RAPPORT D'ÉTUDE

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ DES LIAISONS ROUTIÈRES:

- SAINT-ALBERT - WARWICK
- ASBESTOS - ROUTE 116
- ASBESTOS - TROIS-LACS

CANQ
TR
GE
PR
180

Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

482659

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ DES LIAISONS ROUTIÈRES:

- SAINT-ALBERT - WARWICK
- ASBESTOS - ROUTE 116
- ASBESTOS - TROIS-LACS

RAPPORT FINAL

Régions - districts: 04-34; 05-35
M.R.C. : Arthabaska; Richmond
Circ. électorale : Arthabaska; Richmond
Municipalités : Saint-Albert-de-Warwick, Warwick; Kingsey-Falls; Shipton; Trois-Lacs
Nos de dossiers : R. 04/05; M.R.C. 04/12; M.R.C. 05/16

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
18 OCT 2001
TRANSPORTS QUÉBEC

Ministère des Transports du Québec
Janvier 1987

Direction générale du génie
Direction de la planification routière.

CANQ
TR
GE
PR
180
Dépôt

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

ÉQUIPE DE RÉALISATION

COORDINATION ET RÉDACTION:

Gilles Paré, géogr.-urbaniste, Division de l'évaluation des projets.

COLLABORATION:

Robert Letarte, géogr., Service de l'environnement
Huan Nguyen, ing., Division de l'évaluation des projets
André Picard, A.R.P.S.E., Division des aménagements

CARTOGRAPHIE:

Monique Gosselin, Service des relevés techniques.

SECRÉTARIAT:

Diane Grondin, Division de l'évaluation des projets.

TABLE DES MATIÈRES

Page

1. INTRODUCTION: MANDAT ET OBJECTIFS..... 1

2. LIAISON ROUTIÈRE SAINT-ALBERT - WARWICK ET RACCORDEMENT ASBESTOS - ROUTE 116..... 2

2.1 Origine de la demande et décisions préliminaires..... 2

2.2 Description des projets..... 4

2.2.1 Liaison Saint-Albert - Warwick..... 4
2.2.2 Raccordement Asbestos - Route 116..... 6

2.3 Dynamique des échanges..... 8

2.3.1 Contexte régional..... 8
2.3.2 Tendances lourdes..... 10
2.3.3 Contexte local..... 13
2.3.3.1 Liaison Saint-Albert - Warwick..... 14
2.3.3.2 Raccordement Asbestos - route 116..... 16

2.4 Circulation..... 16

2.4.1 Liaison Saint-Albert - Warwick..... 17
2.4.2 Raccordement Asbestos - Route 116..... 18

3. VOIE D'ACCÈS AUX TROIS-LACS..... 18

3.1 Description du projet..... 18
3.2 Analyse..... 19

4. BILAN ET RECOMMANDATIONS..... 22

OUVRAGES CITÉS..... 25

ANNEXE: Fiches de revendication du sommet économique de l'Or-Blanc et réponses préliminaires du ministère des Transports

LISTE DES FIGURES

Page

1. Localisation..... 3

2. Liaison routière Saint-Albert - Warwick..... 5

3. Raccordement Asbestos - Route 116..... 7

4. Contexte régional..... 9

5. Évolution démographique de la M.R.C. de l'Or-Blanc, d'Asbestos et de Danville (1961 à 1991)..... 11

6. Pyramides des âges d'Asbestos et de Danville (1971-1976-1981). 12

7. Voie d'accès aux Trois-Lacs..... 20

8. Répartition géographique des lieux de résidence permanente des propriétaires dans la municipalité des Trois-Lacs..... 21

1. INTRODUCTION: MANDAT ET OBJECTIFS

Le présent document fait suite à une demande spécifique des autorités supérieures du ministère des Transports, laquelle origine d'un mémo du directeur de la région de Sherbrooke, monsieur Paul Brodeur. Ce mémo adressé le 25 mars 1986 au sous-ministre adjoint aux Opérations, monsieur Jacques-L. Charland, fait état en premier lieu, des principales revendications en termes de transport routier, issues du Sommet économique, tenu à Asbestos le 21 mars 1986. Il rappelle également la décision des autorités du ministère des Transports d'entreprendre l'étude d'opportunité des projets de liaison Asbestos - Saint-Albert, de raccordement Asbestos - Route 116 et de voie d'accès aux Trois-Lacs.

Le mandat de procéder à ces évaluations a été transmis à la Division de l'évaluation des projets le 15 mai 1986 par le chef du Service des projets (Québec), monsieur Guy Charbonneau. Conformément aux directives émises par le directeur de la Planification routière, monsieur Jean-Luc Simard, dans son mémo du 14 avril 1986, l'évaluation de ces projets routiers est effectuée essentiellement à partir des données déjà versées au dossier.

La cueillette de l'information complémentaire nécessaire à cette analyse préliminaire a donc été complétée uniquement par une visite des lieux et des rencontres avec certaines personnes-ressources de la région. Des consultations d'ordre technique ont également eu lieu avec des professionnels de la Division des aménagements et le Service de l'environnement de la Direction de la planification routière.

Dans le présent document, il est donc fait état d'abord des faits saillants à l'origine des projets à l'étude et de l'état actuel du dossier. Ensuite, les projets sont situés dans leur contexte régional, de façon à déterminer le rôle qu'ils peuvent jouer dans les échanges de nature interrégionale et intrarégionale. Puis, une analyse plus ponctuelle traite de leurs fonctions potentielles dans la structure des échanges et de leur intégration avec le milieu récepteur. Les résultats de cette évaluation amènent finalement à dresser un bilan sur les éléments de justification des projets au plan de la dynamique des échanges et des déplacements qui en résultent, de même qu'au plan des critères relatifs à l'aménagement du territoire.

2. LIAISON ROUTIÈRE SAINT-ALBERT - WARWICK ET RACCORDEMENT ASBESTOS - ROUTE 116

Ces deux projets sont évalués conjointement, puisqu'ils s'inscrivent dans un même itinéraire routier reliant le secteur d'Asbestos à la région de Trois-Rivières - Bécancour (Figure 1) [1].

2.1 Origine de la demande et décisions préliminaires

La demande initiale relative à ce projet émise lors du Sommet économique de l'Or-Blanc, visait le parachèvement de l'autoroute 55 entre Asbestos et Bécancour (voir annexe). Toutefois, dans une lettre adressée le 19 mars 1986 au député de Richmond, monsieur Yvon Vallières, le ministre des Transports, monsieur Marc-Yvan Côté, a indiqué que "ce projet a été abandonné par le ministère des Transports" et que "les emprises routières acquises à l'époque ont été rétrocédées". Le Ministre a convenu toutefois d'étudier l'opportunité, premièrement de compléter le réseau régional pour assurer une liaison routière de qualité entre Saint-Albert et Warwick et deuxièmement, de réaliser un nouvel itinéraire routier entre le secteur d'Asbestos et la route 116.

---

[1] Quant à la voie d'accès aux Trois-Lacs, il s'agit d'un projet à fonction spécifique qui sera évalué à part ci-dessous.

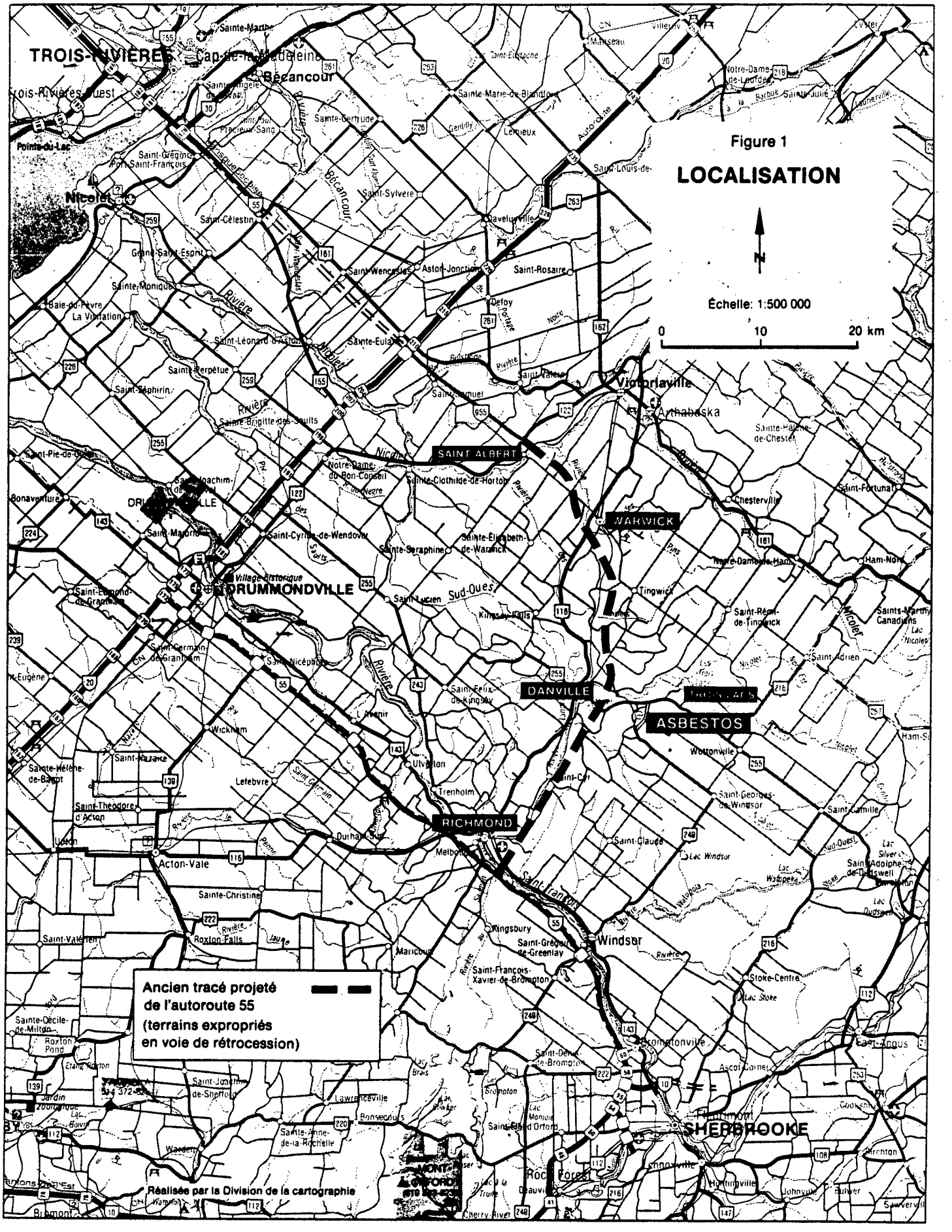


Figure 1
LOCALISATION
N
Échelle: 1:500 000
0
10
20 km
TROIS-RIVIÈRES
Cap-de-la-Madeleine
Bécancour
Nicolet
Victoriaville
SAINT ALBERT
DRUMMONDVILLE
WARWICK
DANVILLE
ASBESTOS
RICHMOND
Windsor
SHERBROOKE
Ancien tracé projeté
de l'autoroute 55
(terrains expropriés
en voie de rétrocession)
Réalisée par la Division de la cartographie

2.2 Description des projets

Voici, de façon schématique, les principales caractéristiques des projets à l'étude.

2.1.1 Liaison Saint-Albert - Warwick (Figure 2)

1. Objectif principal: assurer la continuité d'un itinéraire routier de catégorie nationale entre le secteur d'Asbestos et la région de Trois-Rivières, en raccordant la route 116 à l'autoroute 955, à la hauteur de Saint-Albert.

2. Description sommaire des aménagements envisagés:

a. Réaménagement, du chemin Saint-Albert (1) sur une distance de 9 km, entre ses points de jonction avec la route 116 à Warwick et le 7e rang à Saint-Albert. (figure 2)

b. A la hauteur du village de Saint-Albert, deux options sont possibles:

- premièrement, la construction d'une voie de contournement d'environ 1 km du coté nord du village, en raccordant le chemin Saint-Albert à l'autoroute 955; cette option nécessiterait notamment la construction d'un nouveau pont sur la rivière Nicolet;

---

(1) Cette route locale, qui correspond présentement à une "montée", c'est-à-dire une voie de raccordement entre des chemins de rangs agricoles, est désignée sous l'appellation de "Chemin Saint-Albert" ou de "Route de Warwick", selon le territoire qu'elle traverse. Pour faciliter l'analyse et éviter les confusions possibles, nous avons choisi d'utiliser le terme de "Chemin Saint-Albert" pour l'ensemble du tronçon routier entre Warwick et le 7e Rang à Saint-Albert.

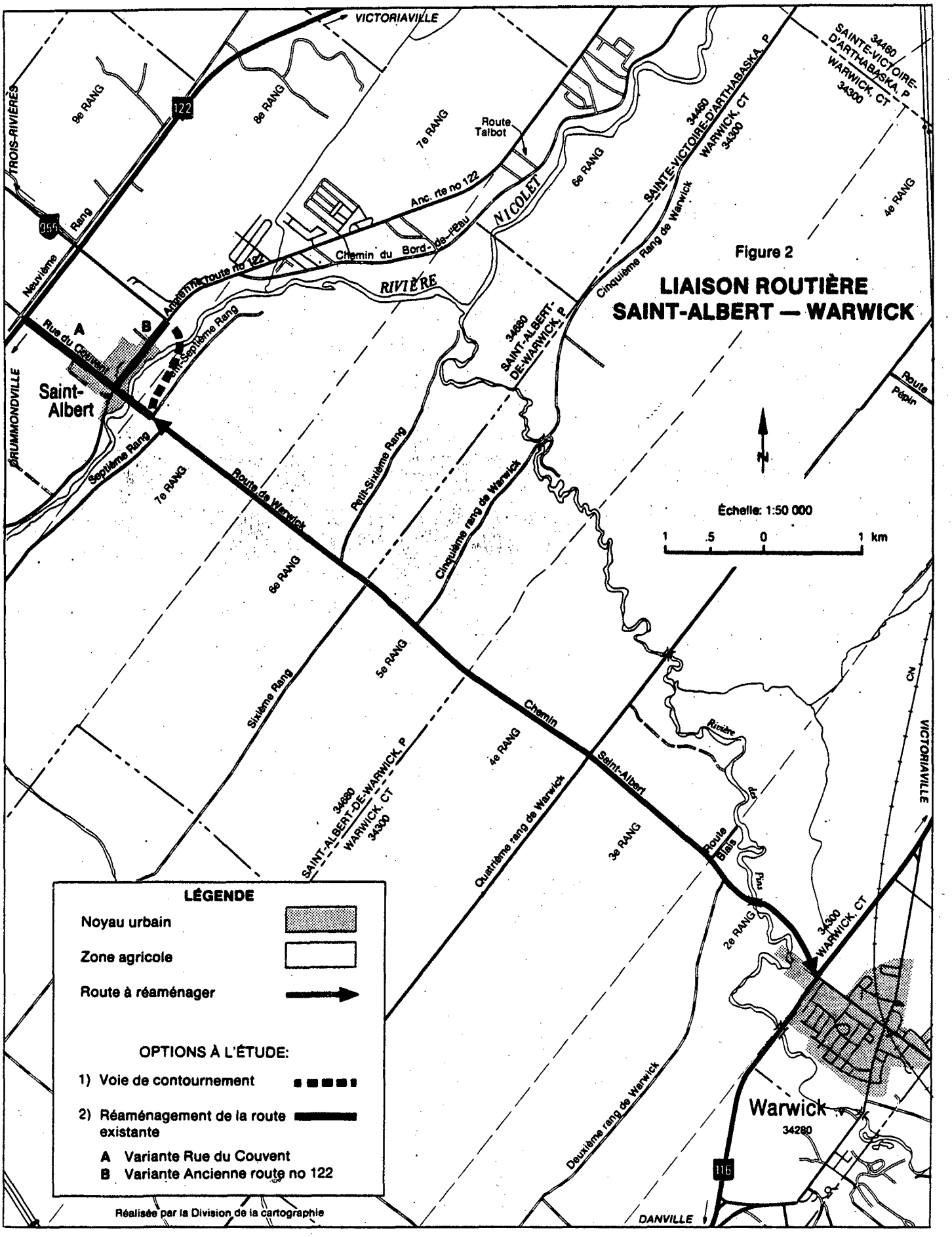


Figure 2
LIAISON ROUTIÈRE
SAINT-ALBERT — WARWICK
Échelle: 1:50 000
1 .5 0 1 km
LÉGENDE
Noyau urbain
Zone agricole
Route à réaménager
OPTIONS À L'ÉTUDE:
1) Voie de contournement
2) Réaménagement de la route existante
A Variante Rue du Couvent
B Variante Ancienne route no 122
Réalisée par la Division de la cartographie
VICTORIAVILLE
TROIS-RIVIÈRES
BRUMMONDVILLE
DANVILLE
Saint-Albert
Warwick
34280
RIVIÈRE
NICOLET
Route Talbot
Anc. rte no 122
Chemin du Bord-de-l'Eau
Route de Warwick
Chemin Saint-Albert
Cinquième rang de Warwick
Quatrième rang de Warwick
Deuxième rang de Warwick
Sixième Rang
Septième Rang
Neuvième Rang
Petit-Sixième Rang
Route Pépin
Route Blais
Rivière Noire
CN
SAINTE-VICTOIRE-D'ARTHABASKA, P
WARWICK, CT
34300
34460
SAINT-ALBERT-DE-WARWICK, P
34680
WARWICK, CT
34300
122
955
116
9e RANG
8e RANG
7e RANG
6e RANG
5e RANG
4e RANG
3e RANG
2e RANG

- deuxièmement, le réaménagement de routes existantes à l'intérieur du noyau urbain de Saint-Albert; dès lors, deux variantes peuvent être envisagées:

. Variante A: réaménagement dans l'axe de la rue du Couvent jusqu'au point d'intersection avec la route 122 (distance globale de 1,6 km);

. Variante B: réaménagement dans l'axe de l'ancienne route 122, jusqu'au point d'intersection avec l'autoroute 955 (distance globale de 1,3 km).

2.2.2 Raccordement Asbestos - Route 116 (Figure 3)

1. Objectifs principaux: assurer la continuité d'un itinéraire routier de catégorie nationale entre le secteur d'Asbestos et la région de Trois-Rivières, en aménageant une voie de contournement au nord de l'agglomération d'Asbestos-Danville, ce tronçon routier raccorderait la route 249 à la route 116.

2. Description sommaire des aménagements envisagés: (1)

a. à partir du point de jonction avec la route 249, au nord de la rivière Nicolet sud-ouest, utilisation d'un tronçon d'environ 2,5 km du chemin du Lac (ce tronçon routier a d'ailleurs fait l'objet de travaux de réaménagement récents dans le cadre des programmes régionaux);

---

(1) Il s'agit d'une proposition sommaire faite par la M.R.C. de l'Or-Blanc: communications personnelles avec le responsable de l'aménagement de la M.R.C.

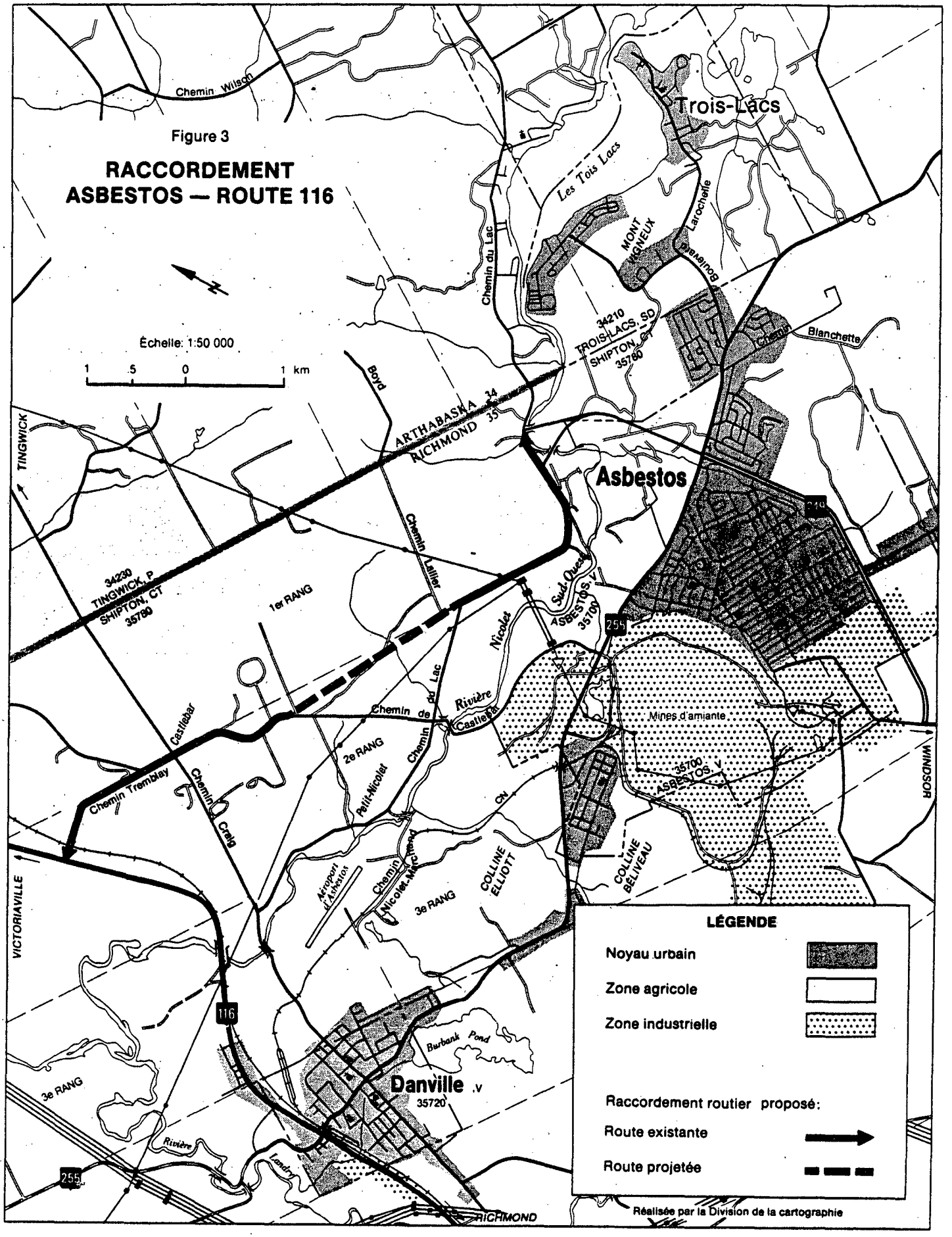


Figure 3
RACCORDEMENT
ASBESTOS — ROUTE 116
Échelle: 1:50 000
1 .5 0 1 km
Chemin Wilson
Trois-Lacs
Les Tois Lacs
Chemin du Lac
MONT MIGNEUX
Larochelle
Boulevard
34210
TROIS-LACS, SD
SHIPTON, CT
35780
Chemin Blanchette
Boyd
ARTHABASKA 34
RICHMOND 35
TINGWICK
Asbestos
249
Chemin Lallier
34230
TINGWICK, P
SHIPTON, CT
35780
1er RANG
Sud-Ouest
ASBESTOS, V
35100
255
Nicolet
Chemin du Lac
Rivière
Castlebar
Chemin de
Castlebar
Mines d'amiante
2e RANG
Chemin
Chemin Tremblay
Chemin Craig
Petit-Nicolet
CN
35700
ASBESTOS, V
WINDSOR
VICTORIAVILLE
Aéroport d'Asbestos
Chemin Nicolet-Migneault
3e RANG
COLLINE ELLIOTT
COLLINE BÉLIVEAU
116
Burbank Pond
Danville, V
35720
3e RANG
Rivière
Landry
255
RICHMOND
LÉGENDE
Noyau urbain
Zone agricole
Zone industrielle
Raccordement routier proposé:
Route existante
Route projetée
Réalisée par la Division de la cartographie

b. du chemin du Lac au chemin de Castlebar, construction d'un nouveau tronçon routier d'une longueur de quelque 2,0 km;

c. enfin, réaménagement sur une distance globale de quelque 3,0 km, du chemin Tremblay, jusqu'au point d'intersection avec la route 116 au nord de Danville.

2.3 Dynamique des échanges

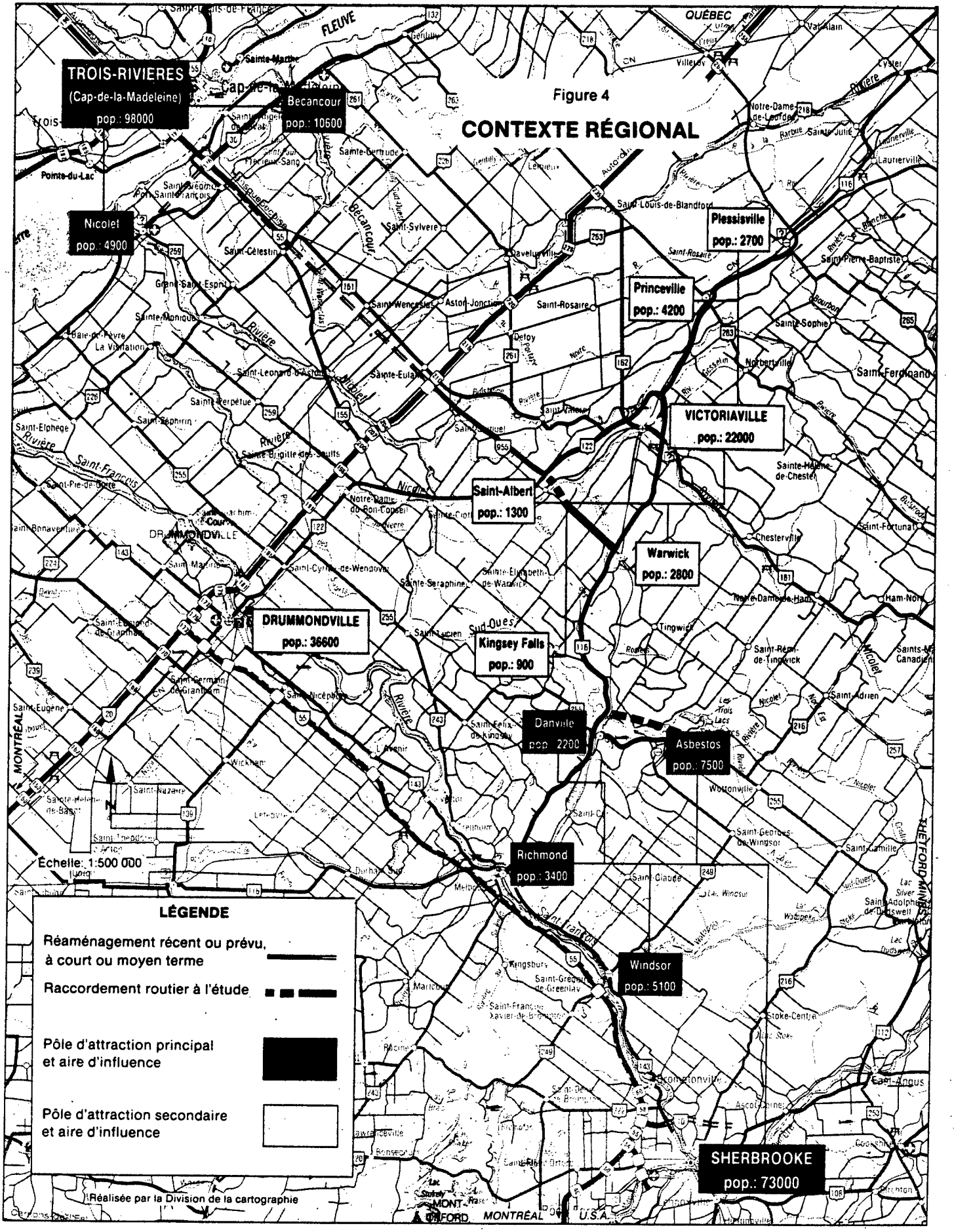
Au plan de la dynamique des échanges, les projets routiers à l'étude ont d'abord comme fonction principale d'assurer des liaisons de nature interrégionale entre le secteur d'Asbestos et la région de Trois-Rivières. A cette fonction prédominante, s'ajoutent d'autre part, des objectifs à caractère plus local visant à favoriser l'accès aux secteurs d'activités qui se situent dans l'aire de desserte immédiate de ces axes routiers.

2.3.1 Contexte régional

L'organisation spatiale des activités socio-économiques régionales, issue en grande partie de facteurs historiques, a engendré une prédominance des échanges est-ouest. Ceci a exigé la mise en place d'importantes infrastructures de transport terrestre, telles que l'autoroute 20, l'autoroute 40 et l'autoroute 10, qui ont eu pour effet à leur tour, d'accentuer cette situation (Figure 4). Par ailleurs, il semble que cette dynamique des échanges devrait se maintenir pour les prochaines années en autant que le développement des grands centres urbains de Montréal, Québec, Trois-Rivières et Sherbrooke conserve son rythme actuel.

Figure 4

CONTEXTE RÉGIONAL



A l'instar de ces grands mouvements interrégionaux, des pôles secondaires ont permis le développement d'un réseau d'échanges localisé et passablement autarcique. Tel est le cas de Drummondville et en particulier, de Victoriaville qui échappe à la force d'attraction des centres principaux de Sherbrooke et de Trois-Rivières et qui a su attirer, entre autres, dans son aire d'influence les municipalités de Plessisville, de Princeville, de Saint-Albert, de Warwick et de Kingsey Falls. D'autre part, les villes de Danville et d'Asbestos, tout comme Richmond et Windsor, sont principalement tournées vers Sherbrooke en termes d'échanges de biens et de services (1)

2.3.2 Tendances lourdes

Les tendances lourdes (2) susceptibles d'influencer le volume global des déplacements générés par le pôle d'Asbestos-Danville se caractérisent principalement par:

1°) une diminution marquée et accélérée de la population totale (Figure 5);

2°) un vieillissement significatif de la population depuis la dernière décennie, phénomène accentué notamment par l'exode de la classe des 15-19 ans (Figure 6).

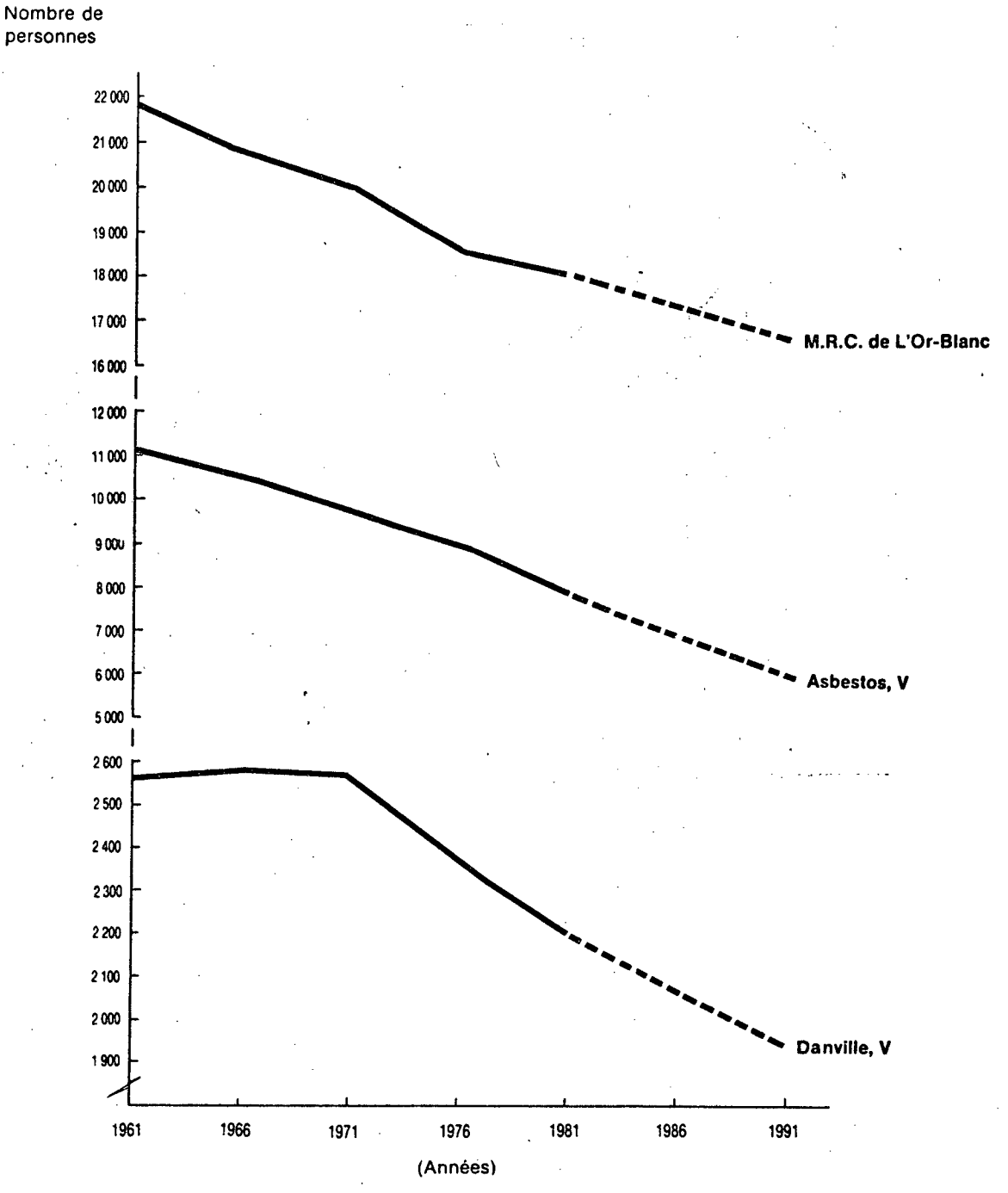
---

(1) Cette analyse sommaire des pôles d'attraction et des zones d'influence est basée en partie sur les résultats de l'enquête effectuée à la fin des années 60 par le ministère de l'Industrie et du Commerce (Québec, ministère de l'Industrie et Commerce, 1971); ces données ont été complétées et validées par des observations plus récentes tirées notamment des propositions ou des schémas d'aménagement des municipalités régionales de comté concernées (M.R.C. de l'Or-Blanc, 1985 et M.R.C. d'Arthabaska, 1985).

(2) Les principaux éléments caractérisant ces tendances sont tirés de compilations et d'analyses sectorielles effectuées par la M.R.C. de l'Or-Blanc (1983 a et b) dans le cadre de l'élaboration de son schéma d'aménagement.

Figure 5

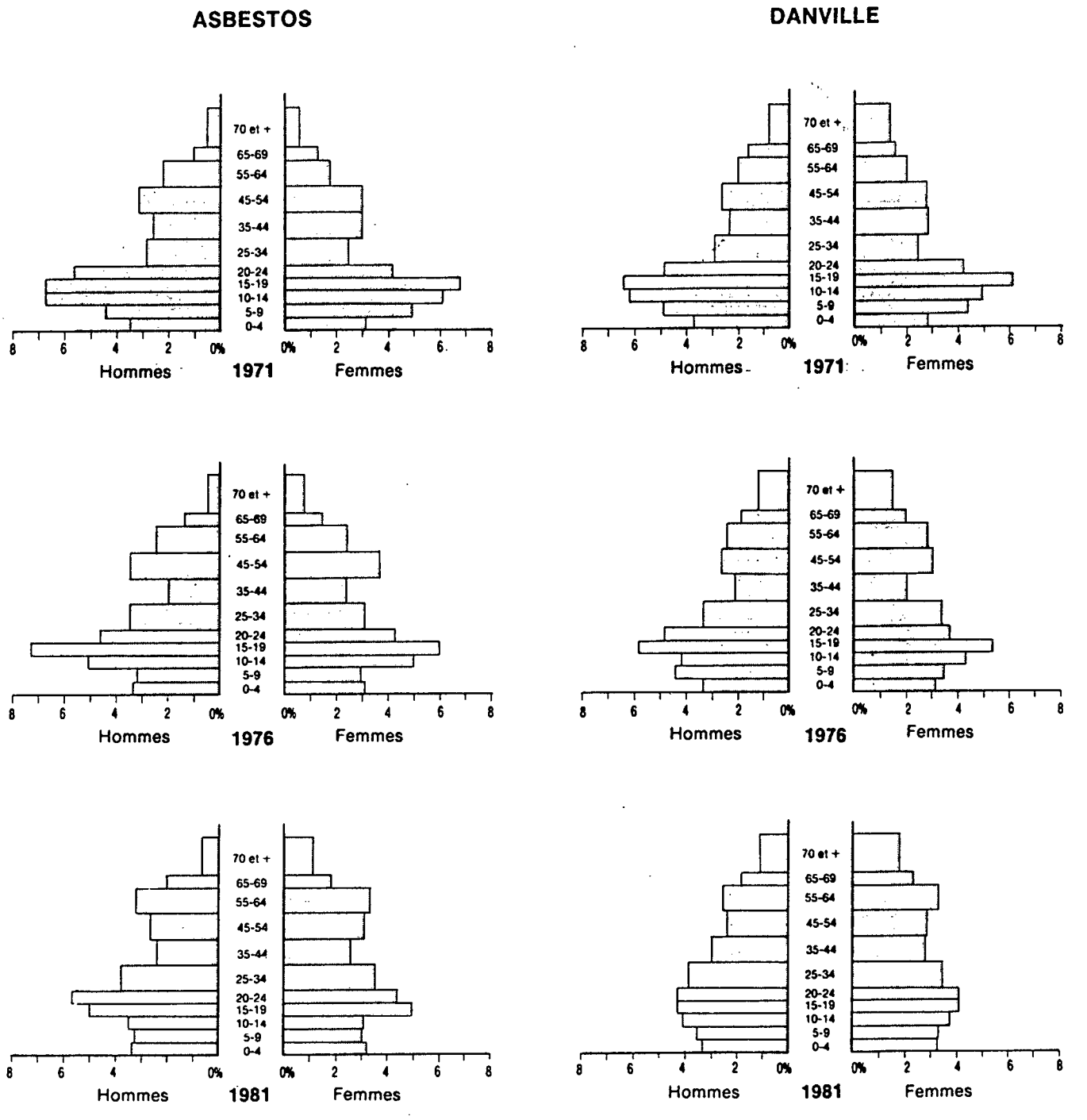
ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE DE LA M.R.C. DE L'OR-BLANC, D'ASBESTOS ET DE DANVILLE (1961 à 1991)



TIRÉ DE: *Démographie régionale de la Municipalité régionale de comté de l'Or-Blanc,* M.R.C. de L'Or-Blanc, Asbestos, mai 1983

Figure 6

PYRAMIDES DES ÂGES D'ASBESTOS ET DE DANVILLE (1971-1976-1981)



TIRÉ DE: *Démographie régionale de la Municipalité régionale de comté de l'Or-Blanc*
M.R.C. de L'Or-Blanc, Asbestos, mai 1983

Par ailleurs, malgré une augmentation, à l'échelle régionale de près de 20% du nombre de ménages entre 1971 et 1981, le nombre de personnes par ménage a tendance pour sa part à diminuer: la M.R.C. de l'Or-Blanc comptait 3,1 personnes par ménage en 1981, soit une personne de moins qu'en 1971.

Cette situation est dépendante en grande partie de la structure mono-industrielle du pôle d'Asbestos. Or, l'avenir incertain du marché des fibres d'amiante ne permet pas d'anticiper, à moyen terme, un revirement significatif des tendances dans l'évolution démographique de ce secteur et ce, malgré les politiques de diversification industrielle envisagée par les intervenants régionaux et locaux.

Ce contexte général amène à conclure que le volume total des déplacements générés par le pôle d'Asbestos-Danville devrait diminuer ou, tout au mieux, rester constant. Cette dernière hypothèse de la stabilisation du nombre de déplacements globaux semble la plus réaliste, de sorte que c'est l'impact des tendances plus locales qui pourrait être déterminant dans l'évolution des réseaux d'échanges socio-économiques.

2.3.3 Contexte local.

A la fonction de liaison interrégionale que peuvent remplir les projets à l'étude, s'ajoute un rôle de desserte locale qu'il est nécessaire d'illustrer. De plus, une évaluation de l'intégration des projets à l'intérieur du milieu récepteur, notamment en fonction des politiques régionales et locales d'aménagement du territoire, permettra en phase finale d'analyse, d'établir un bilan sur leur justification respective.

2.3.3.1 **Liaison Saint-Albert - Warwick**

En plus de relier les noyaux urbains de Saint-Albert et de Warwick, cet axe routier a comme fontion plus locale d'assurer la desserte des populations des chemins de rangs agricoles qui viennent s'y rabattre (voir Figure 2).

Entre les deux agglomérations, on rencontre six points d'intersections avec le chemin Saint-Albert: le 2e rang, le 4e rang, le 5e rang, le 6e rang, le 7e rang et le petit 7. Le long de ces chemins de rangs, qui sont compris en totalité à l'intérieur d'un territoire agricole à fort potentiel, s'étale un habitat où vit une population rurale de faible densité. Le corridor du chemin Saint-Albert, pour sa part, est très peu habité; si ce n'est quelques résidences isolées, situées la plupart du temps à proximité des points d'intersection avec les chemins de rangs agricoles, on n'y rencontre pratiquement aucun usage riverain.

Par ailleurs, à la hauteur des noyaux urbains de Saint-Albert et de Warwick, la situation est la suivante:

1°) A Saint-Albert, toute option de contournement se ferait à l'intérieur de terres agricoles à très fort potentiel et nécessiterait l'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (C.P.T.A.Q.); les options alternatives de réaménagement des routes existantes à l'intérieur du village (voir Figure 2) pour leur part, devraient tenir compte des facteurs suivants:

   - l'axe de la rue du Couvent (variante A) se situe à la périphérie sud du noyau urbain, mais crée une barrière physique entre certains liens fonctionnels à l'intérieur du village (présence

d'une école et d'un terrain de jeu adjacent du côté sud); de plus, cette rue étroite comprend quelques activités commerciales (dépanneurs) et de services (bureau de poste) dépourvues de terrain de stationnement; enfin, il s'agit d'un itinéraire concurrentiel au tronçon de l'autoroute 955, entre la route 122 actuelle et l'ancienne route 122;

- l'axe de l'ancienne route 122 se situe à la périphérie est du noyau urbain et correspond à la partie la plus urbanisée du village; par ailleurs, c'est dans ce secteur, qu'est prévu l'essentiel du développement à des fins urbaines pour les années à venir (selon la proposition d'aménagement de la M.R.C. d'Arthabaska, 1985); à partir du point d'intersection avec le chemin Saint-Albert, les 500 premiers mètres environ de l'emprise de l'ancienne route 122 et les marges de recul des bâtiments riverains sont assez étroits, cependant que le reste de la route, jusqu'à l'autoroute 955, est suffisamment large pour permettre plusieurs types de réaménagements.

2°) A Warwick, sur une distance d'environ 800 mètres, à partir du point d'intersection avec la route 116, l'utilisation du sol riverain est passablement dense le long du chemin Saint-Albert; ce tronçon routier correspond essentiellement à une zone de développement linéaire de résidences de type unifamilial; de plus, quelques commerces sont concentrés au point d'intersection de la route 116 avec le chemin Saint-Albert; l'expansion de cette zone à des fins urbaines est cependant circonscrite par le zonage agricole.

2.3.3.2 **Raccordement Asbestos - Route 116**

Le raccordement routier proposé entre Asbestos et la route 116 s'inscrit dans le prolongement de la route 249, laquelle constitue en quelque sorte, dans ce secteur, une voie de ceinture urbaine (voir Figure 3). Pour sa part, ce nouveau lien routier aurait comme fonction essentielle d'éliminer du noyau urbain de Danville une partie des déplacements générés par le pôle d'Asbestos. Cependant, compte tenu de la dynamique des échanges à l'échelle régionale (voir section 2.3.1), ces déplacements seraient à priori fort marginaux.

Par ailleurs, il s'agit d'un corridor routier excentrique, situé complètement à l'écart des axes d'échanges locaux qui s'effectuent entre les agglomérations de Danville et d'Asbestos via la route 255. Enfin, l'ensemble du tracé proposé se trouve en territoire zoné agricole et à faible densité de population. En somme, cet axe routier ne peut être intégré à aucun projet de développement local ou régional.

2.4 Circulation

Les déplacements des véhicules observés sur les principaux axes routiers de la région à l'étude traduisent bien la dynamique régionale des échanges qui a été discutée ci-dessus.

2.4.1 Liaison Saint-Albert - Warwick.

Les estimations faites à partir des résultats de comptages ponctuels effectués au cours des mois de septembre, octobre et mars 1986 (1) démontrent:

1°) une prédominance des mouvements de type local, entre les pôles de Saint-Albert et de Warwick qui constituent les principales zones génératrices de circulation; ainsi, au point d'intersection avec le chemin Saint-Albert et la route 116, 75% du trafic soit environ 1 000 véhicules en moyenne par jour, se dirige vers Warwick, cependant que 16% va vers le sud (en direction d'Asbestos) et 9% seulement continue vers le nord (en direction de Victoriaville); cette situation réflète l'organisation spatiale des pôles d'attraction et des zones d'influence décrites à la section 2.3.1 du présent rapport et illustrée à la figure 4;

2°) une importance relative des débits de circulation observés sur un axe routier de cette nature (chemin local en milieu rural); on retrouve un débit journalier moyen annuel (D.J.M.A.) d'un peu plus de 2 000 véhicules sur le chemin Saint-Albert, en zone agricole, alors qu'il atteint 3 000 véhicules à la hauteur du noyau urbain de Warwick avant le point d'intersection avec la route 116;

3°) une ségrégation géographique des mouvements de transit, lesquels représentent un D.J.M.A. d'environ 500 véhicules, à la hauteur du village de Saint-Albert; ainsi, les déplacements d'orientation est-ouest (axe Victoriaville - Saint-Albert) se font majoritairement par l'itinéraire route 122 - rue du Couvent - chemin Saint-Albert (voir Figure 2); par contre, les déplacements d'orientation nord-sud (axe Trois-Rivières - Warwick) se font essentiellement par l'itinéraire autoroute 955 - ancienne route no 122 - chemin Saint-Albert.

(1) Observations faites sur une période de 12 heures, entre 7 heures et 19 heures, au cours d'une journée ouvrable.

2.4.2 Raccordement Asbestos - Route 116

Ce type de projet routier avait déjà fait l'objet d'une étude de circulation au début des années 1980 (Québec, Ministère des Transports, 1981). Or, l'analyse rétrospective des mouvements de circulation observés sur la route 255 entre Danville et Asbestos, laquelle constitue l'itinéraire concurrentiel à ce projet routier, fait ressortir une diminution significative des déplacements sur cet axe routier au cours des dernières années. Ainsi, le débit journalier moyen qui atteignait, sur cet axe routier, 7 000 véhicules en 1980 n'était plus que de 5 120 véhicules en 1986; les débits actuels n'ont même pas encore atteint le niveau de 1982 qui était de 5 200 véhicules. Cette décroissance et la stagnation actuelle des mouvements de circulation, qui s'étend également à des degrés divers aux autres axes routiers majeurs de ce secteur, s'explique en grande partie par les paramètres socio-économiques décrits dans la section 2.3.2 ci-dessus.

3. VOIE D'ACCÈS AUX TROIS-LACS

Bien qu'issu également des revendications du Sommet économique de l'Or-Blanc (voir Annexe), ce projet routier remplit une fonction spécifique et par conséquent, doit être évalué à part.

3.1 Description du projet

1. Objectifs principaux: donner un accès facile et sécuritaire au secteur de Trois-Lacs et favoriser le développement du site à des fins touristiques.

2. Description sommaire des aménagements envisagés: construction de tronçons routiers de catégorie "collectrice locale" (type F du cahier des normes du ministère des Transports):

   a. entre la route 249 et le camp musical "Blue Bird" sur une distance de 1,75 km (Figure 7); le coût global de ce tronçon a été évalué sommairement à environ 740 000$, dont 40 000$ pour l'expropriation;

   b. entre les deux zones urbaines de la rive sud du lac, dans le prolongement du boulevard Dusseault, sur une distance de 0,6 km; le coût global de ce tronçon a été évalué sommairement à 225 000$, dont 25 000$ pour l'expropriation.

3.2 Analyse

Les résultats des analyses effectuées en rapport avec ce projet confirment un caractère essentiellement local à ce secteur des Trois-Lacs.

Ainsi, près de la moitié des propriétaires (212 personnes sur un total de 440) ont leur lieu de résidence permanente à Trois-Lacs, cependant que près de 25% sont des résidents d'Asbestos et des environs immédiats (Figure 8). Dans les quelque 25% qui restent, la grande majorité proviennent de la région de Montréal (13,0%) et de Sherbrooke (6,8%); en chiffres absolus cependant, ces deux régions représentent ensemble moins de 100 personnes.

En fait, le secteur des Trois-Lacs s'inscrit dans le prolongement du tissu urbain d'Asbestos, dont il représente en partie une sorte de banlieue résidentielle et en partie une zone de villégiature privilégiée.

Figure 7

VOIES D'ACCÈS AUX TROIS-LACS

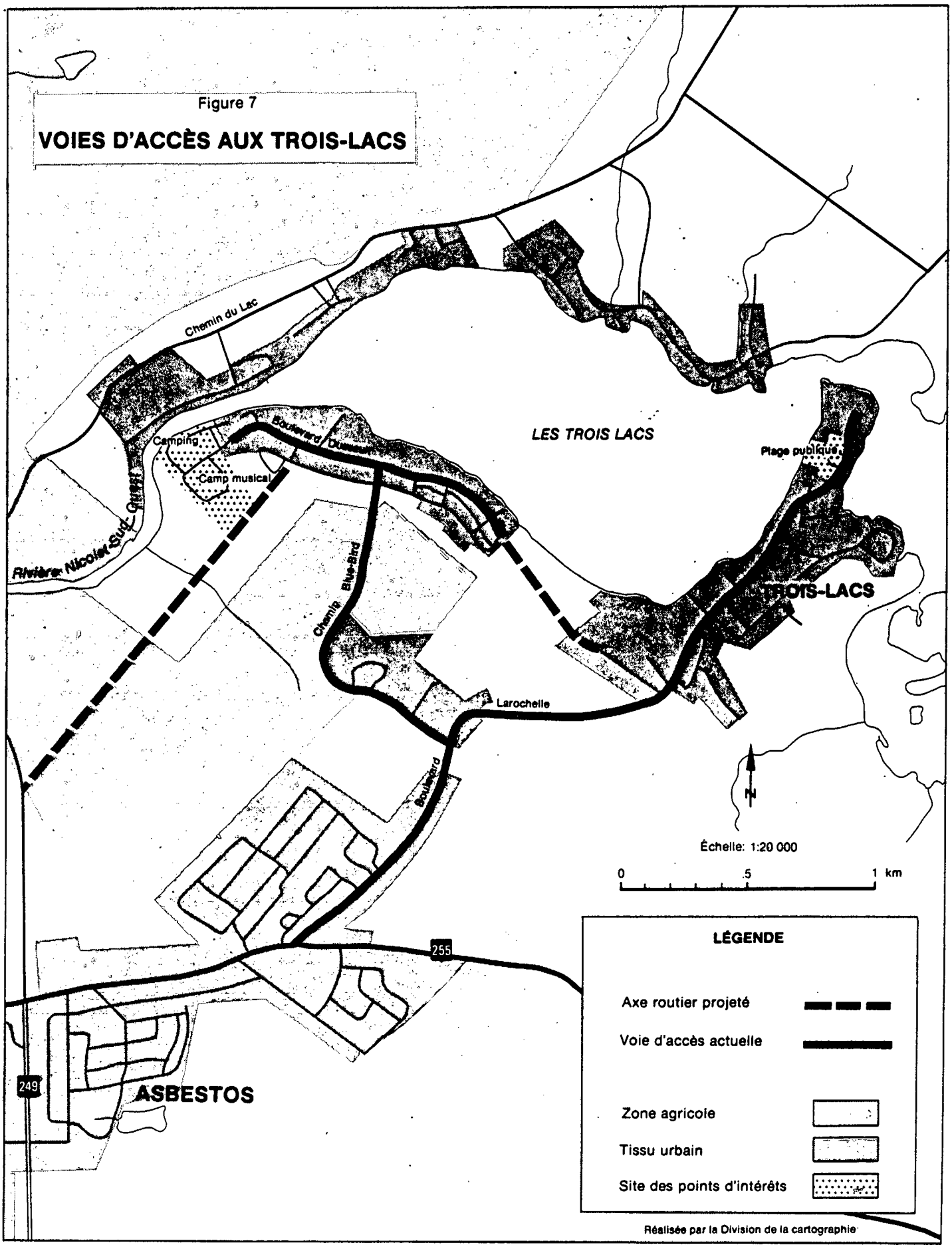
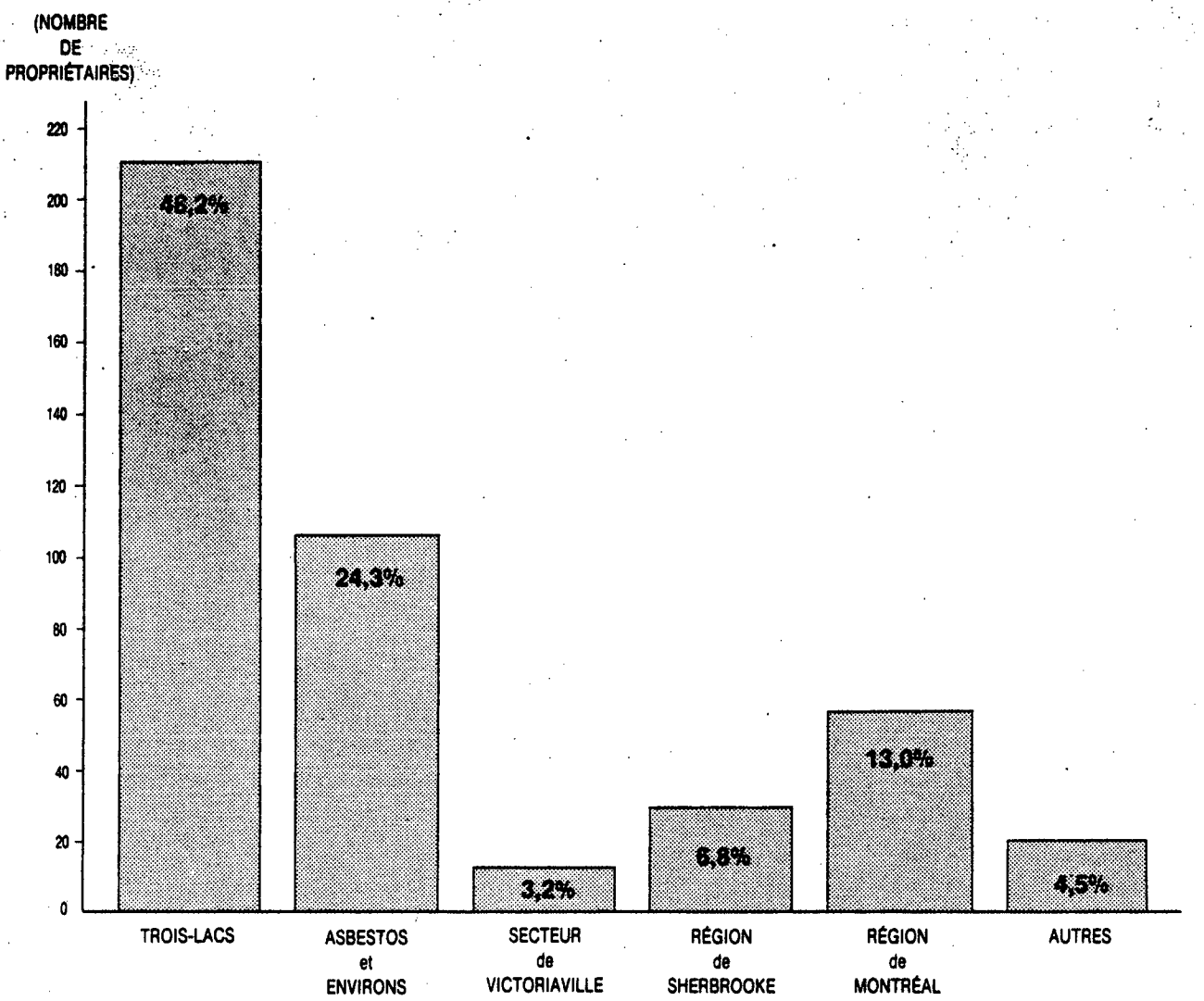


Figure 8

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES LIEUX DE RÉSIDENCE PERMANENTE DES PROPRIÉTAIRES DANS LA MUNICIPALITÉ DES TROIS-LACS



SOURCE: Établi à partir d'une compilation effectuée par la Corporation municipale de Trois-Lacs au cours du mois de septembre 1986.

En somme, sans nier la force d'attraction régionale actuelle et potentielle de certains secteurs d'activités récréatifs, comme le camp musical ou le terrain de camping par exemple, il appert que l'aire d'influence des Trois-Lacs lui confère une fonction essentiellement locale.

Par ailleurs, des comptages récents de circulation effectués sur la route d'accès actuelle (boulevard Larochelle) à ces secteurs des Trois-Lacs, à proximité du point d'intersection avec la route 255, indiquent que le débit journalier moyen annuel atteint 1 600 véhicules. Durant la période estivale le débit moyen de circulation dépasse légèrement les 1 900 véhicules par jour. Compte tenu des caractéristiques du milieu, il n'apparaît guère souhaitable de "diluer" ce trafic relativement faible sur deux autres itinéraires routiers concurrentiels. Par contre, il faut souligner l'importance relative des virages à gauche (40%) à partir de la route 255 vers la route d'accès actuelle à Trois-Lacs.

4. BILAN ET RECOMMANDATIONS

Cette évaluation globale des projets routiers à l'étude fait ressortir les principales observations suivantes:

1°) l'organisation spatiale des principaux pôles d'attraction et des centres qui gravitent dans leurs zones d'influence respectives, favorise davantage les déplacements de nature intrarégionale (à l'intérieur d'une même région) et locale (à l'intérieur d'une même municipalité ou entre des municipalités voisines) que les déplacements de type interrégional (entre des régions distinctes);

2°) les échanges socio-économiques entre le secteur d'Asbestos-Danville et la région de Trois-Rivières apparaissent, pour leur part, fort marginaux et présentement, rien ne laisse présager que ces échanges pourraient s'accroître de façon significative au cours des prochaines années.

3°) par ailleurs, au strict plan de la continuité physique des itinéraires routiers, la route 116, qui s'inscrit très bien dans les courants d'échanges intrarégionaux, apparaît géographiquement fort mal intégrée au réseau routier interrégional donnant accès aux pôles d'attraction de la région de Trois-Rivières.

A partir de ces observations générales, il est possible d'émettre les conclusions suivantes en rapport avec les projets à l'étude:

- l'axe du chemin Saint-Albert et de l'autoroute 955 peut remplir un rôle de collectrice majeure entre la route 116 et l'autoroute 20; ce chemin a d'ailleurs été identifié comme route de "catégorie régionale" dans le nouveau système de classification fonctionnelle du ministère des Transports;

- le projet de raccordement Asbestos - Route 116 ne remplirait pas de rôle déterminant à l'échelle des échanges interrégionaux et dédoublerait l'itinéraire offert par la route 255 entre Danville et Asbestos; la route actuelle, qui est à 4 voies sur la majorité de l'itinéraire, répond très bien aux besoins actuels et prévisibles; par ailleurs, les nuisances à l'intérieur du noyau urbain de Danville n'apparaissent pas se situer à un niveau intolérable, compte tenu de la diminution significative de la circulation observée au cours des dernières années; de plus, le raccordement routier proposé ne répondrait aucunement au besoin de la majorité des mouvements de transit (60% environ) qui se dirigent vers le sud (en direction de Richmond), de sorte que l'impact des déplacements à l'intérieur de Danville ne serait pas réduit de toute manière de façon significative; enfin, il est probable que le réaménagement prochain de l'intersection de la route 116 avec le chemin Craig au sud de Danville, aurait un effet significatif sur la diffusion du trafic à l'intérieur de la ville;

- le projet de voie d'accès aux Trois-Lacs apparaît être de responsabilité essentiellement locale; par ailleurs, la construction de deux nouveaux axes routiers pour desservir ce secteur se traduirait par une surcapacité du réseau.

Compte tenu de l'ensemble de ces facteurs, il est recommandé:

1°- de ne pas donner suite au projet de raccordement Asbestos - Route 116; d'autre part, le Ministère pourrait étudier les possibilités d'améliorer la fluidité de la circulation sur la route 255 à l'intérieur du centre-ville de Danville ("Carré Danville"), en tenant compte notamment des impacts sur la diffusion de la circulation, du réaménagement du point d'intersection de la route 116 avec la rue Craig;

2°- de considérer les projets de voies d'accès aux Trois-Lacs comme étant de responsabilité essentiellement locale; par ailleurs, pour faciliter la desserte de ce secteur, le Ministère pourrait étudier les possibilités d'améliorer le point d'intersection de la route 255 avec le boulevard Larochelle;

3°- de concentrer les ressources et les efforts ultérieurs sur l'amélioration du lien Saint-Albert - Warwick; à cette fin, le Ministère pourrait entreprendre dans les meilleurs délais les études d'avant-projets et les évaluations environnementales requises, en tenant compte des éléments suivants:

a- à Saint-Albert:

- favoriser à court et à moyen terme, le réaménagement de l'itinéraire chemin Saint-Albert - ancienne route no 122, à l'intérieur du village, jusqu'au point d'intersection avec l'autoroute 955;

- conserver le statu quo dans l'axe de la rue du Couvent;

- à des fins de planification à long terme, prendre les mesures nécessaires pour définir un tracé optimal pour une éventuelle voie de contournement du village selon l'axe identifié à la figure 2 et assurer la protection de son intégrité; ce territoire est protégé en majeure partie par la Loi sur la protection du territoire agricole; cependant, le ministère des Transports pourrait conserver, s'il n'est pas trop tard, les terrains déjà expropriés pour l'ancien projet d'autoroute 55 et situés dans le prolongement de l'autoroute 955 jusqu'à la rivière Nicolet.

b- entre Saint-Albert et Warwick:

- confirmer un profil-type pour le réaménagement du chemin Saint-Albert en rapport avec la fonction de la route (catégorie "régionale") et les débits de circulation qui y sont observés (environ 2 000 véhicules par jour moyen annuel);

- s'assurer d'une protection maximale de l'intégrité du territoire agricole.

c- à Warwick:

- confirmer un profil-type de catégorie urbaine pour le tronçon du chemin Saint-Albert à l'intérieur du périmètre urbain de Warwick, en prévoyant, si possible, une emprise permettant un élargissement éventuel à quatre voies contiguës, lorsque les besoins en circulation viendront à le justifier.

Finalement, toutes ces mesures devraient s'accompagner d'un programme global d'amélioration de la signalisation pour l'ensemble de l'itinéraire routier touché par ces améliorations.

OUVRAGES CITÉS

M.R.C. D'ARTHABASKA (1985):

Proposition d'aménagement. Municipalité régionale de comté d'Arthabaska, Arthabaska, décembre 1985. 2 volumes: 1. Le concept; 2. Le document complémentaire (préparé par les consultants Vic-Tech inc.).

M.R.C. DE L'OR-BLANC (1983a):

Démographie régionale de la municipalité régionale de comté de l'Or-Blanc. Municipalité régionale de comté de l'Or-Blanc. Asbestos, mai 1983, 20 pages (préparé par Manuel Lago, urbaniste).

M.R.C. DE L'OR-BLANC (1983b):

Rythme de croissance de la construction et prévisions de population pour les municipalités de Asbestos (ville), Danville (ville), Shipton (canton) et Trois-Lacs. Municipalité régionale de comté de l'Or-Blanc. Asbestos, octobre 1983, pages 52 à 65 (préparé par Manuel Lago, urbaniste).

M.R.C. DE L'OR-BLANC (1985):

Schéma d'aménagement. Municipalité régionale de comté de l'Or-Blanc. Asbestos, août 1985.

QUÉBEC, Ministère de l'Industrie et du Commerce (1971):

Les pôles d'attraction et leurs zones d'influence. Ministère de l'Industrie et du Commerce: études régionales 1967. Québec, 145 pp + cartes en pochette.

QUÉBEC, Ministère des Transports (1981):

Etude de circulation. Routes 255, 116 et 249. Municipalités de Shipton Canton, de Tingwick, d'Asbestos et de Danville. Section des études de circulation, Québec, février 1981, 18 p. + cartes en annexe.

ANNEXE

Fiches de revendication du sommet économique de l'Or-Blanc
et réponses préliminaires du ministère des Transports

VOIE D'ACCES
AUX
TROIS-LACS

REVENDICATION

PRESENTEE DANS LE CADRE DU

SOMMET DE L'OR BLANC
21 MARS 1986

VOIE D'ACCES AUX TROIS-LACS VIA LA ROUTE 249

NATURE DU PROJET:

Le projet prévoit la construction d'une route reliant la voie de contour (route 249) aux secteurs "Blue Bird" et Larochelle de la municipalité des Trois-Lacs.

(Note: les promoteurs désirent ériger une petite route "classe collectrice" offrant accès à une station touristique d'importance régionale, par opposition à une route classe régionale (1) ou nationale qui exigeraient d'importans déboursés).

LOCALISATION:

Une première section de route relierait la route 249 au camp musical "Blue Bird".

Une deuxième section utiliserait le tracé actuel de la deuxième avenue jusqu'à l'entrée du boisé divisant les secteurs Larochelle et "Blue Bird".

Une dernière section traverserait le boisé et relierait la 2ième avenue du secteur Blue Bird à la 14ième avenue du secteur Larochelle.

Référer au tracé sur la carte jointe en annexe.

PROBLEMATIQUE:

Le schéma d'aménagement de la MRC de L'Or-Blanc identifie l'industrie touristique comme un axe prioritaire de développement et reconnait la région des Trois-Lacs comme site touristique principal de la MRC.

(1) Voir "Proposition de classification fonctionnelle" Ministère des transports Québec

Le camp musical des Trois-Lacs avec l'achèvement de son développement possèdera tous les services et équipements d'hébergement / restauration / locaux de réunions pouvant desservir en toute saison une clientèle régionale et provinciale.

Le site offre l'été toute la gamme des sports nautiques et l'hiver, le village des pêcheurs et les pistes de ski de fond du club de golf.

Le club de chasse et pêche présente un site enchanteur et vient compléter une gamme de services à fort potentiel touristique.

Or l'utilisation rationnelle et l'essor de cet ensemble touristique sont actuellement freinés par un sérieux problème d'accès routier. Les routes actuelles particulièrement abruptes et tortueuses, sont désertées par le touriste en saison hivernale et par les conducteurs de remorques de camping l'été. Les secteurs Larochelle et "Blue Bird" sont de plus divisés par les mêmes tracés côteux compromettant le développement d'une véritable station touristique unifiée.

Notons enfin que cette situation d'éloignement des deux secteurs n'est pas sans entraîner de nombreux problèmes d'organisation des différents services (église, loisirs, salle communautaire, plage publique, camping, club de chasse et pêche et commerces) pour la communauté locale des Trois-Lacs.

OBJECTIFS:

- Assurer le développement d'un site de villégiature à fort potentiel touristique

- Assurer la pleine utilisation des services et équipements existants en toute saison

- Offrir aux résidents et touristes une voie d'accès facile et sécuritaire

- Relier les deux secteurs des Trois-Lacs présentement distancés sur près de deux kilomètres par des tracés côteux.

- Unifier la station touristique Trois-Lacs

- Solutionner les problèmes d'organisation et d'unité de la communauté locale

- Assurer aux commerçants locaux une viabilité trop souvent ébranlée dans l'état actuel des choses.

IMPACTS PREVISIBLES

La vois d'accès permettra une pleine utilisation du camp musical Trois-Lacs été comme hiver. Elle favorisera la venue du tourisme dans un site situé au coeur de la MRC de l'Or-Blanc et alimentera de ce fait une portion de l'économie de notre territoire. Le projet s'inscrit dans la visée du schéma d'aménagement de la MRC dans lequel on fait abondamment mention de l'amélioration de notre réseau routier et du développement des infrastructures touristiques comme base de mise en valeur de nos grands attraits naturels.

CALENDRIER ET ECHEANCIER

Les promoteurs souhaitent obtenir dans les plus brefs délais une étude du Ministère des Transports du Québec venant préciser l'établissement définitif du tracé, la nature des travaux et l'établissement des coûts.

Les promoteurs comptent ensuite voir la réalisation concrète de la construction de la voie d'accès au secteur Trois-Lacs d'ici l'année 1988.

SUPPORT DU MILIEU

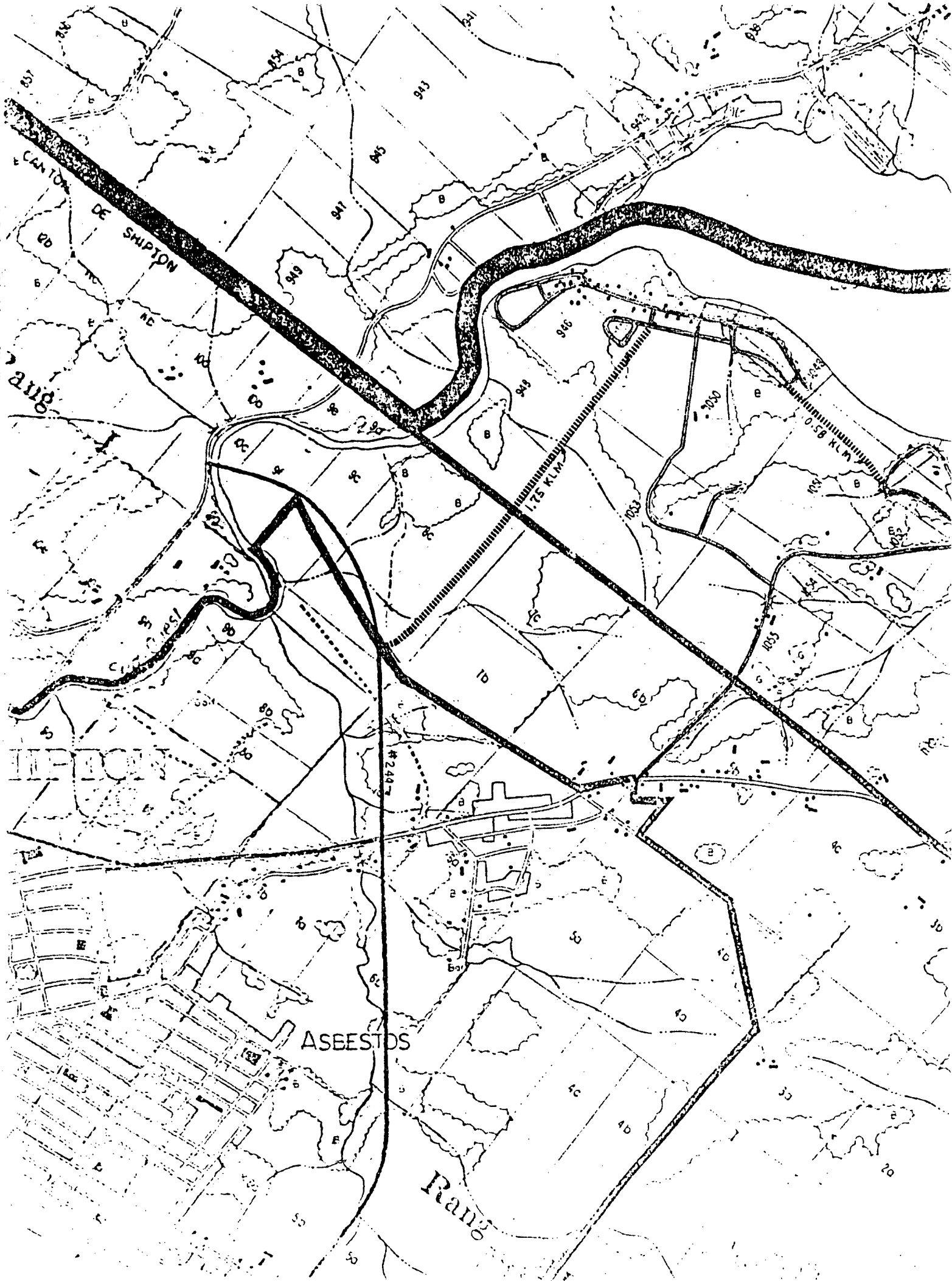
Les responsables du camp musical, le conseil d'administration du club de chasse et pêche, le conseil de ville des Trois-Lacs, le député provincial du comté de Richmond, la Corporation de développement économique de l'Or Blanc et la MRC de l'Or-Blanc sont autant de groupements et d'individus qui se joignent à la volonté populaire pour réclamer la concrétisation de ce projet.

IDENTIFICATION DES COUTS

Une première évaluation situe à 300,000 $ le coût de réalisation du projet.

MAITRE D'OEUVRE ET RESPONSABLE DU PROJET

Le conseil municipal des Trois-Lacs agit à titre de promoteur et responsable du projet. Le conseil s'engage à participer à la réalisation du dit projet dans la mesure de ses capacités financières et techniques.


CANTON DE SHIPTON
1.75 KLM
0.58 KLM
ASBESTOS
Range

FICHE NUMERO: 55 REVENDICATION

PROMOTEUR: Conseil municipal des Trois-Lacs
Julien Vachon, 315, 2e Ave, Asb. J1T 1Y8 879-2783

TITRE DU PROJET: Voie d'accès aux Trois-Lacs via la route 249

PERIODE DE REALISATION: Années 1986 - 87

NATURE DE LA REVENDICATION:

Le projet prévoit la construction d'une route reliant la voie de contour (route 249) au secteur Trois-Lacs.

Une première section de route relierait la voie de contour au camp musical des Trois-Lacs et une deuxième section relierait le secteur "Blue Bird" au secteur "Larochelle" unifiant ainsi la municipalité des Trois-Lacs.

PROBLEMATIQUE ET IMPACT:

Le développement touristique est un des axes de développement économique prioritaire pour la MRC de L'Or-Blanc et le secteur Trois-Lacs est connu comme principal site d'intérêt touristique de notre MRC.

Or l'utilisation rationnelle et le plein développement des services et équipements déjà existants (Camp musical, camping "Blue Bird", plage publique, sports nautiques et club de chasse et pêche) passent par l'aménagement d'une infrastructure "route" permettant un accès facile et sécuritaire à une station touristique d'importance régionale et provinciale.

APPUIS: MRC de l'Or-Blanc
Corporation de développement de l'Or-Blanc

EMPLOIS CREES: N.A.

FINANCEMENT: Année	1985-1986	1986-1987	TOTAL
Participation gouvernementale:	150,000	150,000	300,000
TOTAL :			300,000

PROJET 55

. **Voie d'accès aux Trois-Lacs:**

Ce projet n'a encore été l'objet d'aucune étude du ministère des Transports quant à son opportunité et il n'apparaît pas non plus au programme de 1986-1987. Malgré ses nombreuses contraintes budgétaires, le Ministère pourrait initier une étude d'opportunité sur le premier tronçon de cette voie d'accès, entre la route 249 et le camp musical des Trois-Lacs. Quant à la liaison entre les agglomérations de Blue Bird et Larochelle, cette voie publique serait plutôt une rue d'intérêt local, selon le Ministère.

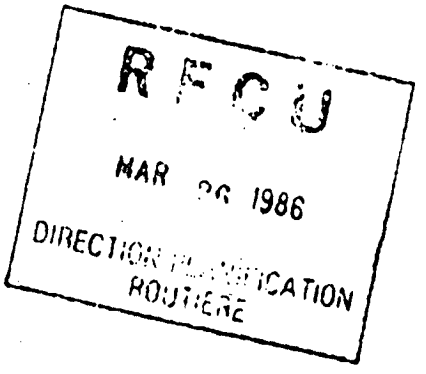
du Québec

Le ministre des Transports,
responsable du développement régional

La présente confirme le mandat
que je vous confiais il y a
quelques jours. Yvon Vallières
24/03/86

Québec, le 19 mars 1986

RECU
MAR 26 1986
DIRECTION PLANIFICATION ROUTIÈRE



Monsieur Yvon Vallières
Député de Richmond
Assemblée Nationale
Hôtel du Parlement
QUÉBEC, QC
G1A 1A4

OBJET : Sommet de l'Or Blanc
Voie d'accès aux Trois Lacs

Cher collègue,

Une des revendications adressées au ministère des Transports à l'occasion du Sommet de l'Or Blanc porte sur la construction d'une route reliant la voie de contournement d'Asbestos (rte 249) au secteur des Trois Lacs.

Vous m'avez sensibilisé à l'importance pour l'ensemble de la MRC de l'Or Blanc de ce site d'intérêt récréatif et touristique.

Néanmoins, il s'avère à ce stade impossible pour le ministère des Transports de prendre quelque engagement face à un projet dont le tracé, les coûts de même que les contraintes de réalisation, notamment les caractéristiques du terrain et des sols, lui sont totalement inconnus.

.../2

700 bd Saint-Cyrille Est, 29e étage
Quebec, QC
G1R 5H1

Tel : (418) 643-6980
Telex : 051-3733
Belino 643-2033

J'ai donc demandé aux fonctionnaires de mon ministère d'entreprendre une étude sur la faisabilité de ce nouveau tronçon routier. Les résultats de cette étude nous permettront d'établir l'opportunité pour le ministère des Transports de s'impliquer dans cette réalisation.

Je vous prie d'accepter, cher collègue, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

ORIGINAL SIGNÉ PAR

MARC-YVAN CÔTÉ

PARACHEVEMENT
DE
L'AUTOROUTE 55

REVENDICATION

PRESENTEE DANS LE CADRE DU

SOMMET - DE L'OR BLANC
21 MARS 1986

PARACHEVEMENT DE L'AUTOROUTE 55 "LA TRANSQUEBECOISE"

1- TITRE ET LOCALISATION:

Il est d'un intérêt primordial pour le développement de la région économique de l'Or Blanc que l'autoroute 55 soit parachevée d'Asbestos-Danville à Trois-Rivières-Bécancour tel que conçu dans les plans originaux du Ministère des transports, maître d'oeuvre du projet.

Les tronçons suivants doivent être complétés: Asbestos-Danville à St-Albert - Autoroute Transcanadienne à Trois-Rivières-Bécancour.

2- PROMOTEUR ET RESPONSABLE:

La Ville d'Asbestos, en la personne de son premier magistrat, M. Roch Fréchette, Maire, Hôtel de Ville, 185, Du Roi, C.P. 88, Asbestos, Qc, J1T 3M9, (819-879-7171), est le promoteur du projet.

3- NATURE DU PROJET:

La réalisation d'un tel axe routier ne saurait que favoriser la liaison d'Asbestos et de sa région vers l'expansion industrielle des régions avoisinantes, spécifiquement vers le parc industriel de Bécancour reliant ainsi par des contrats de sous-traitance deux industries: aluminium et amiante, qui ont des affinités certaines et contribuerait à la diversification de la région mono-industrielle d'Asbestos.

Ceci aurait également pour effet de compenser un certain équilibre gouvernemental à l'égard des contributions aux régions principales de l'amiante.

4- PROBLEMATIQUE:

La région d'Asbestos demeure l'enfant pauvre de toute forme de réseau routier convenable, ce qui est loin de favoriser une relance économique quelconque.

La Ville d'Asbestos n'a qu'une seule voie de communication principale et majeure, la route 255 la reliant à la route 116. En plus, cette route est située à contre-pied d'une immense halde de rebuts miniers d'un côté et d'un profond cratère de l'autre côté, risquant sa survie aux caprices des phénomènes géologiques possibles.

5- DESCRIPTION INVESTISSEMENTS:

Le Ministère des transports a déjà en filière tous les plans d'infrastructure et de confection, de localisation, d'expropriation des tronçons nécessaires au parachèvement de l'autoroute 55. Des études des coûts, du volume de transit de circulation, de sondage, de recherches et autres documents similaires sont venus compléter les études et une revision et mise à jour des coûts permettraient dans un court délai, à peu de frais, stimuler à nouveau le dossier.

Autoroute 55 - Tronçon St-Célestin - Asbestos

	Avancement des travaux			
Sections	Arpentage	Plan de génie	Voirie	Millage
St-Célestin @ St-Samuel	Complétés	Complétés		20.9 km
St-Samuel @ St-Albert	Complétés	Complétés	Complétés 1 voie	16.1 km
St-Albert @ Warwick	Complétés	Complétés		19.3 km
Warwick @ Asbestos	Complétés	Complétés		19.3 km
		Total tronçons projetés:		59.5 km

Quant aux coûts estimatifs d'un tel projet, nous devons nous en remettre au Ministère des transports.

Ces travaux avaient été planifiés antérieurement sur une période de trois années. Nous retenons les mêmes critères demandant une programmation sur chacun des tronçons désignés:

1986-1987 = Tronçon St-Célestin - St-Albert

1987-1988 = Tronçon St-Albert - Warwick

1988-1989 = Tronçon Warwick - Asbestos

6- IMPACT SUR LE DEVELOPPEMENT DE LA REGION:

Il s'agit d'un projet capital pour la survie d'Asbestos: nombre d'études antérieures ont démontré que la solution unique de développement d'une ville à activité mono-industrielle c'est la diversification de ses industries.

Rappelons un extrait de l'éditorial de Jacques Forget, Journal de la Finance, 17 décembre 1984 qui stipule: "... même vérité pour des régions aussi éloignées que Chibougamau ou la région de l'amiante. Ces régions, dont l'avenir est lié pour l'instant à l'exploitation d'un ou deux produits sont isolées bien plus par de mauvais systèmes routiers que par des distances véritables. PAS DE TRANSPORT, PAS DE COMMERCE. C'est là l'une des plus vieilles vérités du développement économique. Les échanges ne peuvent se faire que lorsque les moyens existent. L'amiante pourrait trouver un second souffle que l'exploitation de ses fabuleux gisements risque jamais de lui redonner". Fin de citation.

Nous retrouvons également dans les principes élaborant le schéma d'aménagement régional que l'identification d'un système routier adéquat favorise une consolidation de l'économie régionale.

CONSIDERANT que la Transquébécoise doit s'étendre entre Richmond et Bécancour via Asbestos et Richmond;

CONSIDERANT qu'il est urgent pour le développement économique de la région de l'amiante, Municipalité régionale de comté de l'Or Blanc, que cette autoroute soit rattachée à la Transcanadienne, à Bécancour et la Mauricie;

CONSIDERANT que le développement d'un axe nord-sud rattachera un réseau de municipalités, actuellement des centres d'activités industrielles en croissance rapide;

CONSIDERANT que l'autoroute Transquébécoise deviendra l'élément moteur et la garantie de la poursuite de notre croissance économique;

CONSIDERANT que la région de l'amiante nécessite une infrastructure routière pour profiter au maximum de son exploitation minière et autre;

CONSIDERANT que la région de l'Or Blanc est l'une des seules régions dans le triangle économique du Québec à ne pas être desservie par une autoroute;

CONSIDERANT nos relations commerciales, industrielles, éducatives et hospitalières étroites avec la région de Sherbrooke;

CONSIDERANT que le programme du Parti Libéral endossé par son équipe de candidats de l'Estrie et ratifié par M. Robert Bourassa, Chef du Parti, a promis au chapitre des routes de "parachever l'autoroute 55 entre Richmond et St-Célestin, dans le cadre des disponibilités et priorités budgétaires du prochain gouvernement libéral";

A TOUTES CES CAUSES ET MOTIFS, nous demandons que le Gouvernement du Québec autorise le Ministère des transports à entreprendre tous les travaux, études et revision des plans préliminaires afin de fixer de nouveaux échéanciers de confection et de parachèvement de cette autoroute 55 "LA TRANSQUEBECOISE". Que le Gouvernement du Québec planifie et programme cette réalisation durant ce présent mandat.

Roch Fréchette, Maire
Ville d'Asbestos

Documents en annexe:

- Copie d'une allocution de M. Raymond Mailloux, Ministre des transports - 26 sept. 74
- Copie du traçé de la Transquébécoise
- Copie du programme libéral "Maitrisons l'avenir de l'Estrie"

RF/lgs

FICHE NUMERO: 53 REVENDICATION

PROMOTEUR: Ville d'Asbestos (879-4411)
Roch Fréchette, 185 Du Roi Asbestos J1T 1S4

TITRE DU PROJET: Parachèvement des tronçons de la 55 entre Asbestos et Bécancour

PERIODE DE REALISATION: 3 Ans

NATURE DE LA REVENDICATION:
Parachèvement de l'autoroute 55 pour les tronçons suivants:
1 - Asbestos - St-Albert
2 - De la hauteur de la Transcanadienne jusqu'à Bécancour

Favoriser la liaison Asbestos-Bécancour reliant ainsi deux industries qui ont des affinités certaines et qui aurait pour effet d'apporter un certain équilibre à l'égard des contributions de l'Etat relatives aux 2 régions de l'amiante.

PROBLEMATIQUE ET IMPACT:
La région d'Asbestos demeure l'enfant pauvre de toute forme de réseau routier convenable, Pourtant cette question fut le sujet de promesses et d'engagement des 2 grandes formations politiques du Québec. Tout le monde se souvient de la manifestation de 1973 à Victoriaville où le Ministre Mailloux dévoilait son plan de confection avec échéancier très précis. Depuis rien sauf du verbiage autant par un parti que par l'autre.

Il s'agit d'un projet capital pour la région d'Asbestos, Il pourrait favoriser le recyclage à long terme par l'implantation d'un réservoir domiciliaire.

EMPLOIS CREES: N.A.

FINANCEMENT: Année 1985-1986 1986-1987 TOTAL

Promoteur :
Autres intervenants du milieu :
Participation gouvernementale: Totalité par Ministère des transports

TOTAL :

PROJET 53

. **Parachèvement de l'autoroute 55:**

Le ministère des Transports a abandonné le projet d'autoroute 55 entre Sainte-Eulalie et Richmond. Le Ministère a d'ailleurs procédé à la rétrocession de plusieurs kilomètres du corridor prévu initialement pour cette autoroute. L'itinéraire retenu pour l'autoroute 55 et la liaison entre la Mauricie et l'Estrie chevauche donc maintenant l'autoroute 20 entre Sainte-Eulalie et Drummondville, joignant ainsi les tronçons Sainte-Eulalie/Trois-Rivières et Drummondville/Sherbrooke.

En ce qui concerne le tronçon de l'autoroute 55 situé au nord de l'autoroute 20, le Ministère prévoit entreprendre en 1987 la construction d'une chaussée de 19 kilomètres entre Saint-Célestin (route 226) et l'autoroute 20; ce projet sera suivi de la construction de la deuxième chaussée entre Saint-Grégoire et Saint-Célestin.

Par ailleurs, dans le cadre de la classification fonctionnelle du réseau routier, le Ministère a reconnu un statut de route régionale à la route existante entre Saint-Albert et Warwick. On peut donc envisager qu'une fois reconstruit et amélioré, ce tronçon routier combiné à la route 955 existante entre Saint-Samuel et Saint-Albert permettra de joindre le carrefour A-55 et A-20 de Sainte-Eulalie et la route 116, assurant ainsi une liaison routière efficace entre la région de L'Or-Blanc et les régions avoisinantes.

du Québec

Le ministre des Transports,
responsable du développement régional

MAR 26 1986

DIRECTION PLANIFICATION
RÉGIONALE

Québec, le 19 mars 1986

Jean-Luc Simard
La présente confirme le mandat
que je t'ai confié il y a
quelque temps.
Yvon Vallières
23/03/86

Monsieur Yvon Vallières
Député de Richmond
Assemblée Nationale
Hôtel du Parlement
QUÉBEC, QC
G1A 1A4

OBJET : Sommet de l'Or Blanc
Liaison routière St-Albert - Warwick

Cher collègue,

Une des revendications retenues à l'occasion du Sommet de l'Or Blanc porte sur le parachèvement de l'autoroute 55, qui devait, tel que prévue à l'origine, relier Trois-Rivières à Richmond et Sherbrooke, via St-Albert, Warwick et Asbestos.

Ce projet a été abandonné par le ministère des Transports et les emprises routières acquises à l'époque ont été rétrocédées. Le contexte budgétaire actuel ne nous permet pas d'envisager à nouveau un tel projet, qui au surplus, viendrait s'inscrire dans une zone d'excellentes terres agricoles. Voudrait-on le faire, et dans la mesure où les dispositions de la Loi sur la Protection du territoire agricole le permettraient, qu'il nous faudrait envisager, avant de débuter les travaux, un échéancier atteignant facilement les 4 ou 5 ans.

Les responsables de mon ministère reconnaissent cependant l'intérêt de compléter le réseau régional et d'assurer une liaison routière de qualité entre St-Albert et Warwick. Un tel projet permettrait d'assurer une liaison avec la route 116 dans le prolongement de la route 955. La route actuelle permet déjà cet itinéraire; certaines améliorations ou réfections pourraient être envisagées.

.../2

700 bd Saint-Cyrille Est, 29e étage
Québec, QC
G1R 5H1

Tél.: (418) 643-6980
Télex: 051-3733
Bélino: 643-2033

Une étude sera entreprise par le ministère des Transports afin de déterminer de façon plus précise les coûts et autres caractéristiques d'un tel projet, et d'en évaluer la faisabilité.

En ce qui concerne la liaison Asbestos - Route 116, une étude d'opportunité devra également être entreprise par le Ministère qui permettra d'établir les besoins de la circulation dans ce secteur et d'évaluer la capacité et les autres caractéristiques de l'actuelle route 255.

Je vous prie d'agréer, cher collègue, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

ORIGINAL SIGNÉ PAR

MARC-YVAN CÔTÉ

MINISTERE DES TRANSPORTS
QTR A 178 712