

PLAN DE TRANSPORT DE L'AGGLOMÉRATION DE LA CAPITALE NATIONALE

SUIVI

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION GÉNÉRALE DE QUÉBEC ET DE L'EST
OCTOBRE 2001

TABLE DES MATIERES

Introduction	1
Comité de suivi	3
Gestion de la demande en transport	4
Projet de lien interrives et de réseau régional de transport en commun.....	4
Étude d'opportunité sur l'implantation d'un système léger sur rail (SLR).....	5
Aménagement de voies réservées	6
Promotion de « programmes employeurs ».....	7
Accès à la Capitale	8
Système de gestion de la circulation	8
Axe Félix-Leclerc (A-40) et Henri-IV	9
Réaménagement d'échangeurs.....	10
Réaménagement du boulevard Ste-Anne	12
Réaménagement de l'autoroute Duplessis.....	13
Doublement des voies de l'autoroute Laurentienne.....	14
Amélioration de la circulation sur l'autoroute Félix-Leclerc.....	15
Prolongement de l'axe Du Vallon	16
Réaménagement de l'avenue Dufferin	17
Réaménagement du boulevard Laurier	18
Boulevard François-de-Laval.....	19

Réseau régional de camionnage	20
Travaux inscrits au Plan d'action de la capitale	21
Fonctionnalité et développement des activités ferroviaires, portuaires et aéroportuaires	21
Route de l'aéroport.....	22
Boulevard Champlain	22
Boulevard Henri-Bourassa (secteur portuaire de Beauport).....	23
Rue Abraham-Martin	23
Stratégie de développement portuaire.....	24
Programme de subventions aux CFIL	24
Soutien à la concertation en transport	25
Qualité de vie des citoyens	27
Mesures prévues à la Politique sur le bruit routier	27
Gestion de la végétation dans les emprises autoroutières	28
Soutien à l'achèvement du réseau cyclable régional.....	28
Pistes d'action des partenaires ministériels, régionaux, municipaux	30
Tableau des dépenses 2001-2002	32

INTRODUCTION

Voici le 3^e document de suivi du Plan de transport de l'agglomération de la Capitale nationale depuis son dévoilement officiel le 6 avril 2000. Les suivis précédents ont eu lieu en août 2000 et en mars 2001.

Trois grandes préoccupations ont guidé la conception du Plan : la préservation du patrimoine routier; le soutien au développement économique et la protection de la qualité de vie exceptionnelle des citoyens de la région de la capitale nationale.

Axes d'intervention et moyens d'action pour cinq ans (2000-2005) :

- La gestion de la demande en transport par : la consolidation, l'amélioration et le développement du transport en commun; l'adoption de mesures incitatives pour changer les habitudes de transport des citoyens.
- L'accessibilité à la Capitale par : l'amélioration de la sécurité et la fluidité du réseau routier et son arrimage avec les autres réseaux; la réalisation des travaux inscrits au Plan d'action de la capitale, en partenariat avec la CCNQ.
- La fonctionnalité et le développement des activités ferroviaires, portuaires et aéroportuaires par : la conservation et l'amélioration des accès routiers au port et à l'aéroport; la multimodalité.

- L'amélioration de la qualité de vie des citoyens par : l'atténuation du bruit routier; l'embellissement des paysages urbains le long des axes routiers; le soutien à l'utilisation du vélo.

Les pages suivantes décrivent brièvement chacune des interventions annoncées dans le Plan de transport. On y mentionne leur état d'avancement et, s'il y a lieu, les actions prévues à partir de l'automne 2001. Les montants présentés sous la rubrique investissement sont des estimations sommaires, en dollars de 2001, des dépenses prévues d'ici 2005.



COMITE DE SUIVI

Le ministère des Transports ne peut réaliser seul l'ensemble des actions prévues au Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec. L'engagement des partenaires ministériels, régionaux et municipaux constitue une des conditions de réussite de sa mise en œuvre.

Le 6 juillet 2000, le ministre délégué aux Transports, annonçait la formation d'un comité de suivi du plan de transport dont il assure la présidence. Ce comité veille à la réalisation des actions prévues au plan de transport pour les cinq prochaines années. Une première réunion du comité de suivi a eu lieu le 15 août 2000.

À la suite de la réorganisation municipale, des modifications pourraient être apportées à la composition du comité de suivi actuel :

- M. Michel Côté, Député de La Peltrie, représentant du caucus de Québec
- M. Claude Lachance, Député de Bellechasse, représentant du caucus de Chaudière-Appalaches
- M. Jacques Langlois, Président de la CUQ
- M. Claude Cantin, Président de la STCUQ
- M^{me} Madeleine Nadeau, Présidente du CRCDQ¹
- M. Pierre Boucher, Directeur général de la CCNQ
- M. Jean Garon, Préfet de la MRC Desjardins
- M^{me} Danielle Marinelli, Présidente du Réseau Trans-Sud
- M. Jérôme Vaillancourt, Vivre en Ville

¹ Le 14 juin 2001, M. Jean Fortin a succédé à Mme Nadeau à titre de président du CRCDQ.

GESTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT

1. Projet de lien interrives et de réseau régional de transport en commun

Description sommaire de l'intervention

- Améliorer la desserte de la rive-sud et prolonger le Métrobus vers l'est (prolongement du circuit 800) et vers le nord-ouest (ajout du circuit 802 remplaçant le numéro 87) sur le territoire de la STCUQ.

Investissement

- Plus de 10 M\$ récurrents à être partagés entre les partenaires.

État d'avancement

- Rencontre et dépôt du rapport technique au Comité directeur le 6 juillet 2000.
- Les représentants des organismes de transport membres du comité ont entériné les interventions proposées et validé la priorisation des certaines interventions auprès des conseils d'administration.
- La fusion des municipalités et la formation de la Communauté métropolitaine de Québec amèneront une redéfinition des compétences en matière d'organisation et de financement du transport en commun.

Actions prévues en 2001-2002

- Implantation en attente de la réorganisation municipale.

- Mais le MTQ veut initier des interventions dès maintenant en finançant à 100 % des études pour la mise en œuvre des infrastructures.
- Adoption, le 21 juin 2001, de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* pour assurer le fonctionnement des organismes de transport en commun à compter du 1^{er} janvier 2002.

2. Étude d'opportunité sur l'implantation d'un système léger sur rail (SLR)

Description sommaire de l'intervention

- Étude sur le territoire de la STCUQ pour le remplacement du réseau métrobus actuel (lignes 800/801) par un système léger sur rails.

Investissement

- 744 000 \$ pour l'étude (494 000 \$ venant du MTQ et 250 000 \$ venant de Infrastructures Transport).

État d'avancement

- Le mandat a été accordé en décembre 2000 à la firme ROCHE-DELUC et le rapport final devrait être produit à l'automne 2001;

3. Aménagement de voies réservées sur les autoroutes Laurentienne et Charest et sur l'approche sud du pont de Québec

Description sommaire de l'intervention

- Ajout de voies réservées sur les autoroutes Laurentienne et Charest par élargissement de certaines sections.
- Dans le cadre du projet interrives, un troisième secteur, soit l'approche sud du pont de Québec, pourrait accueillir une voie réservée.

État d'avancement

- Charest : voie réservée prévue si le projet est retenu à la programmation car justification technique difficile à démontrer;
- Approche du pont / Réf. : Projet interrives.

Actions prévues en 2001-2002

- Laurentienne : début d'étude de sécurité et de concept en 2001.²

² Investissement couvrant la période 2000-2005. Se poursuivra au-delà.

4. Promotion de « programmes employeurs » auprès des grands employeurs de l'agglomération

Description sommaire de l'intervention

- Promotion du covoiturage auprès des grands employeurs pour gérer la demande en transport et influencer les besoins de déplacements ou le choix du mode de transport.

État d'avancement

Le MTQ a déjà mené 2 projets pilotes décevants au CRIQ et à ses bureaux de Place Haute-Ville.

Actions prévues en 2001-2002

- Poursuite des démarches de promotion du covoiturage :
 - Nouveaux projets pilotes dans le quartier Saint-Roch (Centre national des nouvelles technologies de Québec et ÉNAP);
 - Projet pilote pour les employés du MTQ avec la STCUQ (achat de laisser passer par retenue sur le salaire);
 - Tenant compte des résultats découlant de ces projets, le programme-employeur sera revu avant implantation officielle.

1. Installation d'un système de gestion de la circulation (caméras et panneaux à messages variables) dans l'axe des ponts Pierre-Laporte et de Québec

Description sommaire de l'intervention

- Installation, aux approches nord et sud des ponts, de caméras en circuit fermé et de panneaux à messages variables reliés à un centre de contrôle établi sur la rive-sud.
- Ces installations permettront la détection des incidents et accidents, la gestion des interventions et l'information des usagers de la route des conditions de la circulation en aval.

Investissement

- 3,3 M\$ (1,4 M\$ en 2001)

État d'avancement

- Installation des premières caméras à l'été 2000 (autoroute Jean-Lesage et route 175/Pont de Québec).

Actions prévues en 2001-2002

- Ajout de caméras pour couvrir complètement les échangeurs nord et sud des ponts (centre de gestion, installation de 8 caméras).

2. Analyse de l'axe Félix-Leclerc (A-40) et Henri-IV

Description sommaire de l'intervention

- Établissement de la problématique actuelle et future en transport sur ce réseau routier.
- Proposition de solutions évolutives allant de la gestion des corridors routiers vers des interventions plus lourdes comme la mise en place de collecteurs.

Investissement

- 1 M\$ (pour l'étude).³ 0,5M\$ versés en 2001-2002 et 0,5M\$ en 2002-2003.

État d'avancement

- Un mandat d'opportunité de 1M\$ a été accordé à DESSAU-SOPRIN pour analyse et recommandation des solutions sur l'axe Henri-IV/Félix-Leclerc;
- Dépôt du rapport : un an après la signature du contrat qui devrait avoir lieu d'ici le début novembre 2001;

³ Investissement couvrant la période 2000-2005. Se poursuivra au-delà.

3. Réaménagement des échangeurs

Les échangeurs suivants feront l'objet de travaux : Du Vallon/Charest, Henri-IV/Charest, Échangeur sud des ponts (A-73), Échangeur autoroute Jean-Lesage (A-20) et de la Route Lagueux (route 171).

autoroutes Du Vallon et Charest

Description sommaire de l'intervention

- Étude et reconstruction de l'échangeur.

Investissement

- Coût préliminaire 15M\$

État d'avancement

- Livraison du concept prévue en avril 2002.

Des autoroutes Henri-IV et Charest

Description sommaire de l'intervention

- Correction du goulot d'étranglement sur l'autoroute Henri-IV à la hauteur des échangeurs Charest et Hamel.

Investissement

- Coût préliminaire 30 M\$

État d'avancement

- Plan préliminaire à mettre à jour et à valider avec l'étude de l'axe Félix-Leclerc (A-40) et Henri-IV.

Réfection et amélioration de l'échangeur sud des ponts (A-73)

Description sommaire de l'intervention

- Parachever la réfection de l'échangeur sud des ponts de Québec et Pierre-Laporte.

Investissement

- 36,2 M\$.

État d'avancement

- Travaux en cours / 10 structures touchées / encore 8 à venir d'ici 2005.

Actions prévues en 2001-2002

- 3,8 M\$ de travaux.

Réaménagement de l'échangeur de l'intersection de l'autoroute Jean-Lesage (20) et de la route Lagueux (route 171)

Description sommaire de l'intervention

- Réfection de l'échangeur

État d'avancement

- Plan d'avant-projet réalisé.
- Travaux prévus en 2003-2004

4. Poursuite du réaménagement du boulevard Sainte-Anne (phases 3 à 5) et de deux intersections dans la municipalité de Sainte-Anne-de-Beaupré

Description sommaire de l'intervention

- Réaménagement du boulevard à 4 voies séparées par un terre-plein et installation d'intersections protégées par des feux.

Investissement

- 65 M\$.

État d'avancement

- Phase 1 : complétée 1999 / Phase 6 : complétée en 2000 / Phase 2 : complétée en 2001/ Phase 5 : en construction, fin prévue à l'automne 2002

Actions prévues

- Phase 3 : prévue en 2002 et 2003
- Phase 4 : prévue en 2004

5. Réaménagement de l'autoroute Duplessis

Description sommaire de l'intervention

- Réhabilitation de l'autoroute Duplessis et intégration au milieu environnant en tenant compte de son rôle de voie d'accès cérémonielle à la Capitale.

Investissement

- 40 M\$ (incluant les aménagements paysagers, les murs anti-bruit et 10 M\$ pour l'échangeur Charest/Duplessis)

État d'avancement

- Tronçon entre le boulevard Hamel et la rue Jules-Verne terminé.
- Concept d'aménagement en cours d'élaboration pour le secteur du Plateau entre Charest et les entrées des ponts.

- Échangeur Charest/Duplessis : prévu en 2002

6. Doublement des voies de l'autoroute Laurentienne jusqu'à Stoneham

Description sommaire de l'intervention

- Doublement de l'autoroute Laurentienne entre la fin des voies actuelles et le carrefour de la route 371.

Investissement

- 24 M\$.

État d'avancement

- Plans et devis en préparation (dépense prévue de 600 000\$ en 2001-2002)

Actions à venir

- Appel d'offres prévu à l'été 2002.

7. Amélioration de l'écoulement de la circulation sur l'autoroute Félix-Leclerc (entre Du Vallon / Laurentienne)

Description sommaire de l'intervention

- L'étude d'opportunité globale de l'axe Félix-Leclerc/Henri-IV analysera cette problématique. Les échangeurs et voie de service seront revus.

Investissement

- Investissement à définir couvrant la période 2000-2005. Se poursuivra au-delà.

Actions prévues

- Étude d'une durée d'un an à la suite de la signature du contrat.

8. Harmonisation entre le réseau autoroutier et les réseaux municipaux :

Ceci comprend 4 projets : prolongement de l'axe Du Vallon, le réaménagement de l'Avenue Dufferin, le réaménagement du boulevard Laurier, le réaménagement du boulevard François-de-Laval.

Prolongement de l'axe Du Vallon

Description sommaire de l'intervention

- Prolongement urbain de l'autoroute du boulevard Lebourgneuf jusqu'au boulevard Chauveau.

Investissement

- 15 M\$, pour le MTQ, excluant les équipements municipaux à la charge de la Ville de Québec.

État d'avancement

- Le MTQ, en partenariat avec la Ville de Québec, réalise le prolongement urbain de l'autoroute Du Vallon. Un protocole d'entente a été signé entre Québec et le MTQ.
- Il faut noter que la Ville de Québec poursuivra le prolongement du boul. Chauveau au boul. Bastien. La Ville sera maître d'œuvre et assumera la totalité des coûts estimés, pour cette section, à 12,7 M\$.
- Étude d'impact, pour l'entièreté du projet de Lebourgneuf à Bastien, confiée à HBA de Drummondville en octobre 2001.
- Dépôt de l'étude prévue à l'automne 2002.
- Coût: 84 000 \$

Réaménagement de l'avenue Dufferin

Description sommaire de l'intervention

- Réaménagement en boulevard urbain de la fin des structures de l'autoroute Dufferin (côte d'Abraham) jusqu'au boulevard René-Lévesque.

Investissement

- Infrastructures Transports 4 M\$;
- Ville de Québec 4 M\$;
- Commission de la Capitale nationale du Québec (CCNQ) 7 M\$
- Ministère des Transports :2M\$

État d'avancement

- Travaux en cours de réalisation

Actions prévues en 2001-2002

- Fin des travaux prévue à l'été 2002 (infrastructures et aménagements paysagers)

Réaménagement du boulevard Laurier

Description sommaire de l'intervention

- Réaménagement d'un boulevard urbain faisant partie du parcours cérémoniel d'accès à la Capitale.

Investissement

- Entre 35 et 40 M \$ selon les estimations préliminaires pour l'ensemble des partenaires au projet (Ville, CCNQ, MTQ)

État d'avancement

- Rapport préliminaire produit par le consultant de la ville de Sainte-Foy.
- Des études supplémentaires de circulation à réaliser après dépôt du rapport final à la suite des commentaires du MTQ.

Actions prévues en 2001-2002

- Dépôt du rapport prévu à l'automne 2001
- Problème d'insertion du SLR sur le boulevard Laurier à régler parce qu'il n'a pas été pris en compte dans l'étude

François-de-Laval (lien entre autoroute Félix-Leclerc et Dufferin)

Description sommaire de l'intervention

- Prolongement du boulevard entre la partie existante réalisée il y a plusieurs années et le viaduc de l'avenue St-David au-dessus de l'autoroute Félix-Leclerc. Le maître d'œuvre de ce projet (étude et réalisation) est la Ville de Beauport.
- Étagement de l'intersection à niveau existante au croisement du boulevard François-de-Laval et de l'autoroute Dufferin. Le MTQ est responsable de l'étude et de la réalisation de ce dernier projet sur son réseau routier.

Investissement

- Estimé préliminaire entre 7 et 10 M\$
- Partage des coûts établi à 50 /50 pour la réalisation des études requises
- Dépense prévue en 2001-2002 : 50 000 \$

État d'avancement

- La Ville de Beauport doit réaliser une étude d'opportunité et mettre à jour l'étude d'impact pour justifier le projet en regard de la circulation et de la sécurité des déplacements.
- Un protocole d'entente transmis pour signature, par le MTQ à la ville de Beauport, le 17 octobre 2001.
- Le Ministère a préparé un concept préliminaire d'un demi-carrefour.

RÉSEAU RÉGIONAL DE CAMIONNAGE

Description sommaire de l'intervention

- Élaboration d'un réseau régional de camionnage intermunicipal complémentaire au réseau routier de camionnage national mis en place par le Ministère en 1996.

Investissement

- 5,0 M\$ prévus pour la collectrice entre l'autoroute Henri-IV et le boul. Valcartier.

État d'avancement

- La Ville nouvelle devra établir un réseau municipal de camionnage en complément au réseau du Ministère. Le Ministère, pour sa part, s'implique en réalisant un axe entre l'autoroute Henri-IV à Québec et le boulevard Valcartier à Val-Bélair.
- Les plans et devis confiés au GROUPE CONSEIL GÉNIVAR.
- Expropriations à finaliser.
- Entrée en vigueur du règlement interdisant le trafic lourd sur le boulevard Martel le 5 juillet 2001.

Actions prévues en 2001-2002

- Préparation du projet en vue des travaux au printemps 2002.
- Fin prévue des travaux à l'automne 2002.

TRAVAUX INSCRITS AU PLAN D'ACTION DE LA CAPITALE

Description sommaire de l'intervention

- Ces travaux sont déjà inscrits au présent Plan de transport.

Investissement

- 7 M\$.

Actions prévues

- Travaux répartis sur 3 ans – 1999-2002.

FONCTIONNALITÉ ET DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES, PORTUAIRES ET AÉROPORTUAIRES

1. Élaboration d'un cadre de gestion pour préserver la fonctionnalité des axes d'accès à l'aéroport et au port

Comprend 4 projets : la Route de l'aéroport, le boulevard Champlain, le boulevard Henri-Bourassa, la rue Abraham-Martin et la rue Saint-Paul.

Route de l'Aéroport

Description sommaire de l'intervention

- Reprise de la gestion de la route de l'Aéroport sur le territoire de la municipalité de Sainte-Foy (au nord du boulevard Hamel) : décret numéro 945-2000 du 26 juillet 2000.

Investissement

- 50 000 \$ (coût estimé de l'entretien annuel).

Boulevard Champlain

Description sommaire de l'intervention

- Le Ministère souhaite maintenir la fonctionnalité du boulevard Champlain pour conserver un accès fonctionnel au Port par voie terrestre et ferroviaire.
- Projet gouvernemental majeur de réaménagement du littoral entre les ponts et le Vieux-Port incluant tout le corridor du boul. Champlain, en vue du 400^e anniversaire de la ville de Québec.

Investissement

- À déterminer. Rien de prévu au plan de transport sauf pour la voie cyclable comprise au protocole d'entente sur les corridors récréo touristiques de la CUQ (tronçon du littoral).
- Dépense prévue en 2001-2002 : 88 000\$ pour un projet pilote de revégétalisation des berges

État d'avancement

- Confection d'un concept, sous la responsabilité de la CCNQ, pour la *Promenade Samuel-de-Champlain*
- Confié à un consortium
- Dépôt de l'étude prévue au printemps 2002

Boulevard Henri-Bourassa, de l'autoroute Félix-Leclerc jusqu'au secteur portuaire de Beauport

Description sommaire de l'intervention

- Pour préserver l'accès routier des marchandises au port et au boulevard Champlain, des ententes à long terme devront être prises avec la Ville de Québec.

La rue Abraham-Martin et la rue Saint-Paul, de la rue Abraham-Martin jusqu'à l'autoroute Dufferin-Montmorency

Description sommaire de l'intervention

- Pour préserver l'accès routier des marchandises au port et au boulevard Champlain, des ententes à long terme devront être prises avec la Ville de Québec.

2. Élaboration d'une stratégie de développement portuaire intégrée à la politique québécoise de transport maritime

Description sommaire de l'intervention

- Stratégie pour mettre en valeur les atouts économiques du Port tout en favorisant une cohésion accrue des initiatives publiques et privées.

État d'avancement

- Dévoilement de la *Politique québécoise de transport maritime et fluvial* le 21 août 2001
- Établissement du réseau stratégique de ports (comprend le Port de Québec)
- Préservation des accès terrestres et des équipements de transbordement dans les ports du réseau stratégique

3. Programme de subventions aux CFIL (Chemins de fer d'intérêt local) pour accroître l'utilisation du rail pour le transport des marchandises

Description sommaire de l'intervention

- Le Ministère veut favoriser les solutions de remplacement au transport routier.

Investissement

- Selon le programme de subventions.

État d'avancement

- Programme et son application approuvés : dossier en cours en continu.
- Première subvention accordée CFIL Charlevoix et Québec Central.
- CFIL Charlevoix : 176 333 \$ pour 2000-2001 / 188 500 \$ pour 2001-2002 / subvention sur 5 ans depuis 2000/ 145 km de voie
- Québec Central : 1 750 000 \$ pour 2000-2001 / 750 000 \$ pour 2001-2002 / subvention sur 2 ans pour la réhabilitation et la relance du chemin de fer sur 391 km incluant le tronçon se rendant à Sherbrooke.

4. Soutien à la concertation en transport

Description sommaire de l'intervention

- Soutien à la multimodalité pour assurer la fonctionnalité et le développement des activités ferroviaires, portuaires et aéroportuaires;
- Le MTQ joue un rôle proactif à la table de transport dirigée par le CRCDQ pour déterminer la manière d'améliorer l'efficacité des transports et les facteurs favorisant l'ouverture vers les marchés extérieurs dans une perspective de multimodalité.

Investissement

- 50 000 \$ en 2000-2001 de la part du MTQ pour le démarrage de cette table.

État d'avancement

- Tenue de 3 forums régionaux sur les transports :
 - Le 5 avril 2000 : transport des marchandises
 - Le 7 juin 2000 : transport des personnes
 - Le 28 mai 2001 : le transport, pivot stratégique du développement régional
- Les 2 premiers forums visaient l'identification des enjeux liés au transport des marchandises et des personnes pour le développement économique de la région.
- Le forum de mai 2001 résulte des questionnements soulevés par les participants aux forums précédents.
- À la suite de ce dernier forum, production d'un document sur les objectifs et les stratégies d'intervention en transport dans la région de la Capitale nationale et établissement d'une liste de projets prioritaires :
 - amélioration de la desserte aérienne de la région de la capitale nationale
 - Québec, pivot pour le transport des marchandises
 - Mise en valeur du potentiel en matière de croisières
 - Renforcement de la formation et de la recherche en transports
 - Sensibilisation régionale à l'industrie des transports
 - Renforcement de la complémentarité industrie tourisme au port de mer de Pointe-au-Pic tout en favorisant l'intermodalité

Actions prévues

- Travaux de la Table sur les priorités établies.

QUALITÉ DE VIE DES CITOYENS

1. Mise en œuvre de mesures prévues à la Politique sur le bruit routier

Description sommaire de l'intervention

- Protection des zones exposées par des murs et buttes anti bruit dans les zones où le bruit dépasse 65 dBA.

Investissement

- À déterminer.

État d'avancement

- Les interventions du MTQ suivront les règles et procédures adoptées en mars 1998 dans la *Politique sur le bruit routier* ;
- Dossier en cours :
 - Secteur Daigle à Québec (en février 2001 envoi d'un protocole d'entente à la Ville. Le MTQ toujours en attente de la réponse de la Ville)
 - Secteur Jouvence à Sainte-Foy (transmission, pour commentaires, d'un protocole d'entente et d'un devis à la Ville)

2. Nouvelle approche de gestion et d'utilisation de la végétation dans les emprises autoroutières

Description sommaire de l'intervention

- Pour minimiser les impacts visuels des infrastructures routières par une meilleure intégration au milieu environnant. C'est un nouveau mode de gestion de la végétation pour améliorer l'esthétique et l'intégration des emprises dans les milieux traversés.

Investissement

- À déterminer.

État d'avancement

- Un projet pilote mis en place en 1998 sur l'autoroute Henri-IV entre les avenues Chauveau et Sainte-Geneviève sur 2,6 km ;
- Autre projet pilote sur l'autoroute Félix-Leclerc sur 4 km à Donnacona.
- En 2002, après 3 années de suivi, les données obtenues guideront le MTQ dans l'élaboration d'un projet global de gestion et de la végétation à l'intérieur des corridors autoroutiers en fonction des milieux traversés (rural, urbain)

3. Soutien à l'achèvement du réseau cyclable de la région

Description sommaire de l'intervention

- Participation aux corridors récréotouristiques de la CUQ.

Investissement

- 3 M\$ pour les corridors du Littoral et des Cheminots de la CUQ :
 - en mars 2000 : 1,5 M\$ pour les Cheminots
 - en novembre 2001 : 1 M\$ pour le tronçon battures de Beauport du corridor du Littoral
 - a venir : 0,5 M\$ pour les autres travaux sur le corridor du Littoral
- 295 000 \$ en 2001-2002 pour des aménagements cyclables au nord du Pont de Québec
- Subvention pour le parcours des Anses à Lévis (Harlaka) : en 2000-2001 : 0,8 M \$.

État d'avancement

- Réalisation, en 2001, de la piste cyclable le long du boulevard Champlain (incluse dans le corridor du Littoral)
- 

PISTES D'ACTION DES PARTENAIRES MINISTERIELS, REGIONAUX, MUNICIPALS

- Densification de l'urbanisation pour : contrer l'étalement urbain, s'assurer du choix optimal de l'emplacement des nouveaux grands centres d'activité. Ceci en fonction de l'impact des déplacements générés sur l'efficacité et le niveau de sécurité du réseau autoroutier.
- Mise en œuvre d'une politique régionale de stationnement pour éviter les déséquilibres entre les parties du territoire et inciter à l'usage du transport en commun.
- Améliorations au réseau d'artères urbaines et d'axes intermunicipaux pour poursuivre les objectifs relatifs à la gestion des corridors routiers.
- Mise en œuvre d'un réseau de camionnage intra et intermunicipal en complémentarité avec le réseau de camionnage des voies publiques sous gestion du MTQ.
- Protection des corridors ferroviaires pour s'assurer qu'ils restent utilisables à des fins de transport ferroviaire et bien intégrés dans l'urbanisation.
- Préservation de la qualité des paysages par la gestion du type d'affichage en bordure des routes.
- Maintien de la fonctionnalité du port et de l'aéroport par la gestion de l'accès et de l'urbanisation en bordure des voies d'accès.

- Gestion du bruit routier selon les responsabilités inscrites dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

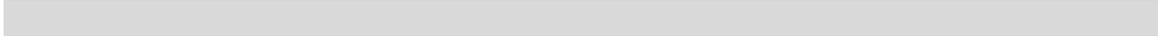


TABLEAU DE LA REPARTITION DES COUTS