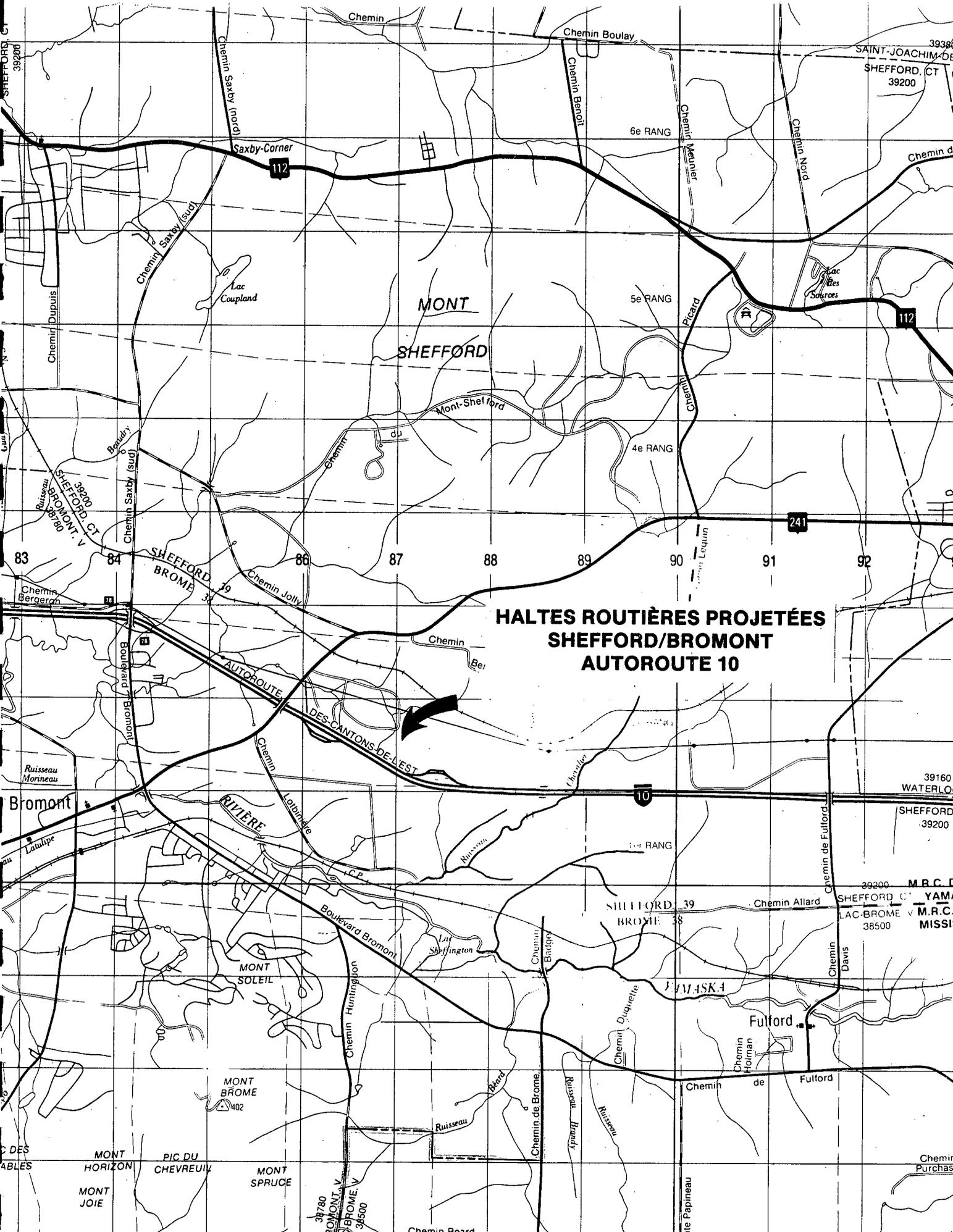
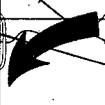
ANNEXE IV

**Projet de halte routière
Autoroute 10**

(SHEFFORD / BROMONT)



**HALTES ROUTIÈRES PROJÉTÉES
SHEFFORD/BROMONT
AUTOROUTE 10**



L'implantation de haltes routières le long de l'autoroute 10 n'a pas été planifiée lors de sa construction; les postes de péage remplaçaient les autres types de parcs routiers et permettaient aux usagers d'effectuer des arrêts pour leur sécurité et leur confort.

Suite à l'abolition du péage autoroutier, certains bâtiments reliés à cette fonction ont été conservés et réaffectés à d'autres usages. L'ancien poste de péage situé à l'échangeur 68 (intersection A-10 et route 139) abrite la Maison du Tourisme de l'Estrie. Cette situation contribue à assurer le confort des usagers, notamment auprès de la clientèle touristique qui désire bénéficier des services d'information touristique. Toutefois, la localisation de cet ancien poste de péage ne permet pas sa transformation en halte routière permanente sans compromettre la sécurité des usagers dont la proportion grandissante de camionneurs utilisant de tels équipements.

Le long du trajet de 150 km séparant Montréal et Sherbrooke, il n'y a aucun autre service d'importance à proximité du corridor de l'autoroute 10. Le caractère touristique de ce parcours est indéniable; l'absence de point d'arrêt est fortement ressenti amenant même certains usagers à utiliser l'accotement pour y stationner leur véhicule, particulièrement dans le secteur du parc du Mont-Orford. C'est dans ce même secteur qu'est implanté un belvédère le long de la route 112, à proximité d'Eastman.

Si l'on considère un espacement idéal de 50 à 70 km entre les haltes on pourrait aménager deux paires de haltes; les restrictions budgétaires nous ont amené à ne retenir qu'un site pour réaliser des haltes desservant les deux directions.

Le Ministère possède déjà des terrains propices à la construction de ces haltes, leur situation à mi-chemin a pour effet de limiter la

nécessité d'ajouter ultérieurement d'autres parcs routiers. Le projet des haltes de Shefford / Bromont peut représenter un déboursé d'environ 2,5 M \$ si l'on se fie aux projections de projets similaires.

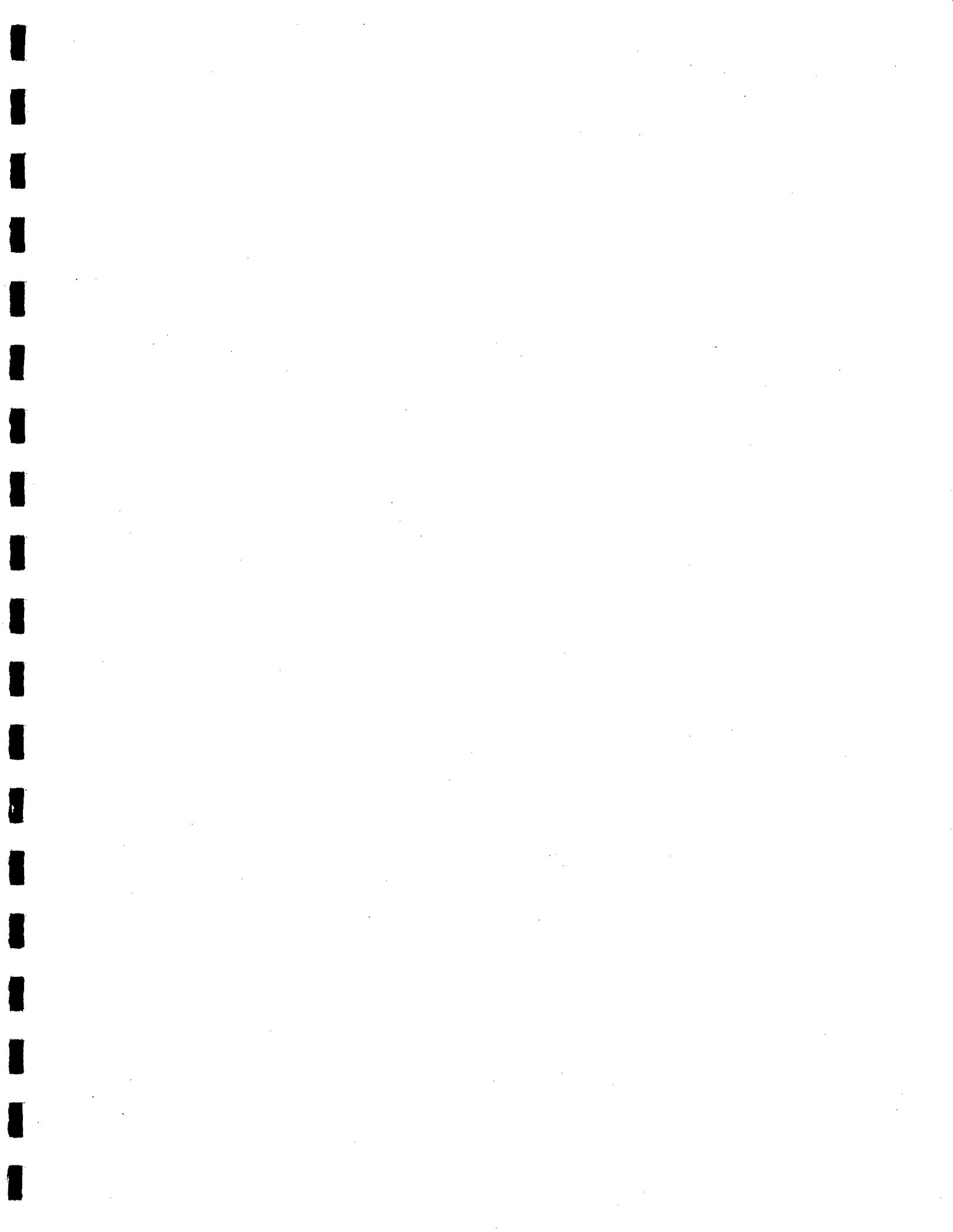
Deux avenues s'offrent au Ministère si l'on considère qu'il conserve ces terrains : premièrement, il est possible d'aménager les haltes selon les normes s'appliquant aux haltes routières permanentes; deuxièmement, il pourrait y avoir une modification du projet initial en faveur d'un relais routier. Un tel projet sous-entend une modification dans la pratique du Ministère à l'égard de l'établissement de commerces le long du réseau autoroutier. Chacune des options pourrait être améliorée par l'ajout de haltes routières ou de belvédères unidirectionnels quelques kilomètres avant de traverser les deux principales agglomérations; fournissant ainsi des aires de repos pour les camionneurs et, un point d'observation du paysage environnant à la hauteur du Mont-Orford.

A titre d'exemple, les secteurs d'établissement des parcs routiers pourraient être répartis de la façon suivante : Chambly (direction Ouest), Shefford / Bromont (bidirectionnel) et Eastman (direction Est).

DISTANCES ENTRE LES PARCS ROUTIERS ET LES AGGLOMÉRATIONS :

Autoroute 10 - Montréal / Sherbrooke

LIEU	DISTANCE	ÉCART	ÉQUIPEMENT
Montréal	0	0	Ville
Chambly (Ouest)	25	25	Projet Halte ou belvédère (complémentaire)
Shefford / Bromont	82	57	Projet Haltes ou Relais routier
Eastman (Est)	112	30	Projet Halte ou belvédère (complémentaire)
Sherbrooke	150	38	Ville

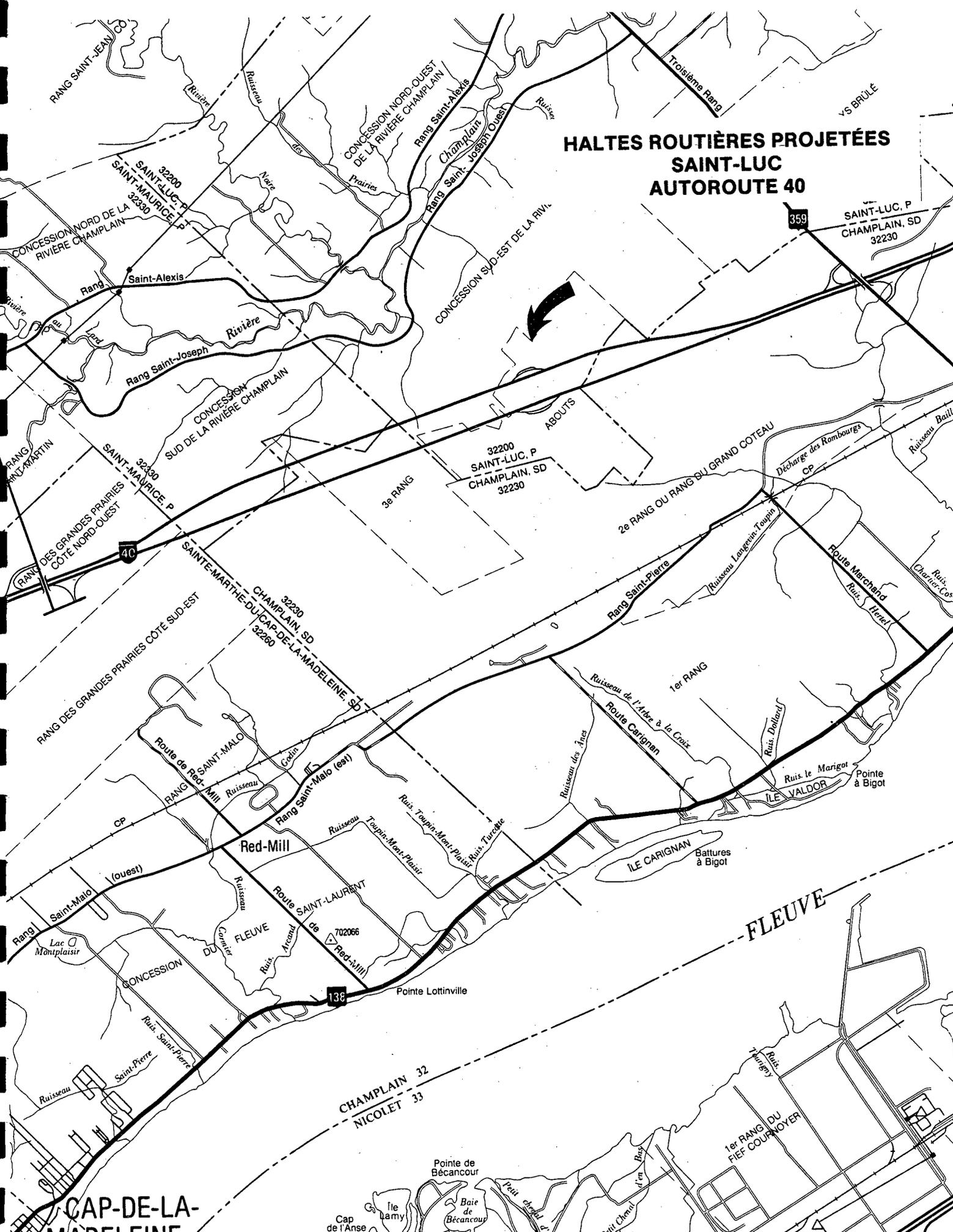


A N N E X E V

Projet de halte routière
Autoroute 40

(SAINT-LUC)

HALTES ROUTIÈRES PROJÉTÉES SAINT-LUC AUTOROUTE 40



CAP-DE-LA-MADELEINE

FLEUVE

CHAMPLAIN 32
NICOLET 33

SAINT-LUC, P
CHAMPLAIN, SD
32230

32200
SAINT-LUC, P
CHAMPLAIN, SD
32230

32200
CHAMPLAIN, SD
CAP-DE-LA-MADELEINE, SD
32260

Red-Mill

Pointe Lottinville

Pointe de Bécancour

1er RANG DU FIEF COURNOYER

Le projet d'établissement de haltes routières à proximité de Saint-Luc-de-Champlain est reporté depuis le début des années 80 faute de disponibilité financière. Au départ, ces haltes devaient faire partie d'un ensemble de trois groupes de haltes à réaliser entre Trois-Rivières et Québec. Malgré la réalisation de celles de Saint-Augustin (Est et Ouest), l'abandon du projet de Deschambault crée une situation d'espacement important entre les points d'arrêts prévus pour les usagers de cette partie de l'autoroute 40.

L'aménagement d'aires de repos en utilisant les emplacements des futures rampes d'accès comble temporairement l'absence de haltes routières. La fréquentation de ces surlargeurs, notamment par les camionneurs, corrobore la pertinence de la position adoptée ici.

Si l'on souhaitait maintenant créer ces haltes (Est et Ouest) il faudrait investir encore une somme de quelques 2,5 M \$, la dernière évaluation sommaire de ce projet étant de 2 M \$ en 1987. Malgré l'addition de ces haltes, les normes d'implantation des haltes permanentes ne seraient pas rencontrées car elles seraient distantes de plus de 80 km de celles de Saint-Augustin. L'absence de celles initialement prévues à Deschambault explique cette situation.

Ici, comme sur l'autoroute 10, l'éloignement des agglomérations et l'absence de services importants à proximité des échangeurs nous permet d'envisager la création de relais routiers. Toutefois, une modification de vocation des terrains déjà en possession du Ministère serait sans doute difficile compte tenu des éléments suivants : la proximité de l'agglomération de Trois-Rivières; l'écartement entre les chaussées d'autoroute rend difficile la desserte des deux directions sans avoir recours au terre-plein central. L'aménagement d'une aire de services à l'intérieur de cette bande centrale présente un danger pour les usagers selon les divers spécialistes en matière de sécurité routière; ceci étant dû au caractère inhabituel de la présence de

rampes adjacentes à la voie de gauche (voie rapide) des chaussées. L'implantation de relais routiers dans une direction pourrait s'avérer une alternative si le volume de circulation permet de rejoindre une clientèle suffisante pour les éventuels commerces.

Ainsi, bien que nous disposions de l'espace nécessaire à la création des haltes de Saint-Luc, celui-ci est peu propice à l'implantation de services commerciaux regroupés sous la forme d'un relais routier sans la construction de viaducs.

Compte tenu de la création future d'échangeurs à proximité de Grondines, il serait opportun selon nous de ne pas concurrencer la création d'un centre de service privé dans le secteur. Un tel complexe pourrait être aménagé, à l'image de celui développé à la hauteur de Berthier, aux abords d'un des échangeurs projetés. De plus, ce territoire situé à la limite de deux régions touristiques du Coeur-du-Québec et de Québec constitue un site potentiel pour l'implantation d'un bureau d'information touristique à l'intérieur d'un complexe multiservice.

Une telle solution nous permettrait de maintenir le projet actuel des haltes routières de Saint-Luc en étalant leur réalisation par étapes : aires de repos sans bâtiment sanitaire puis, l'ajout de ces services, pour chacune des deux haltes.

En résumé, deux possibilités s'offrent à nous : en excluant la possibilité de rétrocéder les terrains appartenant au Ministère, premièrement, il serait possible de transformer le projet initial de haltes permanentes au profit de relais routiers accessibles pour l'une ou l'autre des directions. Deuxièmement, maintenir l'aménagement (global ou par étapes) des haltes de Saint-Luc, en complément de l'implantation éventuelle de services privés à l'un des échangeurs prévus dans les environs de Grondines.

Bien entendu, les lois du marché jouent lorsqu'il s'agit d'implanter des commerces à proximité des clientèles potentielles. L'intervention de l'État pour l'établissement de relais routiers doit viser l'élargissement des services publics à des fins de confort et de sécurité des usagers du réseau routier.

DISTANCES ENTRE LES PARCS ROUTIERS ET LES AGGLOMÉRATIONS :

Autoroute 40 - Montréal / Trois-Rivières / Québec

LIEU	DISTANCE (km)	ÉCART (km)	ÉQUIPEMENT
Montréal	0	0	Ville
Lavaltrie	40	40	Relais routier
Maskinongé	85	45	Haltes permanentes
Trois-Rivières	120	35	Ville
Saint-Luc	145	25	Projet Haltes ou Relais routier
Saint-Augustin	225	80	Haltes permanentes
Québec	250	25	Ville

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 045 240