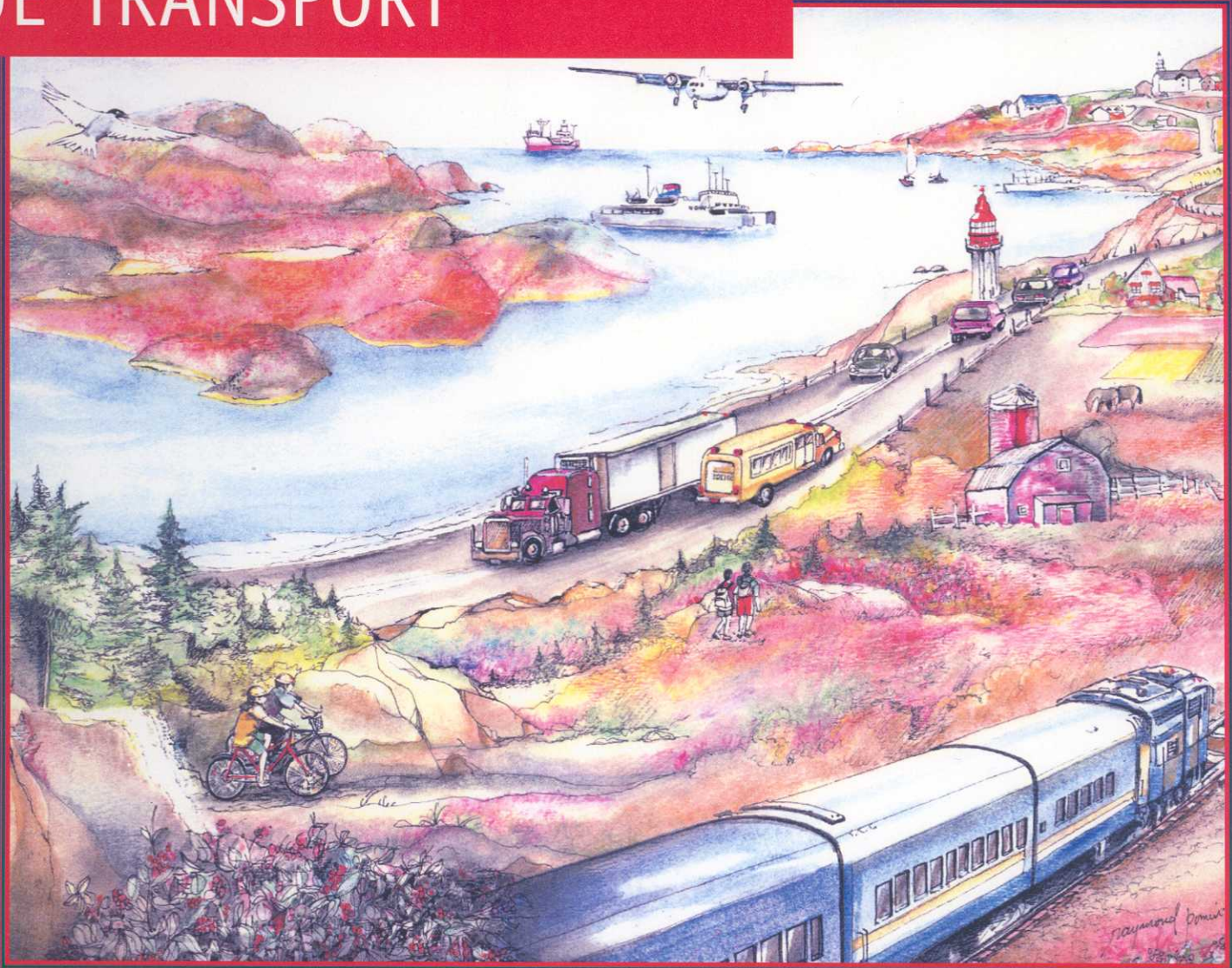


PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT



VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LE
BAS-SAINT-LAURENT

Région du Bas-Saint-Laurent

PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT

Ce document a été produit par la
Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine
du ministère des Transports
Rimouski, le 26 novembre 2002
Révisé le 6 février 2003

Pour de plus amples renseignements, communiquez avec :

Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine
Ministère des Transports
92, 2^e Rue Ouest, bureau 101
Rimouski (Québec)
G5L 8E6

Courriel : dtbqi@mtq.gouv.qc.ca

Téléphone : (418) 727-3674

Télécopieur : (418) 727-3673

Illustration : Raymond Pominville

Infographie : Imprim Art Bas-Saint-Laurent inc.

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2003
ISBN 2-550-40460-2

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	I
LISTE DES CARTES	IV
LISTE DES TABLEAUX.....	IV
LISTE DES FIGURES.....	IV
LISTE DES SIGLES.....	V
LEXIQUE	VI
INTRODUCTION	1
1. CONTEXTE DE RÉALISATION.....	9
1.1 Orientations ministérielles et gouvernementales.....	10
1.1.1 Mission et planification stratégique du MTQ.....	10
1.1.2 Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire	10
1.1.3 Grands principes du développement durable.....	11
1.1.4 Amélioration de la qualité de vie et de l'environnement le long des infrastructures de transport.....	12
1.1.5 Des services de base pour l'ensemble de la population.....	12
1.2 Orientations régionales	12
1.2.1 Développement régional	12
1.2.2 Aménagement du territoire.....	14
1.3 Portrait de l'organisation du territoire.....	16
1.4 Enjeux régionaux et transport	17
2. MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES SUR UN RÉSEAU ROUTIER SÉCURITAIRE BASÉE SUR LES BESOINS DE DÉPLACEMENT INTERRÉGIONAL ET INTRARÉGIONAL.....	19
2.1 Diagnostic des réseaux routier et récréotouristiques	19
2.1.1 Réseau routier.....	19
2.1.1.1 Fonctionnalité et état du réseau routier	19
2.1.1.2 Exploitation du réseau routier.....	22
2.1.2 Réseaux récréotouristiques.....	23
2.1.3 Sécurité routière	25
2.1.4 Environnement et qualité de vie	28

2.2	Orientations et objectifs.....	32
	Orientation 1 – Développement d'un réseau routier stratégique régional efficace et amélioration des conditions de déplacement entre les régions	33
	Orientation 2 – Amélioration des conditions de déplacement régional et local sur les autres routes du réseau routier supérieur ainsi que de la qualité des chaussées.....	35
	Orientation 3 – Protection des routes le long des berges	36
	Orientation 4 – Maintien et amélioration de la capacité structurale des ponts en accordant une priorité à ceux situés sur les axes routiers stratégiques et sur les routes de camionnage.....	37
	Orientation 5 – Gestion de l'urbanisation afin de préserver la fonctionnalité du réseau routier en favorisant le partenariat entre les MRC, les municipalités et le MTQ.....	37
	Orientation 6 – Maintien et amélioration de l'exploitation du réseau routier.....	39
	Orientation 7 – Développement et entretien de voies cyclables en collaboration avec les partenaires.....	40
	Orientation 8 – Aménagement sécuritaire des sentiers de véhicules hors route.....	42
	Orientation 9 – Amélioration de la sécurité routière	42
	Orientation 10 – Prévention et correction des problèmes de pollution sonore en bordure des voies de circulation.....	44
	Orientation 11 – Respect et protection de l'environnement.....	45
	Orientation 12 – Mise en valeur des paysages le long des infrastructures routières	45
3.	MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES MARITIMES, AÉRIENNES ET FERROVIAIRES DANS UNE PERSPECTIVE DE COMPLÉMENTARITÉ ET DE DESSERTE DES SECTEURS ISOLÉS	59
3.1	Diagnostic du transport des marchandises	59
	3.1.1 Transport ferroviaire	59
	3.1.2 Transport maritime	61
	3.1.3 Transport aérien	63
	3.1.4 Transport par camion	64
3.2	Orientation et objectifs	65
	Orientation 13 – Maintien d'un réseau multimodal d'infrastructures efficaces et sécuritaires en l'optimisant par de nouvelles logistiques de transport.....	66

4.	INTÉGRATION DE SYSTÈMES DE TRANSPORT DES PERSONNES AFIN DE DESSERVIR LES COMMUNAUTÉS RURALES ET D'OFFRIR DES SERVICES INTERURBAINS COMPLÉMENTAIRES.....	71
4.1	Diagnostic du transport des personnes.....	71
4.1.1	Transport collectif interurbain	71
4.1.1.1	Transport par autocar	72
4.1.1.2	Transport par train.....	73
4.1.1.3	Transport par avion	74
4.1.1.4	Liaisons, dessertes et croisières maritimes.....	74
4.1.2	Transport collectif local.....	75
4.1.2.1	Transport en commun	75
4.1.2.2	Transport adapté	76
4.1.2.3	Transport par taxi	77
4.1.2.4	Transport scolaire.....	78
4.1.2.5	Intégration des services de transport collectif.....	78
4.2	Orientations et objectifs.....	80
	Orientation 14 – Consolidation des services de transport interurbain.....	81
	Orientation 15 – Optimisation des systèmes locaux de transport des personnes par la mise en commun	82
5.	AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE DU MTQ AFIN D'OFFRIR DES SERVICES DE QUALITÉ À LA POPULATION.....	87
5.1	Modernisation de la gestion publique.....	87
5.2	Orientation et objectifs	87
	Orientation 16 – Une organisation plus performante afin d'améliorer les services à la population	87
6.	CONCLUSION.....	89
	BIBLIOGRAPHIE	91
	ANNEXE 1 – TABLEAUX SYNTHÈSES DES ENJEUX, DES ORIENTATIONS, DES OBJECTIFS ET DES MOYENS D'ACTION.....	97

LISTE DES CARTES

Carte 1 –	Territoire à l'étude.....	3
Carte 2 –	Hiérarchie urbaine, grandes affectations du sol et classification fonctionnelle du réseau routier supérieur	47
Carte 3 –	Analyse des accidents (1995-2000)	49
Carte 4 –	Projets inscrits à la planification dans l'axe « Développement du réseau routier »	51
Carte 5 –	Projets inscrits à la planification dans l'axe « Amélioration du réseau routier »	53
Carte 6 –	Projets inscrits à la planification dans l'axe « Conservation des chaussées »	55
Carte 7 –	Projets inscrits à la planification dans l'axe « Conservation des structures ».....	57
Carte 8 –	Infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes.....	69
Carte 9 –	Municipalités faisant partie d'un territoire de taxi (2000) ou desservies par un organisme de transport adapté (1999)	85

LISTE DES TABLEAUX

Tableau I –	Grandes orientations en matière de transport inscrites dans les projets ou les schémas d'aménagement révisés des MRC	15
Tableau II –	Restriction des charges sur les ponts.....	22
Tableau III –	Estimation de l'état d'avancement de la Route verte dans le Bas-Saint-Laurent (2002).....	24
Tableau IV –	Répartition des enjeux en matière de sécurité selon le facteur principal d'intervention	43

LISTE DES FIGURES

Figure 1 –	Étapes de réalisation du plan de transport	6
Figure 2 –	Évolution du nombre d'accidents sur les réseaux routiers supérieur et municipal (1996-2000).....	26
Figure 3 –	Répartition des accidents selon la gravité sur les réseaux routiers supérieur et municipal (1996-2000).....	27
Figure 4 –	Parts de l'utilisation des modes de transport pour les marchandises.	65

LISTE DES SIGLES

CFIL :	Chemin de fer d'intérêt local ou régional
CFMG :	Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe
CN :	Canadien National
CRCD :	Conseil régional de concertation et de développement
CSST :	Commission de la santé et de la sécurité du travail
DJMA :	Débit journalier moyen annuel : indique le nombre moyen de véhicules qui circulent sur une section donnée de route, dans les deux directions, durant une journée. Il est obtenu à partir d'une évaluation du nombre de véhicules qui circulent sur une route durant une année, divisée par le nombre de jours correspondant, soit 365 jours. Il permet d'indiquer de façon générale le degré d'utilisation relative des grands axes routiers ¹ .
IRI :	Indice de rugosité international (chaussée)
LAU :	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
MRC :	Municipalité régionale de comté
MSSS :	Ministère de la Santé et des Services sociaux
MTQ :	Ministère des Transports du Québec
OTA :	Organisme de transport adapté
SAAQ :	Société de l'assurance automobile du Québec
SCFQ :	Société des chemins de fer du Québec
STQ :	Société des traversiers du Québec

¹ TRANSPORTS QUÉBEC, Guide à l'intention des MRC : planification des transports et révision des schémas d'aménagement, [Québec], ministère des Transports, Direction de la planification, Service de l'encadrement des plans de transport, 1994, p. 3-34.

LEXIQUE

Enjeu :	ensemble des éléments de contexte constituant des défis, des opportunités et des préoccupations majeures
Orientation :	ligne directrice que l'on privilégie et dont découle un ensemble d'objectifs
Objectif :	expression d'une finalité précise et généralement quantifiable qui relève de l'orientation
Moyen d'action :	projet d'infrastructures et de services de transport, programme, mesure d'aménagement du territoire, recommandation ou étude permettant d'atteindre les objectifs fixés
Indicateur :	mesure quantitative ou qualitative permettant de porter un jugement sur le degré d'atteinte des objectifs fixés
Cible ² :	résultat à atteindre dans un délai déterminé, défini si possible en termes spécifiques et mesurables

² Les cibles sont définies dans le plan d'action.

INTRODUCTION

L'évolution socioéconomique du Québec, les préoccupations accrues de la population pour la qualité de vie, l'aménagement du territoire et le développement régional ainsi que le nouveau cadre de gestion gouvernementale axé sur l'efficacité ont incité le ministère des Transports du Québec (MTQ) à accroître ses activités de planification et à développer des outils pour soutenir l'établissement de priorités en matière de transport.

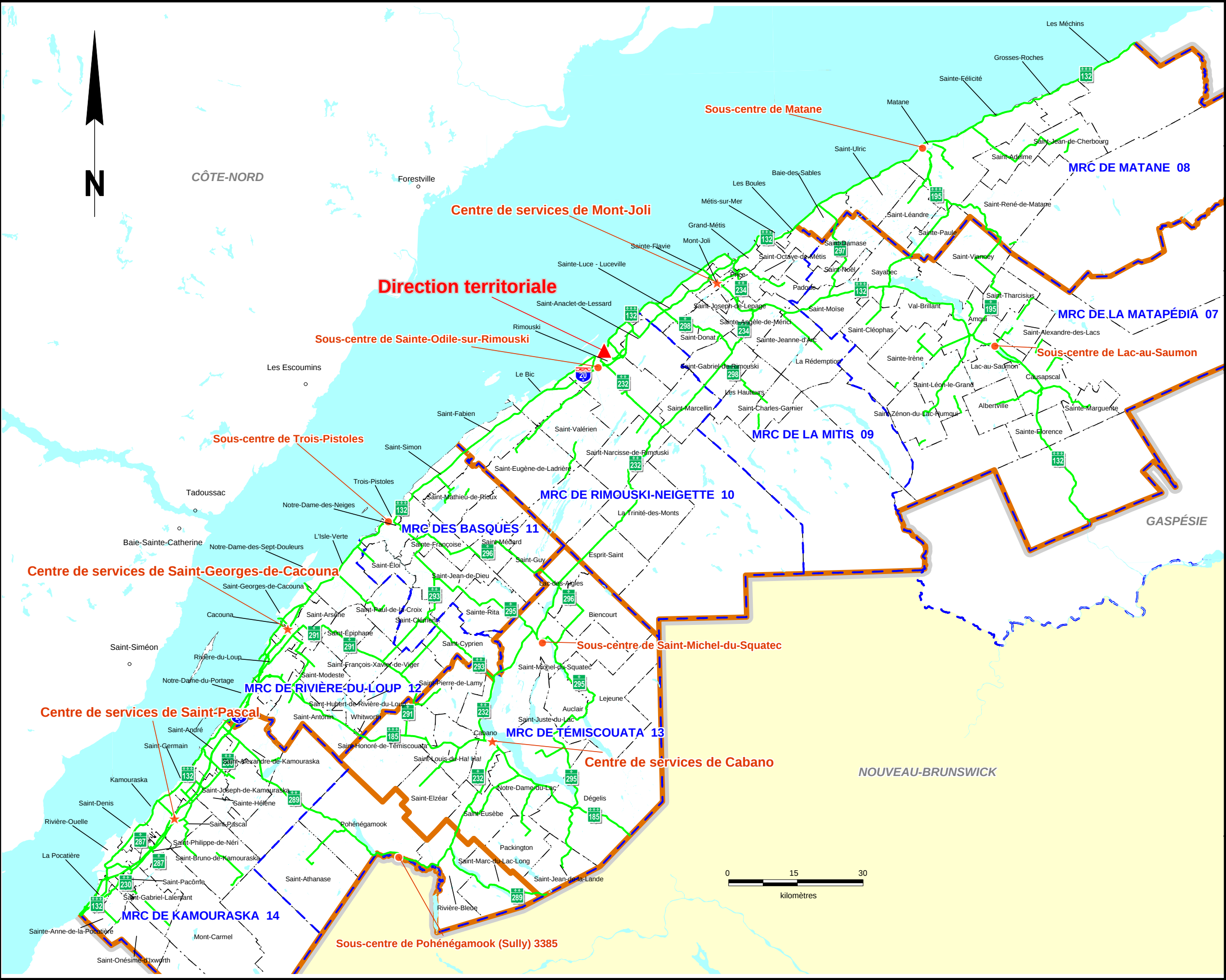
Parmi les gestes témoignant de ces préoccupations accrues, citons la réalisation d'un exercice de planification stratégique en lien avec la mission du MTQ qui a permis d'effectuer des choix stratégiques pour guider la réalisation des activités ministérielles. De plus, le MTQ s'est donné comme objectif de réaliser un plan de transport pour chaque région du Québec. Cette volonté a été annoncée en 1995 dans le document présentant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire³.

Le plan de transport régional est l'un des instruments que privilégie le MTQ pour l'aider à faire des choix judicieux dans l'amélioration du transport des personnes et des marchandises ainsi que dans la sécurité des déplacements. Cette démarche se fait en collaboration avec le milieu par l'intermédiaire d'activités d'information et de consultation.

Les besoins, actuels et prévisibles, de même que les attentes en matière de transport dépassent largement les ressources financières actuellement disponibles. Dans un tel contexte, l'établissement de priorités d'intervention demeure un processus complexe. Le plan permet d'établir un diagnostic complet de la situation des transports dans une région et de proposer des solutions aux principaux problèmes qui l'affectent, en tenant compte des enveloppes budgétaires disponibles et des orientations ministérielles. Il constitue un cadre général d'intervention qui balisera les actions du MTQ et de ses partenaires. En tant que maître d'œuvre des plans, le MTQ doit s'assurer de la concordance entre cet outil gouvernemental et les priorités d'action en matière d'aménagement et de développement régional retenues par les municipalités régionales de comté (MRC), les municipalités et les conseils régionaux de concertation et de développement (CRCD).

³ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : pour un aménagement concerté du territoire, document complémentaire, [Québec], ministère des Affaires municipales, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement, 1995, p. 31 et 32.

Le plan de transport de la région administrative du Bas-Saint-Laurent a été amorcé en 2000. Le territoire couvert comprend huit MRC : Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata, Les Basques, Rimouski-Neigette, La Mitis, La Matapédia et Matane (Carte 1). La région est desservie par la Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine localisée à Rimouski et par cinq centres de services répartis sur le territoire. Il s'agit des centres de services de Saint-Pascal, de Cabano, de Saint-Georges-de-Cacouna, de Mont-Joli et de Sainte-Anne-des-Monts.



Plan de transport du Bas-Saint-Laurent

Carte 1

Territoire à l'étude

Légende

Limite de la région à l'étude

- Direction territoriale (MTQ)
- Centre de services (MTQ)
- Sous-centre de services (MTQ)
- Réseau routier supérieur

- Limites des centres de services (MTQ)
- Limite municipale
- Limite de MRC

Direction Bas-Saint-Laurent -- Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine

Processus de réalisation du plan de transport : cinq grandes étapes

Le cheminement retenu pour l'élaboration du plan de transport s'articule autour de cinq grandes étapes.

1. **Programme de travail** : instrument de travail pour amorcer le plan de transport.
2. **Diagnostic et orientations** : situation actuelle et prévisible du transport des personnes et des marchandises analysée pour la région du Bas-Saint-Laurent. C'est à cette étape que furent établis les enjeux et que furent définis les orientations et les objectifs.
3. **Proposition de plan de transport** : cette proposition étant l'objet principal du présent document, elle contient les priorités d'intervention du MTQ et fera l'objet de consultations.
4. **Plan de transport** : les résultats des consultations quant à la proposition du plan de transport seront intégrés dans la version finale du plan de transport du Bas-Saint-Laurent. Ce dernier sera soumis aux autorités pour approbation.
5. **Plans d'action et suivi du plan de transport** : les plans d'action serviront d'intermédiaire pour la mise en œuvre du plan de transport. Couvrant une période de cinq ans, les moyens d'action seront ordonnancés en fonction des disponibilités budgétaires et des échéanciers de préparation technique des projets. Un processus de suivi du plan de transport sera établi et des bilans périodiques seront effectués. Une mise à jour du plan de transport ou de certaines de ses parties pourrait être nécessaire selon l'évolution de la situation régionale des transports.

Démarche informative et de consultation

Une démarche d'information et de consultation a été intégrée dans le processus de réalisation du plan de transport afin de connaître l'opinion des partenaires du MTQ ainsi que des usagers sur la situation actuelle et prévisible des transports. Cette consultation a permis aux personnes intéressées de se prononcer sur les orientations retenues. Cette démarche a favorisé l'émergence de solutions qui tiennent compte des budgets du MTQ et de ses partenaires en plus de créer le plus large consensus possible sur les moyens à prendre pour répondre aux besoins régionaux en transport.

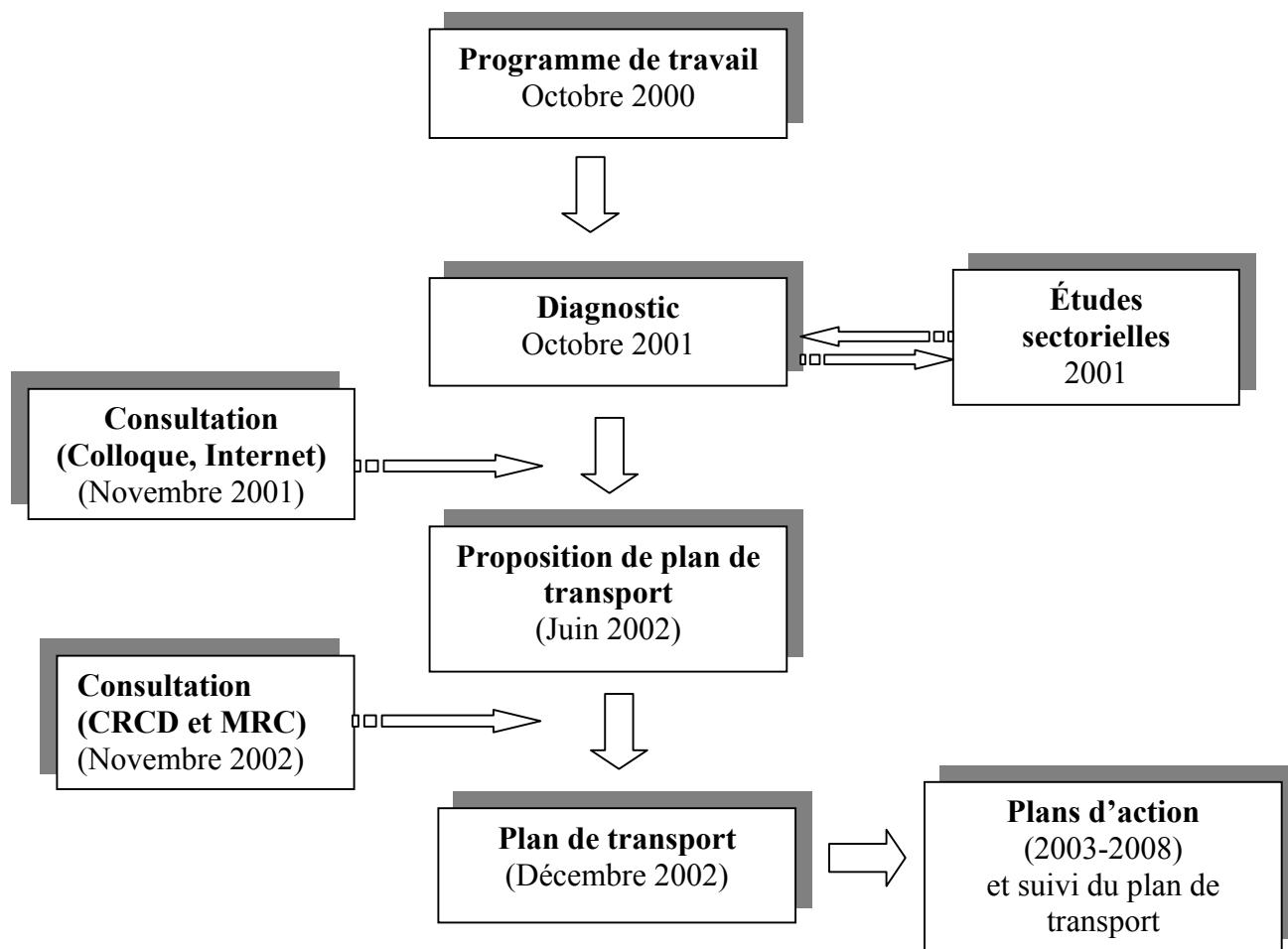
Cheminement du plan de transport régional

Le programme de travail a été déposé au mois d'octobre 2000 et devrait mener, au terme de la démarche, à la production du plan de transport ainsi que des plans d'action annuels (Figure 1).

Les études techniques nécessaires à la rédaction du diagnostic ont été effectuées en 2001. Le diagnostic fut déposé en octobre 2001. Il comprend un document d'information sur la démarche ainsi que six études thématiques portant sur les sujets suivants : Transport des personnes, Vélo et véhicules hors route, Aménagement du

territoire et environnement, Réseau routier, Sécurité routière, Utilisation optimale des modes de transport ou l'intermodalité. Ces documents, rendus publics, sont disponibles dans les bureaux et dans le site Internet du MTQ.

Figure 1 – Étapes de réalisation du plan de transport



Le 17 novembre 2001, le MTQ invitait les principaux intervenants dans le domaine du transport à participer à la consultation dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent. Plus de 600 invitations ont été expédiées à divers partenaires œuvrant dans le domaine du transport des personnes et des marchandises, que ce soit routier, aérien, ferroviaire ou maritime : entreprises expéditrices, transporteurs, municipalités, MRC, commissions scolaires, transporteurs scolaires, organismes de transport adapté, organismes de développement (CRCD et centres locaux de développement), chambres de commerce, entrepreneurs, firmes de consultants, ministères et organismes gouvernementaux, députés, clubs de véhicules tout-terrain et de motoneige, associations de marchands, associations étudiantes, Sûreté du Québec, Fédération de l'âge d'or, etc.

Le Colloque avait pour objectifs d'informer les principaux acteurs régionaux sur les enjeux et les défis dans le domaine du transport, de valider le diagnostic posé par le MTQ sur la situation régionale du transport des personnes et des marchandises, puis, finalement, d'obtenir la participation du milieu à la détermination des orientations et des objectifs en vue de l'élaboration du plan de transport régional.

L'ensemble des préoccupations et des commentaires exprimés durant le Colloque est reproduit dans le *Rapport de consultation sur le diagnostic – Colloque* de novembre 2001. Le contenu du document a été intégré à la réflexion devant conduire à la proposition du plan.

Structure du document

La proposition du plan de transport comporte cinq chapitres.

Le **chapitre 1** fait état du contexte de planification dans lequel est réalisé le plan de transport. Les orientations gouvernementales et ministérielles encadrant le plan ainsi que les principales préoccupations émergeant des exercices régionaux de planification y sont décrites. Le portrait général de l'organisation du territoire et la détermination de quatre enjeux complètent cette partie.

Les **chapitres 2, 3, 4 et 5** présentent, pour chaque enjeu, un bref diagnostic ainsi que les orientations du plan de transport régional auxquelles sont rattachés des objectifs et des moyens d'action. Alors que le **chapitre 2** se consacre aux réseaux routier et récréotouristiques, le **chapitre 3** traite des infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes ainsi que du transport des marchandises. Le **chapitre 4** porte sur le transport des personnes. Puis, finalement, le **chapitre 5** s'intéresse à la performance du MTQ.

1. CONTEXTE DE RÉALISATION

La libéralisation des échanges, la révolution technologique, le repositionnement de l'État⁴ ainsi que les problématiques environnementales et d'aménagement du territoire exercent des pressions susceptibles de modifier les besoins de transport ou la façon d'y répondre. Par ailleurs, l'évolution démographique, la structure économique et la répartition des activités sur le territoire viennent aussi conditionner la demande en transport et, en conséquence, l'offre.

La *Politique de soutien au développement local et régional*, basée sur l'accompagnement et la responsabilisation des régions, encourage un partenariat encore plus étroit entre les organismes publics et privés, et ce, autant à l'échelle provinciale, régionale qu'à l'échelle locale⁵.

Aussi, par la *Politique nationale de la ruralité*, le gouvernement du Québec s'engage de façon solidaire à travailler au renouveau, à la prospérité et à la pérennité des communautés locales. Entre autres, l'État québécois entend adapter et moduler ses programmes et ses mesures pour tenir compte des spécificités des milieux ruraux, agir en partenariat avec les meneurs des communautés locales et régionales, et proposer, lorsque cela est souhaitable, des outils et des moyens décentralisés, rendant plus autonomes les collectivités rurales dans leur développement. Dans le domaine du transport, cela signifie davantage de ressources financières pour soutenir et consolider les expériences de transport intégré, mais aussi pour accélérer les investissements destinés à accroître sensiblement le rythme des interventions sur les infrastructures⁶.

Finalement, au moment où les cadres institutionnels et gouvernementaux se redéfinissent, le MTQ doit revoir sa gestion en adoptant une approche qui met l'accent sur les résultats et la transparence⁷.

Les orientations ministérielles et gouvernementales ainsi que celles relatives au développement régional (planification stratégique régionale du CRCD) et à l'aménagement du territoire (schémas d'aménagement des MRC) seront présentées dans ce chapitre.

⁴ En référence à l'assainissement des finances publiques, la déréglementation et le rôle moins interventionniste de l'État.

⁵ SECRÉTARIAT AU DÉVELOPPEMENT DES RÉGIONS, *Politique de soutien au développement local et régional*, Les Publications du Québec, 1997, 50 p.

⁶ MINISTÈRE DES RÉGIONS, *Politique nationale de la ruralité*, Bibliothèque nationale du Québec, 2001, 73 p.

⁷ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004*, Québec, Direction des communications, avril 2001, p. 31.

1.1 ORIENTATIONS MINISTÉRIELLES ET GOUVERNEMENTALES

1.1.1 Mission et planification stratégique du MTQ

La mission du MTQ est d'assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec.

Les orientations et les axes d'intervention inscrits au plan stratégique 2001-2004 influencent le contenu du présent document⁸.

Orientation 1 : Des systèmes de transport plus efficaces au service du développement socioéconomique du Québec et de ses régions

- Favoriser la compétitivité du Québec par des systèmes de transport plus efficaces pour accéder aux marchés extérieurs
- Appuyer le développement socioéconomique des régions du Québec

Orientation 2 : Des transports plus sécuritaires en collaboration avec tous les organismes privés et publics concernés

- Accroître la sécurité dans les transports

Orientation 3 : Une organisation plus performante afin d'améliorer les services à la population

- Mieux servir la population
- Instaurer une gestion dynamique et plus efficace

1.1.2 Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire

Le MTQ a participé à la formulation des orientations gouvernementales⁹ en matière d'aménagement du territoire lors du début du processus de révision des schémas d'aménagement. Voici les orientations qui concernent particulièrement les transports :

- privilégier la consolidation des zones urbaines existantes et donner la priorité à la revitalisation des centres-villes et des secteurs anciens;

⁸ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004, Québec, Direction des communications, avril 2001, 50 p.

⁹ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : pour un aménagement concerté du territoire, [Québec], document préparé par la Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire du ministère des Affaires municipales avec la collaboration des ministères concernés, 1994, p. 18, 78.

- orienter l'extension urbaine dans les parties du territoire pouvant accueillir le développement de façon économique, et ce, dans le respect de l'environnement;
- favoriser une approche intégrée du développement pour l'ensemble d'une agglomération urbaine;
- préserver les infrastructures de transport, maintenir un service adéquat aux usagers et soutenir le développement socioéconomique des différentes régions du Québec en optimisant les acquis des différents modes de transport.

1.1.3 Grands principes du développement durable

Le MTQ souscrit également aux principes du développement durable. Dans le rapport Brundtland, le développement durable est défini comme « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ».

Pour sa part, l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) spécifie que « un système de transport durable ne met pas en péril la santé publique ou les écosystèmes et rencontre les besoins d'accessibilité qui sont compatibles avec a) l'utilisation des ressources naturelles renouvelables à un taux qui est inférieur à leur taux de régénération, et b) l'utilisation des ressources non renouvelables en deçà des taux de développement des nouvelles ressources substitués.

Plus spécifiquement, un système de transport durable en est un qui, durant son cycle entier d'opération :

1. permet de rencontrer les objectifs reconnus pour l'atteinte d'une santé publique et d'un environnement de qualité;
2. est compatible avec la conservation et l'amélioration de l'intégrité des écosystèmes naturels et humains, et;
3. ne contribue pas à aggraver les répercussions environnementales globales associées aux activités des transports, telles que les changements climatiques et la diminution de la couche d'ozone stratosphérique¹⁰. »

Ces principes s'intègrent dans la pratique du MTQ par l'application de la *Politique sur l'environnement*¹¹ à toutes les étapes de réalisation des projets du MTQ et par une participation du MTQ à la stratégie québécoise de protection de la diversité biologique, à l'atteinte des objectifs contenus dans la politique énergétique du Québec¹² et aux objectifs gouvernementaux visant la gestion de l'urbanisation. De

¹⁰ OCDE, EST! Environmentally Sustainable Transport : Futures, Strategies and Best Practices, synthesis report, octobre 2000, p. 35.

¹¹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, La Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec, Québec, ministère des Transports, Direction des communications, 1994, 12 p.

¹² MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES, L'énergie au service du Québec : une perspective de développement durable, Charlesbourg, ministère des Ressources naturelles, Direction des relations publiques, 1996.

plus, le MTQ est directement impliqué dans le Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques¹³.

1.1.4 Amélioration de la qualité de vie et de l'environnement le long des infrastructures de transport

Les infrastructures de transport en place ont des répercussions importantes sur les milieux qu'elles traversent. L'amélioration de la qualité de vie et de la qualité de l'environnement le long des infrastructures routières passe notamment par la réduction de l'impact du bruit généré par leur utilisation et par la préservation et la mise en valeur des paysages. Les incidences de l'exploitation des infrastructures sur les autres composantes environnementales (eau, sol, faune, flore, etc.) sont aussi prises en compte dans la gestion courante du MTQ et des autres organismes de transport.

1.1.5 Des services de base pour l'ensemble de la population

Enfin, le plan de transport intègre, dans la mesure du possible, les principes d'équité en matière d'accessibilité et de disponibilité des services de transport. Il tente de répondre aux besoins fondamentaux de l'ensemble de la population régionale.

1.2 ORIENTATIONS RÉGIONALES

1.2.1 Développement régional

Le CRCD a complété et adopté, le 7 avril 2000, sa planification stratégique¹⁴. Cet exercice détermine les grands axes de développement privilégiés par la région et a conduit, le 20 février 2001, à la signature d'une entente cadre de développement avec le gouvernement du Québec¹⁵.

Cette planification propose une approche globale plutôt que sectorielle et repose sur la concertation des partenaires et la convergence des actions. Elle propose une vision positive de l'avenir de la région qui devrait être partagée et soutenue par l'ensemble des meneurs du Bas-Saint-Laurent. La vision du plan stratégique du CRCD est la suivante :

« Le Conseil régional de concertation et de développement s'engage dans une démarche de 15 ans qui vise à faire du Bas-Saint-Laurent

¹³ MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques, Québec, 2000.

¹⁴ CONSEIL RÉGIONAL DE CONCERTATION ET DE DÉVELOPPEMENT DU BAS-SAINT-LAURENT, Vision 2000-2015 : plan stratégique régional 2000-2005, Rimouski, CRCD du Bas-Saint-Laurent, juin 2000, 39 p.

¹⁵ Entente cadre de développement de la région du Bas-Saint-Laurent 2000-2005 entre le gouvernement du Québec représenté par le ministre des Régions et ministre responsable de la région du Bas-Saint-Laurent, M. Jean-Pierre Jolivet, et le CRCD du Bas-Saint-Laurent représenté par madame Ginette Saint-Amand, signée le 20 février 2001.

une référence mondiale dans la protection et l'utilisation des ressources naturelles. Il entend également faire en sorte que la région soit reconnue pour son patrimoine naturel, sa vitalité culturelle et l'excellence de ses ressources humaines.

Fort du capital social bas-laurentien, le CRCD vise, de plus, à renforcer la cohésion sociale du milieu, l'équité entre les personnes, l'influence régionale sur les leviers économiques et la convergence des actions de développement des territoires qui composent la région.

En réalisant ce grand projet, le CRCD et ses partenaires mettront à profit la capacité reconnue du Bas-Saint-Laurent de faire des choix collectifs. Ils s'appuieront impérieusement sur un réseau de formation dynamique et diversifié qui produit, diffuse et partage des savoirs de pointe générateurs d'activités de développement. Ils porteront une attention particulière à la maîtrise et à la circulation de l'information de même qu'aux nouvelles technologies de production. Ils compteront continuellement sur l'innovation et l'esprit entrepreneurial des personnes et des organisations. La mise à contribution des jeunes sera l'une des pierres d'assise de ce projet régional concerté. »

Le plan stratégique 2000-2005 cible six grands défis en lien avec cette vision, à savoir :

- le défi de l'excellence en matière de protection et d'utilisation des ressources naturelles;
- le défi de la formation;
- le défi de l'innovation et de la diversification économique;
- le défi de la cohésion sociale;
- le défi de la qualité de vie;
- le défi de la valorisation du Bas-Saint-Laurent.

Le CRCD et ses partenaires entendent demeurer attentifs aux dimensions de base du développement régional et aux changements susceptibles d'influencer l'environnement socioéconomique. Le transport des personnes et des marchandises fait partie des éléments à considérer. Le CRCD s'associe au MTQ dans le cadre de l'élaboration du plan de transport régional.

Dans ce domaine, les enjeux définis par le CRCD sont les suivants¹⁶ :

- le développement de l'ensemble des infrastructures de transport, qu'elles soient portuaires, ferroviaires, aériennes ou terrestres;

¹⁶ MINISTÈRE DES RÉGIONS, Entente cadre de développement de la région du Bas-Saint-Laurent 2000-2005. [], ministère des Régions. 2001, p. 20.

- le renforcement de l'intermodalité par l'utilisation des différents réseaux de façon optimale;
- le développement des services de transport des personnes, dont le transport aérien et le transport collectif pour les communautés rurales.

1.2.2 Aménagement du territoire

L'étroite relation entre les systèmes de transport et l'aménagement du territoire montre l'importance de la concertation entre les gestionnaires du réseau routier et de l'aménagement du territoire. Les choix de l'un influencent le résultat attendu de l'autre. L'exercice de planification des transports, effectué par les MRC par l'entremise du schéma d'aménagement ou par le MTQ par l'entremise du plan de transport, précise ces choix.

En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), les MRC ont la responsabilité de la planification de l'aménagement de leur territoire. Au moment de l'élaboration de la première génération des schémas d'aménagement, les contenus obligatoires et facultatifs en matière de transport se limitaient à l'énumération et à la localisation des infrastructures et des équipements de transport. Depuis les modifications apportées à la LAU en 1993 en matière de contenu obligatoire lié aux transports dans les schémas d'aménagement, ces derniers doivent désormais comprendre la planification des transports et la détermination des voies de circulation occasionnant des contraintes à l'occupation du sol.

Les systèmes de transport et les mesures en matière d'aménagement du territoire ont des effets structurants majeurs sur l'organisation de l'espace et la localisation des activités humaines, puisqu'ils encadrent et conditionnent le développement et l'évolution d'un milieu.

De ce fait, il est nécessaire d'évaluer et de gérer la mise en place et l'entretien des équipements et des infrastructures de transport, mais aussi d'ajuster les orientations en matière d'aménagement du territoire afin de protéger la qualité de vie ainsi que l'efficacité et la sécurité des réseaux de transport.

Les orientations définies par les MRC qui ont entrepris la révision de leur schéma d'aménagement portent sur l'efficacité et la sécurité des réseaux de transport terrestre (Tableau I). L'établissement d'un lien autoroutier entre Saint-Georges-de-Cacouna et Le Bic, la mise en valeur des paysages, la mise en place de services de transport des personnes, l'amélioration de la sécurité sur la route 185, le maintien des infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes ainsi que le développement de l'intermodalité font partie des préoccupations locales.

Tableau I – Grandes orientations en matière de transport inscrites dans les projets ou les schémas d'aménagement révisés des MRC

MRC	Orientations en transport
Kamouraska (PSAR, avril 2000)	- Maintenir les réseaux de transport fonctionnels et sécuritaires - Développer un mode de gestion efficace de l'entretien du réseau routier - Appuyer les initiatives visant à offrir des modes alternatifs de transport des personnes
Témiscouata (PSAR, juin 2001)	- Augmenter la sécurité sur la route 185 - Maintenir la fonctionnalité des principaux axes routiers de la MRC (routes 185, 289 et 232) - Protéger les axes de circulation « de loisir » - Préserver la fonctionnalité de l'emprise ferroviaire du Transcontinental pour le transport des marchandises - Assurer le maintien du service de traversier sur le lac Témiscouata, entre Notre-Dame-du-Lac et Saint-Juste-du-Lac - Préserver l'intégrité du sentier Petit-Témis et du tronçon Monk à des fins récréotouristiques
Les Basques (PSAR, octobre 2001)	- Garantir à la population de la région d'appartenance des Basques des réseaux publics de transport, d'énergie et de télécommunication sécuritaires, efficaces et modernes - Contribuer à la sécurité dans les transports en adoptant des mesures afin de protéger le corridor routier (route 132) et afin de réduire les conflits d'usages (accès, intersections) - Améliorer certaines sections de la route nationale 132 et de la route régionale 293 qui présentent des problèmes de fluidité de circulation - Éviter la pollution visuelle et favoriser la protection des paysages le long des routes
Rimouski-Neigette (PSAR, septembre 2000)	- Établir un lien autoroutier avec les grands marchés (parachèvement de l'autoroute 20 entre Saint-Georges-de-Cacouna et Le Bic) - Assurer la sécurité et l'efficacité sur l'ensemble du réseau routier, notamment le long des routes 132, 232 et 234 - Assurer la viabilité des installations portuaires et aéroportuaires de Rimouski - Promouvoir l'intermodalité entre les modes de transport - Trouver une solution au problème de desserte pour le transport en commun de Rimouski-Est et de Pointe-au-Père
La Mitis (PSAR, février 1999)	- Améliorer les réseaux de transport, maintenir des modes alternatifs de transport et préserver la fonctionnalité du réseau routier - Prévenir et réduire les inconvénients environnementaux associés à la circulation de transit et assurer un paysage de qualité en bordure du réseau routier supérieur
La Matapédia (SAR, février 2001)	- Mettre la priorité sur le parachèvement de la réfection des routes 132 et 195 et poursuivre les travaux d'entretien des chaussées sur tout le réseau supérieur - Améliorer les niveaux de fluidité et de sécurité des principaux axes routiers dans les milieux urbains et périurbains - Maintenir des modes et des services alternatifs de transport qui répondent adéquatement aux exigences de la clientèle matapédienne
Matane (SAR, 9 mai 2001)	- Poursuivre le développement des infrastructures portuaires et des services de transport maritime - Améliorer le réseau routier (repérer et corriger les tronçons dangereux, poursuivre la réalisation des travaux de correction du tracé de la route 195) - Développer l'intermodalité des transports

1.3 PORTRAIT DE L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

L'organisation du territoire repose sur plusieurs pôles urbains relativement importants et sur un grand nombre de villages répartis dans toute la région. Un exercice de typologie urbaine, fondée sur le rôle de desserte d'une population¹⁷, révèle que le territoire du Bas-Saint-Laurent s'organise à partir de trois niveaux urbains : les villes moyennes (Rivière-du-Loup et Rimouski), les petites villes (La Pocatière, Trois-Pistoles, Mont-Joli, Matane, Amqui) et les centres qui offrent des services (Saint-Pascal, Cabano, Notre-Dame-de-Lac, Dégelis, Sayabec, Causapscal). Ces derniers matérialisent une forme urbaine diffuse à mi-chemin entre le monde rural et le monde urbain (Carte 2).

C'est à partir de ces centres urbains hiérarchisés qu'est assurée la desserte d'une région dont le taux d'urbanisation dépasse légèrement le 60 p. 100^{18, 19}. En 1996, ces centres urbains regroupaient près de 131 522 personnes, soit 64 p. 100 de la population du Bas-Saint-Laurent (34 p. 100 dans les villes moyennes, 22 p. 100 dans les petites villes et 8 p. 100 dans les centres offrant des services), comparativement à 74 511 personnes (36 p. 100) dans le monde rural. En 2001, ces centres urbains comptaient 128 526 personnes, comparativement à 72 069 personnes sur le reste du territoire.

Les grandes affectations du sol décrites dans les schémas d'aménagement indiquent une prédominance des vocations agricole, urbaine et industrio-commerciale dans la bande littorale adjacente à l'estuaire du fleuve Saint-Laurent, alors que la partie méridionale de la région se caractérise davantage par les vocations associées à l'exploitation des ressources naturelles (agroforestière, forestière, conservation, récréative, etc.). Les vocations agricole et urbaine sont également présentes dans les deux longues vallées localisées en position transversale par rapport aux grands axes de plissement appalachiens avec leurs grands lacs, tels que Témiscouata et Matapédia.

Selon les schémas d'aménagement des MRC, les zones forestières, agricoles et agroforestières couvrent 85,9 p. 100 du territoire, soit respectivement 51,4 p. 100, 17,9 p. 100 et 16,6 p. 100 de l'ensemble du territoire. Les affectations de conservation et de récréation représentent respectivement 11,5 p. 100 et 1,5 p. 100 de l'ensemble du territoire, comparativement à 0,2 p. 100 et à 1 p. 100 pour l'affectation industrio-commerciale et le périmètre urbain.

La région est desservie par trois axes routiers principaux : un axe qui traverse le territoire du Bas-Saint-Laurent d'est en ouest pour rejoindre la Gaspésie (autoroute 20 et route 132) et deux axes qui traversent les territoires du Témiscouata

¹⁷ Pierre BRUNEAU, Système d'information en aménagement du territoire et développement régional : les armatures urbaines, Montréal, Hydro-Québec et Université du Québec à Rimouski, Rimouski, décembre 1992, 194 p.

¹⁸ Proportion de la population vivant dans un milieu comptant au moins 1 000 habitants et au moins 400 habitants au kilomètre carré.

¹⁹ Source : <http://atlasbsl.uqar.qc.ca>

et de la Matapédia, du nord vers le sud, pour rejoindre le Nouveau-Brunswick (routes 185 et 132) ou la Gaspésie (route 132). Des tronçons ferroviaires, des traverses maritimes, des ports ainsi que des liaisons aériennes sont également présents le long de ces principaux axes de communication. Finalement, un réseau de routes nationales, régionales, collectrices, locales et d'accès aux ressources assure l'accès à l'ensemble du territoire.

1.4 ENJEUX RÉGIONAUX ET TRANSPORT

Le contexte régional, les orientations gouvernementales et ministérielles, le portrait de l'organisation du territoire ainsi que la consultation publique réalisée en novembre 2001 ont permis de définir des enjeux. À ces enjeux sont rattachés des orientations, des objectifs, des moyens d'action et des indicateurs.

Le positionnement de la région du Bas-Saint-Laurent fait en sorte que les liaisons avec l'extérieur peuvent s'effectuer par terre, par mer et par air. Les éléments de contexte constituant des défis, des opportunités et des préoccupations et qui serviront à déterminer les enjeux en transport sont :

- l'importance du corridor du fleuve Saint-Laurent comme voie de circulation;
- la présence de deux longues vallées orientées nord-sud offrant un accès facile à l'intérieur des terres, aux provinces maritimes et à la partie méridionale de la Gaspésie (Baie-des-Chaleurs);
- le potentiel de complémentarité entre les réseaux routier, ferroviaire et portuaire;
- les liaisons terrestres et maritimes nationales avec les autres régions du Québec (Gaspésie, Côte-Nord) et les provinces maritimes;
- un réseau routier bien hiérarchisé et étendu donnant accès à l'ensemble du territoire ainsi qu'aux ressources;
- la prédominance du territoire rural et l'expansion des zones urbaines;
- le territoire urbanisé et la population répartis majoritairement dans la zone littorale au fleuve Saint-Laurent;
- les effets des infrastructures de transport sur les milieux de vie, les paysages et l'environnement;
- un secteur manufacturier fortement tributaire des activités forestières et agricoles;
- une activité touristique en expansion, particulièrement en raison de la Route verte, des véhicules hors route et des activités nautiques;
- la vocation maritime de la région et la présence d'activités de recherche et de développement, notamment en logistique de transport, de chantiers maritimes et d'entreprises de production d'équipements de transport;
- la modernisation de la gestion publique au MTQ et le nouveau cadre de gestion gouvernementale basé sur les résultats.

Quatre enjeux ont été retenus pour le plan de transport du Bas-Saint-Laurent.

- Enjeu 1 :** la mobilité des personnes et des marchandises sur un réseau routier sécuritaire basée sur les besoins de déplacement interrégional et intrarégional
- Enjeu 2 :** le maintien et l'amélioration des infrastructures maritimes, aériennes et ferroviaires dans une perspective de complémentarité et de desserte de secteurs isolés
- Enjeu 3 :** l'intégration de systèmes de transport des personnes afin de desservir les communautés rurales et d'offrir des services interurbains complémentaires
- Enjeu 4 :** l'amélioration de la performance du MTQ afin d'offrir des services de qualité à la population

2. MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES SUR UN RÉSEAU ROUTIER SÉCURITAIRE BASÉE SUR LES BESOINS DE DÉPLACEMENT INTERRÉGIONAL ET INTRARÉGIONAL

Étant responsable de l'exploitation du réseau routier supérieur et du réseau d'accès aux ressources, les actions réalisées par le MTQ visent à assurer la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport routier efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec.

Le MTQ soutient les municipalités dans le but de leur permettre d'assumer adéquatement leurs responsabilités en matière de voirie par le biais de programmes d'aide financière.

Une description des réseaux de transport routier, de l'état et de l'utilisation permet de définir la problématique générale associée aux déplacements. Les orientations et les objectifs précisent le choix des actions visant à assurer la circulation fonctionnelle et sécuritaire des personnes et des biens.

2.1 DIAGNOSTIC DES RÉSEAUX ROUTIER ET RÉCRÉOTOURISTIQUES

Dans ce chapitre, les systèmes de transport routier seront abordés sous l'angle de la fonctionnalité²⁰ et de la sécurité, mais également de leurs effets sur le milieu de vie, les paysages et l'environnement. Quant aux réseaux récréotouristiques, ils seront traités du point de vue de la sécurité puisqu'ils interfèrent régulièrement avec le réseau routier.

2.1.1 Réseau routier

Le réseau de transport routier, la sécurité et le concept d'exploitation sont décrits dans cette section.

2.1.1.1 Fonctionnalité et état du réseau routier

La région du Bas-Saint-Laurent compte 1 942 kilomètres de routes, dont la responsabilité incombe au MTQ. Il s'agit de 111 kilomètres d'autoroute, de 615 kilomètres de routes nationales, de 385 kilomètres de routes régionales, de 763 kilomètres de routes collectrices et de 68 kilomètres de routes d'accès aux ressources. Les routes sous la responsabilité des municipalités ou d'autres organisations publiques sont estimées à 7 492 kilomètres. La région compte également 643 structures ou ouvrages d'art, dont 299 sont sous la responsabilité du

²⁰ La fonction de la route désigne le service routier offert sur les plans de la capacité de circulation, de la clientèle (trafic local, de transit, touristique, camionnage, etc.), du temps de parcours et du soutien au développement économique (desserte d'un site industriel, d'un pôle régional, d'un port, d'un site touristique, etc.).

MTQ et 344 sous la responsabilité des municipalités ou d'autres organisations publiques.

Les caractéristiques géométriques retenues dans l'analyse du réseau routier²¹ sont la visibilité au dépassement, le profil en travers (largeurs des voies et des accotements), les pentes critiques et les courbes sous-standards. Elles montrent que les écarts de visibilité par rapport aux normes ainsi que le nombre de courbes sous-standards et de pentes critiques sont plus importants sur les sections de routes qui longent un cours d'eau (routes 195 et 234) ou qui traversent un secteur présentant un relief montagneux (routes 293 et 297). Les largeurs des voies de circulation sont généralement adéquates, celles des accotements pourraient être améliorées.

La majorité de la circulation des véhicules à l'échelle régionale se fait sur trois axes routiers importants. Le premier longe le littoral sud de l'estuaire du fleuve Saint-Laurent, alors que les deux autres traversent les monts Notre-Dame en empruntant le Témiscouata et la vallée de la Matapédia. Il s'agit de l'autoroute 20 et des routes nationales 132 et 185. Un autre axe routier s'est développé graduellement le long de la rivière Matane où serpente la route nationale 195 qui assure la liaison entre Matane et Amqui et la vallée de la Matapédia. Globalement, le débit journalier moyen annuel (DJMA) pondéré de l'autoroute 20 est de 8 412 véhicules par jour. Il se situe à 6 859 véhicules sur la route nationale 185, comparativement à 3 816 et à 1 731 respectivement sur les routes nationales 132 et 195. Les véhicules lourds représentent plus de 20 p. 100 du débit de circulation sur l'autoroute 20, sur les routes 185 et 298 ainsi que sur certaines sections des routes 132 et 195 (vallée de la Matapédia).

La région présente un faible pourcentage des routes ayant des problèmes de congestion (5 p. 100). La croissance de la circulation moyenne annuelle est de l'ordre de 2,5 p. 100 sur la route 185 et de 2,3 p. 100 sur la route 132 entre Rivière-du-Loup et Rimouski. À l'est de Rimouski, cette croissance est de 1,3 p. 100 dans la partie orientale de la MRC de Matane, alors qu'elle serait de 3,1 p. 100 dans la zone d'influence d'Amqui.

²¹ L'analyse se limite au réseau routier sous la responsabilité du MTQ, puisque les données ne sont pas disponibles pour le réseau routier local.

État des chaussées

L'analyse de l'état des chaussées²² selon l'indice de rugosité international (IRI)²³ indique que plus de 36 p. 100²⁴ du réseau a besoin d'interventions à court terme sur les surfaces de roulement. Ce sont les routes régionales qui ont le pourcentage le plus élevé de déficiences au-dessus du seuil d'intervention (45 p. 100), suivies de l'autoroute 20 (38 p. 100), des collectrices (36 p. 100) et des nationales (31 p. 100).

Une analyse plus fine montre que le pourcentage de déficiences varie peu sur l'autoroute 20 (37,9 %) et les routes nationales (29,9 %), alors que les différences sont plus prononcées sur les routes collectrices (38,2 %) et les routes régionales (50,7 %). La moyenne globale est de 37,9 % en 2000.

Sur le réseau routier stratégique, le pourcentage de déficiences est de 37,9 % sur l'autoroute 20, de 18,1 % sur les routes nationales et de 46,2 % sur les routes régionales pour une moyenne globale de 26,6 %.

Pour ce qui est de l'orniérage, les routes collectrices sont les plus affectées avec quelque 21 kilomètres de routes dépassant le seuil de 15 millimètres. Les routes nationales englobent 12 kilomètres de chaussées avec des déficiences majeures, comparativement à 3 kilomètres pour les routes régionales et à 1 kilomètre pour l'autoroute.

État des structures

De façon générale, l'état des structures sous la responsabilité du MTQ est jugé déficient²⁵ dans une proportion de 1 p. 100 (2), acceptable dans une proportion de 48 p. 100 (142) et en très bon état dans une proportion de 52 p. 100 (153)²⁶. L'indice fonctionnel indique que 2 p. 100 des structures (6) sont déficientes, comparativement à 2 p. 100 (7) acceptables et 96 p. 100 (284) en bon état.

En considérant la cote des éléments principaux de l'indice d'état (< 3) et l'indice de fonctionnalité (< 40), le nombre de structures déficientes s'établit à 68 (22,7 p. 100)²⁷.

Des sites d'érosion et des projets de stabilisation des berges ont été répertoriés le long de certaines routes contiguës à l'estuaire du fleuve Saint-Laurent ou à certaines rivières. C'est le cas entre autres de la route 132 entre Matane et Sainte-Flavie et de la route 195 à Saint-Jérôme-de-Matane.

²² MTQ, système GCH-6011, données 2000 (analyse avec des segments de 100 mètres).

²³ L'IRI mesure le résultat des déformations, des gonflements et des tassements de la route.

²⁴ Des corrections ont été apportées aux données présentées dans l'étude technique sur le réseau routier soumise lors du Colloque de novembre 2001.

²⁵ La structure est jugée déficiente lorsque l'indice est inférieur au seuil critique fixé à 40 et en bon état lorsque l'indice est supérieur à 75.

²⁶ L'évaluation des structures résulte de la compilation des données recueillies lors des inspections détaillées de janvier 1998 à décembre 2000.

²⁷ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, Direction des structures, 2002-05-07, document interne.

Pour ce qui est des structures sous la responsabilité des municipalités, l'indice d'état révèle que 2 p. 100 (7) d'entre elles nécessitent une réfection majeure, alors que 56 p. 100 (189) demandent des corrections et 42 p. 100 (144) un entretien préventif seulement. Selon l'indice fonctionnel, 28 p. 100 (94) de celles-ci nécessitent une réfection majeure, alors que respectivement 14 p. 100 (49) et 58 p. 100 (197) requièrent des travaux de correction et un entretien préventif.

Dans la région, les ponts qui ont une capacité portante limitée sont au nombre de 6 sur le réseau du MTQ et de 75 sur le réseau municipal.

Tableau II – Restriction des charges sur les ponts

Responsabilité	Affichage recommandé	Nombre de ponts
MTQ	Charges légales	5
	Tonnage réduit	1
Municipalité	Charges légales	42
	Tonnage réduit	33

Source : MTQ, système 5016, septembre 2000

2.1.1.2 Exploitation du réseau routier

L'exploitation du réseau routier requiert différentes actions visant à assurer la circulation fonctionnelle et sécuritaire des personnes et des biens. Parmi celles-ci, se retrouvent l'entretien courant et périodique, la gestion du corridor et le monitoring.

Présents sur l'ensemble du territoire, les cinq centres de services localisés à Saint-Pascal, Cabano, Saint-Georges-de-Cacouna, Mont-Joli et Sainte-Anne-des-Monts ont pour rôle d'assurer la planification, la programmation et la réalisation des activités d'exploitation des infrastructures de transport.

Entretien courant et périodique

L'entretien courant et périodique vise à maintenir un niveau de service qui se rapproche le plus possible de l'état initial de l'infrastructure de transport terrestre tout en tenant compte de sa classification fonctionnelle.

L'entretien comprend plusieurs activités menant à la réalisation de produits et de services, à savoir la maintenance de diverses infrastructures ou de divers équipements tels que les systèmes de sécurité, les chaussées et les accotements, les systèmes de drainage, les abords des routes, les structures, les quais et les débarcadères.

Les activités de viabilité hivernale²⁸ visent à maintenir des liens routiers fonctionnels malgré les changements météorologiques modifiant les conditions de conduite. Bien

²⁸ Champ de compétences couvrant l'ensemble des actions et dispositions prises par tous les acteurs pour s'adapter à ou combattre, directement ou indirectement, la dégradation des conditions de circulation en situations hivernales.

sûr, des activités de déneigement et d'épandage de matériaux (fondants et abrasifs) sont réalisées, mais le MTQ considère également, comme solutions viables, l'aménagement de haies brise-vent ou le maintien de bandes boisées le long du réseau routier comme il est souvent préconisé dans des règlements municipaux relatifs au déboisement. De plus, chaque hiver, le MTQ informe les usagers des conditions routières par la voie des médias et le service de renseignements sur l'état des routes en plus de mettre sur pied une campagne de sensibilisation auprès des usagers quant aux dangers de l'hiver.

Gestion des corridors

La gestion des corridors vise à maintenir et à améliorer l'intégrité structurale, la fonctionnalité et la sécurité des infrastructures lorsqu'il y a intervention d'un tiers. Par exemple, de nombreux permis sont accordés chaque année afin d'autoriser des accès, des panneaux publicitaires, des lieux de circulation pour les véhicules hors route, des événements spéciaux, etc.

La gestion des réclamations et les infractions à diverses lois font également partie de la gestion des corridors de même que la rétrocession et l'entretien des immeubles extraroutiers.

Monitoring

Le monitoring consiste à mettre en place des moyens visant à assurer une meilleure connaissance de l'état et de l'utilisation du réseau. Il inclut la gestion des urgences (incidents, sinistres, catastrophes, usagers en difficulté, plan des mesures d'urgence, etc.) ainsi que la gestion de la circulation, notamment lors de la réalisation des travaux routiers.

De plus, divers moyens sont mis en œuvre pour informer les citoyens : la carte routière, les services d'information sur l'état des routes ou les entraves à la circulation, etc. Un système de gestion des plaintes a également été instauré, et le MTQ répond régulièrement aux demandes émanant du milieu.

2.1.2 Réseaux récréotouristiques

Les voies cyclables et les sentiers de véhicules hors route côtoient régulièrement les réseaux routiers supérieur ou municipal. De plus, le vélo et les véhicules hors route représentent un excellent potentiel de développement récréotouristique pour la région. Aussi, leur popularité grandissante a incité le MTQ à collaborer avec les divers acteurs du milieu afin de permettre la pratique sécuritaire de ces activités tout en respectant l'environnement.

Voies cyclables

Depuis l'adoption de la *Politique sur le vélo*²⁹ en 1995, de nombreux aménagements cyclables ont été réalisés ou sont en voie de l'être dans la région. Le réseau le plus important est certes la Route verte, un itinéraire cyclable de plus de 4 000 kilomètres reliant les différentes régions du Québec du nord au sud et de l'est à l'ouest.

D'une longueur évaluée à 603 kilomètres, la Route verte du Bas-Saint-Laurent comprend trois axes principaux :

- **Petit-Témis** (axe 8 de la Route verte), une piste cyclable qui emprunte une ancienne emprise ferroviaire désaffectée de Rivière-du-Loup à Edmunston au Nouveau-Brunswick, d'une longueur approximative de 116 kilomètres, dont 112 kilomètres aménagés;
- **Littoral** (axe 1 de la Route verte), de Sainte-Anne-de-la-Pocatière à Matane, d'une longueur de 318 kilomètres, dont 199 kilomètres aménagés;
- **Route du saumon** (axe 1 de la Route verte), de Sainte-Flavie à la limite ouest de Saint-André-de-Restigouche dans la vallée de la Matapédia, d'une longueur de 169 kilomètres, dont 108 kilomètres aménagés.

Les aménagements cyclables de la Route verte seraient réalisés sur près de 419 kilomètres (70 p. 100). Plus de 162 kilomètres de voies cyclables ont été balisés par Vélo Québec, dont 112 kilomètres au Petit-Témis, 29 kilomètres dans la MRC des Basques, 17 kilomètres dans la MRC de Rimouski-Neigette et 4 kilomètres dans la ville de Matane.

Tableau III – Estimation de l'état d'avancement de la Route verte dans le Bas-Saint-Laurent (2002)

Axe		MTQ	Municipalités et privé	Total
Petit-Témis	Longueur (km)	0,0	115,5	115,5
	Tronçons aménagés (km)	0,0	112,0	112,0
Littoral	Longueur (km)	113,4	204,8	318,2
	Tronçons aménagés (km)	54,0	145,2	199,3
Route du saumon	Longueur (km)	64,8	104,0	168,8
	Tronçons aménagés (km)	13,9	93,8	107,7
Total	Longueur (km)	178,3	424,3	602,6
	Tronçons aménagés (km)	67,9	351,1	419,0

Source : MTQ, DTBGI, SIP (données mises à jour le 1 juillet 2002)

Les principales contraintes d'implantation de la Route verte sont liées à la présence de cours d'eau (rivières Verte, Trois-Pistoles, Rimouski, Mitis, Matapédia), de secteurs urbains (Rivière-du-Loup, Saint-Georges-de-Cacouna, Amqui, Causapscale) ou de droits de passage (rivière Mitis).

²⁹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC et SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, *Politique sur le vélo*, Québec, ministère des Transports du Québec, Direction des communications, 1995, 22 p.

À l'est de la ville de Matane, l'axe 1 de la Route verte (Littoral) se poursuit en circuit cyclable régional jusqu'à Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine dans la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.

Certaines municipalités et MRC ont aménagé ou déterminé d'autres circuits cyclables régionaux ou locaux. Toutefois, aucun inventaire n'a été réalisé à cet effet.

Véhicules hors route

La région compte plus de 47 motoneiges par tranche de 1 000 habitants, comparativement à 20 pour le Québec, et 50 véhicules tout-terrain par tranche de 1 000 habitants en comparaison à 25 pour le Québec. Considérant le nombre de motoneiges et de véhicules tout-terrain ainsi que le potentiel d'attraction touristique de la région, l'apport économique des véhicules hors route est très important dans le Bas-Saint-Laurent.

Les activités liées à la motoneige sont mieux encadrées et organisées que celles se rapportant aux véhicules tout-terrain. En 2000-2001, 18 clubs de motoneige rassemblant 4 964 membres entretenaient 2 875 kilomètres de sentiers. Pour ce qui est des véhicules tout-terrain, la région comptait sept clubs et 1 455 membres. La longueur des sentiers reconnus par la Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ) s'établissait à 182 kilomètres en hiver et à 840 kilomètres en été.

La problématique du bruit, des sentiers et de la circulation des véhicules hors route demeure actuelle. De plus, la circulation dans les emprises routières, sur les routes publiques, dans les zones fragiles et sur les terrains privés constitue un problème réel davantage important du côté du véhicule tout-terrain, alors que la pérennité des sentiers constitue toujours une problématique importante pour les différents clubs.

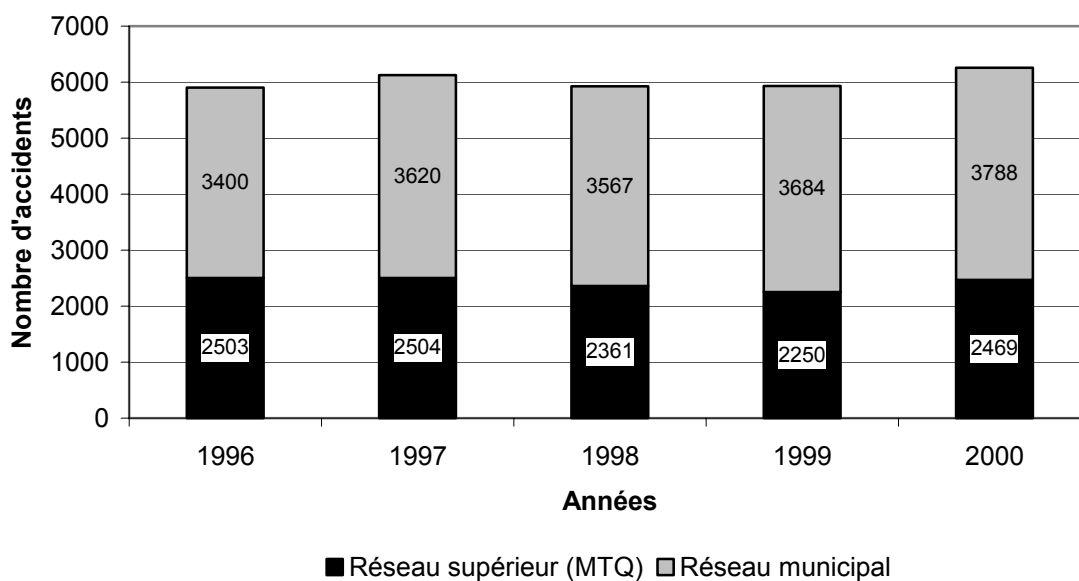
Pour ce qui est de la sécurité, la vitesse et la conduite imprudente sont les principales causes d'accident des véhicules hors route, alors que les collisions avec tout autre véhicule représentent le principal genre d'accident. Les capotages en véhicule tout-terrain font leur part de victimes.

2.1.3 Sécurité routière

De 1996 à 2000, l'analyse des accidents indique qu'il s'est produit, en moyenne, 6 029 accidents annuellement qui ont fait l'objet d'un rapport d'accident rédigé par un corps policier municipal ou provincial (Figure 2). De ce nombre, une moyenne annuelle de 42 accidents ont été mortels dans la région.

Bien que le réseau routier sous la responsabilité du MTQ ne représente que 21 p. 100 de la longueur totale, les statistiques révèlent que 60 p. 100 des accidents surviennent sur le réseau routier municipal, comparativement à 40 p. 100 sur le réseau routier supérieur. Toutefois, 56 p. 100 de tous les accidents avec décès ou avec blessés graves ou légers surviennent sur les routes du MTQ.

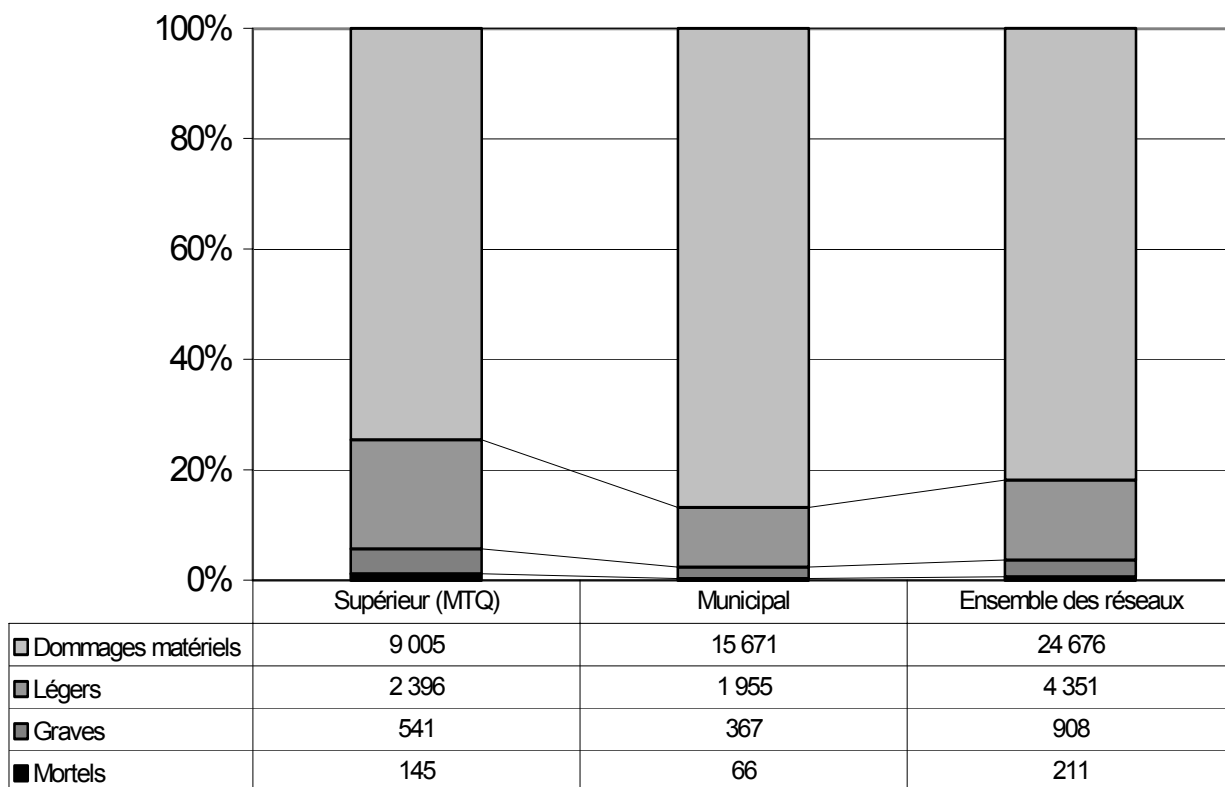
Figure 2 – Évolution du nombre d'accidents sur les réseaux routiers supérieur et municipal (1996-2000)



Source : MTQ, Diagnostic de sécurité routière (DSR)

L'analyse selon la gravité des accidents montre qu'il y a eu en moyenne, sur le réseau supérieur, 616 accidents avec blessures corporelles ou décès (25 p. 100 des accidents du réseau supérieur) par année, comparativement à 477 accidents avec blessures corporelles ou décès (13 p. 100 des accidents du réseau municipal) par année sur le réseau municipal (Figure 3). C'est généralement sur les routes du MTQ que les vitesses et les débits sont les plus élevés. En effet, 89 p. 100 du réseau à l'entretien du MTQ est affiché à 80 km/h ou à 90 km/h avec un DJMA pondéré de 3 475 véhicules par jour.

Figure 3 – Répartition des accidents selon la gravité sur les réseaux routiers supérieur et municipal (1996-2000)



Source : MTQ, Diagnostic de sécurité routière (DSR)

Globalement, le risque d'accident dans le Bas-Saint-Laurent est comparable à l'ensemble du réseau québécois. L'analyse du réseau permet toutefois de mettre en lumière certaines particularités propres à ce territoire (Carte 3).

- Les routes à quatre voies contiguës (non divisées) dans la zone de 70 km/h présentent un taux d'accident³⁰ élevé.
- L'indice de gravité³¹ des accidents est élevé sur la route 185.
- Le taux d'accident sur les sections affichées à 90 km/h et à 80 km/h, sur les routes 195 et 232, est élevé.
- Le taux d'accident sur les sections affichées à 50 km/h, sur les routes 195, 230 et 232, est élevé.
- Le taux d'accident sur l'autoroute 20, dans la MRC de Kamouraska, est légèrement supérieur à la moyenne provinciale.

³⁰ Rapport entre la fréquence des accidents et une mesure d'exposition au risque.

³¹ L'indice de gravité, aussi appelé dommages matériels équivalents moyens par accident (I_G), correspond à la valeur pondérée selon la gravité ainsi que le nombre total d'accidents.

- Sur le réseau routier du MTQ, 74 p. 100 des accidents se produisent sur 47 p. 100 de la longueur du réseau. Il s'agit des routes présentant les plus forts débits de circulation, soit les routes 132, 185, 195, 230 et 232 et l'autoroute 20. Le DJMA pondéré calculé pour ces routes est de l'ordre de 3 594 véhicules par jour.

Ce sont généralement les parties de routes les plus urbanisées où la fréquence des accidents est la plus élevée. D'ailleurs, il a été démontré que la densité du développement, notamment la multiplication d'accès directs au réseau routier supérieur, contribue de façon significative aux accidents routiers. Les résultats d'une recherche sur le sujet pour la route 132 qui ceinture la péninsule gaspésienne et une partie du Bas-Saint-Laurent montrent que le taux d'accident croît avec la fréquence des accès commerciaux-publics, des intersections et des accès résidentiels³². Les accès résidentiels et les intersections influencent significativement le taux d'accident en milieu rural, alors que les accès commerciaux-publics et les intersections font de même en milieux périurbain et urbain.

Aussi, les choix en matière d'organisation de l'espace, d'urbanisme et de gestion des déplacements ont un impact indéniable sur la sécurité routière. Le fait d'en tenir compte dans les politiques et les outils d'urbanisme (schémas d'aménagement, plans d'urbanisme, règlements d'urbanisme) peut, par conséquent, permettre d'agir de façon préventive et durable sur le bilan des accidents.

D'autres problématiques ont aussi été soulevées lors de la consultation sur le diagnostic (Colloque de novembre 2001), soit la présence de routes sinueuses (routes 232 et 195) et la poudrerie (autoroute 20 à Kamouraska, route 132 à Amqui et Sayabec).

2.1.4 Environnement et qualité de vie

Depuis une trentaine d'années, le MTQ se préoccupe des questions environnementales qui sont en relation avec son mandat. Ainsi, de nombreuses études, recherches et évaluations environnementales ont été réalisées à l'intérieur des projets de développement, d'amélioration ou d'entretien d'infrastructures, qu'elles soient ou non exigées par la législation environnementale.

Selon leur envergure, les travaux réalisés sur le réseau routier sont assujettis à différentes lois et à différents règlements émanant tant des gouvernements fédéral et provincial que des MRC (schémas d'aménagement) et des municipalités (plans d'urbanisme).

³² Louis BELZILE, Modélisation de l'impact des accès au réseau routier sur la sécurité routière et la vitesse prescrite : le cas particulier de la route de ceinture de la Gaspésie (route 132), Rimouski, Université du Québec à Rimouski, rapport présenté comme exigence partielle du programme de maîtrise en développement régional, 2000, 110 p.

Pour mieux répondre aux attentes et aux préoccupations de la collectivité québécoise en matière de protection des ressources et d'amélioration de l'environnement, le MTQ a adopté, en 1992, la *Politique sur l'environnement*^{33, 34}. Celle-ci a été élaborée à partir des principes de développement durable basés sur la protection des ressources et sur l'amélioration de la qualité de vie³⁵. On y énonce sept principes environnementaux qui doivent être pris en compte et les moyens qui doivent y être associés au moment de l'expression des besoins et de l'élaboration des projets d'infrastructures de transport. Ces principes sont les suivants : les responsabilités environnementales, la sécurité et la santé publique, l'aménagement du territoire, l'énergie, les relations avec le public, la recherche et le développement ainsi que la législation.

Depuis la mise en œuvre de cette politique, diverses actions ont été mises en place afin de protéger et d'améliorer l'environnement et la qualité de vie. Il s'agit, entre autres, de la *Politique sur le bruit routier (1998)*, du guide *Ponts et ponceaux : lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique (1992)*³⁶, d'une préoccupation accrue de l'aspect visuel des infrastructures de transport et de l'intégration des concepts d'aménagement paysager aux étapes de conception et de réalisation des projets routiers, etc. Le MTQ a également mis en place un programme de gestion des déchets générés par ses activités en 1992. Ce programme vise à mettre en place des modes de gestion qui respectent la réglementation en vigueur. Un guide est venu préciser la nature des déchets générés par le MTQ ainsi que les modes d'entreposage et d'élimination de ces produits³⁷. Le *Cahier des charges et devis généraux (CCDG)*³⁸ contient des clauses de qualité du produit et de respect de l'environnement dans les cas où les travaux sont réalisés par un entrepreneur.

Afin d'intégrer, à l'ensemble des activités du MTQ, les outils existants et les préoccupations environnementales énoncées dans la *Politique sur l'environnement*, le MTQ envisage la possibilité de mettre en place un système de gestion environnementale (ISO 14001). Une première étude portant sur le profil

³³ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *La Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, Québec, ministère des Transports, Direction des communications, 1994, 12 p.

³⁴ La *Politique sur l'environnement du MTQ* a été éditée en 1994. Toutefois, son adoption date de septembre 1992.

³⁵ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Éléments de problématique et fondements de la Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, Québec, ministère des Transports, Direction des communications, 1994, 39 p.

³⁶ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Ponts et ponceaux : lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique*, ministère des Transports, Service de l'environnement, janvier 1992.

³⁷ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Programme de gestion des déchets générés par les activités du MTQ*, ministère des Transports, Direction de la planification, Service de l'environnement, 1992.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Guide de gestion des déchets générés par les activités du MTQ*, ministère des Transports, Direction des communications, Québec, 1996, 22 p. et 4 annexes.

³⁸ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Direction du soutien aux infrastructures, *Cahier des charges et devis généraux (C.C.D.G.) : infrastructures routières, construction et réparation, édition 1997*, Sainte-Foy, Les Publications du Québec, p. mult.

environnemental des activités du MTQ a été réalisée en 1997³⁹. De plus, le MTQ a formé un groupe de travail sur l'opportunité d'établir un système de gestion environnementale. Celui-ci vise à intégrer la notion de protection de l'environnement dans chacune des étapes de la planification, de l'expression des besoins, du cheminement des projets et, par le fait même, de l'élaboration du plan de transport.

Par ailleurs, comme le gouvernement fédéral a déclaré les sels de voirie comme étant des substances toxiques en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et qu'il n'existe pas de produit de remplacement, un plan de gestion de l'utilisation des sels de voirie doit être mis en place afin de réduire, dans la mesure du possible, leur application sur le réseau routier tout en assurant la sécurité routière (utilisation rationnelle).

Enfin, dans le cadre de l'élaboration du plan de transport, un sondage effectué, en janvier 2001, auprès de 127 municipalités de la région administrative montre que près de 49 p. 100 des municipalités répondantes signalent des problèmes environnementaux liés à la présence des infrastructures routières (54 municipalités sur les 110 ayant répondu au sondage). Les municipalités y soulèvent des problèmes de bruit (35 municipalités), de vibration (16 municipalités), de poussière (17 municipalités), d'insécurité pressentie par les résidents qui vivent en bordure de la route (30 municipalités) et d'accumulation de neiges usées (1 municipalité). Les problèmes d'insécurité pressentie sont surtout associés aux vitesses excessives dans les milieux bâtis.

Bruit

La présence d'infrastructures de transport est susceptible de créer des nuisances qui peuvent affecter la qualité de l'environnement pour les résidents riverains. En effet, le bruit causé par la circulation routière peut constituer, par sa fréquence, sa durée et son intensité, une nuisance qui peut porter atteinte à la santé ou au bien-être général de la population.

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU)⁴⁰ oblige les MRC à déterminer les voies de circulation dont la présence, actuelle ou projetée, occasionne des contraintes majeures à l'occupation du sol pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général. Le long de ces voies de circulation, les MRC peuvent y définir les grandes affectations du sol et y déterminer les usages. Les MRC doivent également établir des normes minimales dans les zones de contraintes qui obligent les municipalités faisant partie de leur territoire à adopter des dispositions réglementaires en matière de zonage et de lotissement.

³⁹ SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT INC., Profil environnemental des activités du ministère des Transports du Québec en vue de l'implantation d'un système de gestion environnementale, rapport final, préparé par SNC-Lavalin Environnement inc. pour le Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, mars 1997, pag. mult.

⁴⁰ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, L.R.Q., chapitre A-19.1, Dernière modification : 28 juin 1995, Éditeur officiel du Québec.

Le MTQ considère qu'une voie de circulation pose une contrainte majeure à l'occupation du sol lorsque l'impact sonore, découlant de sa présence, dépasse les limites de ce qui est acceptable, soit un niveau de bruit équivalent à 55 dBA (décibels) sur 24 heures pour les zones sensibles au bruit, c'est-à-dire les zones résidentielles, institutionnelles et récréatives. De façon générale, les voies de circulation rapide qui présentent un débit de circulation ou un pourcentage de camions lourds relativement importants sont susceptibles d'offrir des contraintes majeures à l'occupation du sol.

En vertu de la *Politique sur le bruit routier*, l'approche préventive incite le MTQ à assurer un climat sonore acceptable lors des nouveaux projets routiers de même que les municipalités locales lors de nouveaux projets de construction résidentielle, institutionnelle ou à caractère récréatif. Des mesures d'atténuation doivent être déterminées le long des principales routes de transit, notamment l'autoroute 20 et les routes 132 et 185. Par ailleurs, une approche correctrice peut être nécessaire pour régler un problème de bruit déjà existant si une étude demandée par une municipalité démontre effectivement la présence d'un problème associé au bruit des véhicules.

Les résultats du sondage mentionné précédemment montrent que les problèmes de bruit soulevés par les municipalités sont principalement associés à la circulation des véhicules lourds qui font usage du frein moteur (Jacob). Le bruit des activités ferroviaires est également signalé par dix municipalités (23 p. 100 des municipalités répondantes et traversées par une voie ferrée). Pour ce qui est des motoneiges et des véhicules tout-terrain, respectivement 6 (5 p. 100 des municipalités répondantes) et 11 municipalités (10 p. 100 des municipalités répondantes) rapportent des problèmes de bruit.

Transport des matières dangereuses

La présence et l'utilisation des réseaux de transport s'accompagnent de risques d'accident et de déversement de produits chimiques dans l'environnement. Toutefois, la réglementation sur le transport des matières dangereuses⁴¹ et les normes de sécurité du transport lourd contribuent à diminuer les risques. De plus, l'industrie des fabricants de produits chimiques a mis en place le programme « Gestion responsable » dans lequel sont établies des politiques et des pratiques s'appliquant à tous les stades du cycle de vie du produit, c'est-à-dire de sa fabrication jusqu'à sa destruction, incluant sa manutention et son transport⁴².

Selon les données sur les débits de circulation des véhicules lourds ou les études réalisées sur le sujet, ce sont les agglomérations situées le long de l'autoroute 20 et

⁴¹ Code de la sécurité routière [LRQ, c C-24, a 622 par 2^e à 6^e] et Loi sur les produits pétroliers et équipements pétroliers [LRQ, c P-29.1).

⁴² TEAP, *Une industrie en pleine évolution : protéger les Canadiens et leur environnement*, Association canadienne des fabricants de produits chimiques, TEAP, publication 2935, mai 2000, p. 2.

des routes nationales 185 et 132 qui seraient théoriquement plus exposées aux risques environnementaux à la suite d'accidents lors du transport par camion de marchandises dangereuses en vrac.

2.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

Chaque année, le MTQ investit des sommes importantes pour améliorer le réseau routier de la région. De 1997-1998 à 2001-2002, le budget annuel pour le développement (7,7 millions de dollars), pour l'amélioration du réseau routier (11,1 millions de dollars) ainsi que pour la conservation des chaussées (5,7 millions de dollars) et des structures (1,3 million de dollars) a été en moyenne de 26 millions de dollars. En 2002-2003, soit la première année du plan d'accélération des travaux routiers, le budget s'élève à 78 millions de dollars. Ainsi, en 2002-2003, 32,9 millions de dollars sont prévus pour le développement du réseau routier, 21,5 millions pour l'amélioration du réseau routier, 13,9 millions pour la conservation des chaussées et 9,2 millions pour la conservation des structures.

Pour ce qui est de l'exploitation du réseau routier supérieur, les sommes investies annuellement sont de l'ordre de 15,3 millions de dollars. Enfin, l'aide financière accordée aux municipalités pour la voirie locale s'élève, quant à elle, à 12 millions de dollars.

Pour mener à bien sa mission et veiller à une organisation efficace et sécuritaire du réseau de transport routier, le MTQ doit compter sur l'appui, la collaboration et l'implication de partenaires des secteurs public et privé. Des systèmes de transport efficaces et sécuritaires supposent une planification adéquate et des interventions en transport intégrées et harmonisées avec le développement des régions et des grands centres urbains du Québec. Le concept de développement durable fait partie des valeurs et des préoccupations fondamentales du MTQ.

En raison de sa situation géographique, du développement socioéconomique et de l'importance de l'accès rapide vers les grands centres et les marchés, certaines actions visent à développer un réseau stratégique efficace et à améliorer les conditions de déplacement interrégional. Considérant l'importance des communautés locales, du tourisme et de l'industrie, des actions ont pour objectif d'améliorer les conditions de déplacement sur l'ensemble du réseau routier supérieur régional. L'amélioration de l'état du réseau routier, la qualité des chaussées et la conservation des structures ainsi que des principes d'exploitation du réseau sont préconisés. Les projets inscrits à la planification dans les axes « Développement du réseau routier », « Amélioration du réseau routier » et « Conservation des chaussées » ont été cartographiés (Cartes 4, 5, 6).

Le renforcement du partenariat entre les municipalités, les MRC et le MTQ contribuera au développement harmonieux de l'urbanisation et à la complémentarité des réseaux routiers supérieur et municipaux tout en assurant la qualité de vie des résidents ainsi que la sécurité des usagers. Des interventions permettront de

terminer la réalisation de la Route verte et de favoriser l'aménagement de sentiers sécuritaires de véhicules hors route.

Tous les travaux doivent être effectués avec la préoccupation constante de minimiser les effets négatifs sur le milieu de vie, les paysages et l'environnement.

Orientation 1 – Développement d'un réseau routier stratégique régional efficace et amélioration des conditions de déplacement entre les régions

Le MTQ entend favoriser la compétitivité du Québec par des systèmes de transport efficaces pour accéder aux marchés extérieurs et appuyer le développement socioéconomique des régions en mettant en place un réseau stratégique de qualité. Le réseau stratégique régional comprend l'autoroute 20 et les routes nationales 185 et 132⁴³. À cet effet, il compte améliorer la qualité du réseau stratégique régional pour le rendre comparable aux réseaux stratégiques du Québec et des États du Nord-Est américain en plus de maintenir un niveau de service adéquat.

Objectifs (➤), moyens d'action (●) avec indicateurs [entre crochets], notes (❖)
--

- Réaménager la route 185 en autoroute à deux chaussées séparées et améliorer la liaison en direction est avec l'autoroute 20
 - Préparer et réaliser les projets prévus au plan stratégique d'intervention sur la route 185 [état d'avancement des projets, nombre de kilomètres, sommes investies]
 - ❖ Le MTQ a adopté un plan stratégique d'intervention sur la route transcanadienne 185 afin d'en améliorer la sécurité et la circulation. Ce plan vise essentiellement à corriger les secteurs les plus problématiques déterminés, lesquels se situent près des agglomérations urbaines de Dégelis, Notre-Dame-du-Lac, Cabano, Saint-Louis-du-Ha! Ha!, Saint-Antonin et Rivière-du-Loup. Il tient compte de la volonté générale de transformer la route 185 en autoroute à deux chaussées séparées, consacrant ainsi cette artère comme principale route de commerce entre le Québec et les provinces maritimes. Les travaux prévus au plan d'action sont évalués à 225 millions de dollars. Plusieurs projets nécessitent une étude d'impact.
 - Réaliser l'étude de tracé préliminaire et l'étude d'impact sur l'environnement pour la future autoroute à deux chaussées séparées [état d'avancement, étude de tracé préliminaire et étude d'impact]
 - Gérer l'urbanisation le long de la route 185 en encourageant les MRC et les municipalités à adopter des règles d'urbanisme permettant de protéger le corridor routier et en acquérant des servitudes de non-accès [règlements inscrits aux schémas d'aménagement et aux plans d'urbanisme, servitudes de non-accès]

⁴³ En l'absence d'autoroute en parallèle.

- Poursuivre les négociations avec le gouvernement canadien en vue de coordonner les interventions et d'en partager les coûts [état d'avancement des négociations]
 - ❖ Des discussions sont en cours avec le gouvernement fédéral et celui du Nouveau-Brunswick afin de coordonner les interventions et d'en partager les coûts. Le réaménagement global de la route 185 en autoroute est sommairement évalué à 600 millions de dollars.
- Construire une voie de contournement de la ville de Rivière-du-Loup en direction est entre la route 185 et l'autoroute 20 [état d'avancement du projet, nombre de kilomètres, sommes investies]
 - ❖ La Ville de Rivière-du-Loup et le MTQ ont étudié la faisabilité de construire une voie de contournement permettant de relier la route 185 à l'autoroute 20 à la hauteur de Saint-Georges-de-Cacouna. Ce projet vise à retirer du centre-ville la circulation de véhicules lourds et à faciliter l'accès au parc industriel situé au sud de la ville de Rivière-du-Loup. Permettant de désenclaver le parc industriel, une première phase, d'une longueur de 2,8 kilomètres et évaluée à 4 millions de dollars, a été annoncée par le ministre délégué aux Transports le 26 septembre 2001.
- Améliorer les conditions de circulation dans les axes Rivière-du-Loup–Matane et Mont-Joli–Matapédia
 - Construire une autoroute à chaussée unique entre Saint-Anaclet-de-Lessard et Mont-Joli ainsi que réaliser les aménagements requis à la sortie de Mont-Joli en direction est dans les municipalités de Sainte-Flavie et Grand-Métis [nombre de kilomètres, sommes investies]
 - ❖ Le MTQ a entrepris le processus pour la construction d'une chaussée d'autoroute entre Le Bic et Mont-Joli. À ce jour, 24 kilomètres de l'autoroute 20 sont construits (de Bic à Saint-Anaclet-de-Lessard). Il reste deux tronçons à construire d'une longueur de 21,5 kilomètres, évalués à 66 millions de dollars. La construction du tronçon entre Saint-Anaclet-de-Lessard et Sainte-Luce va s'échelonner jusqu'à la fin de l'année 2003.
 - Obtenir le certificat d'autorisation de réalisation du ministère de l'Environnement pour le tronçon Saint-Georges-de-Cacouna–Trois-Pistoles et entreprendre l'étude d'impact du tronçon Trois-Pistoles–Le Bic [certificat d'autorisation de réalisation, étude d'impact]
 - ❖ Pour ce qui est du tronçon entre Saint-Georges-de-Cacouna et Trois-Pistoles, le MTQ a soumis son projet au processus d'évaluation environnementale. L'obtention des autorisations de construction de ce tronçon est un préalable au début des études se rapportant au tronçon compris entre Trois-Pistoles et Le Bic. Le coût global du projet d'autoroute entre Saint-Georges-de-Cacouna et Le Bic est estimé à 350 millions de dollars pour une route à double chaussée (80 kilomètres).
 - Préparer les plans et les devis, établir un échéancier et construire une autoroute à chaussée unique entre Saint-Georges-de-Cacouna et Le Bic [état d'avancement, nombre de kilomètres, sommes investies]

- Donner la priorité aux interventions ponctuelles pour la construction de voies de dépassement et pour l'amélioration de la sécurité routière sur la route 132 faisant partie du réseau stratégique régional [nombre d'accidents, niveau de service, nombre de projets, sommes investies]
- Gérer l'urbanisation le long de la route 132 faisant partie du réseau stratégique régional en encourageant les MRC et les municipalités à adopter des règles d'urbanisme permettant de protéger le corridor routier et aménager la route en tenant compte des milieux traversés [règlements inscrits aux schémas d'aménagement et aux plans d'urbanisme, nombre de projets en milieux urbain et rural, sommes investies]
- Asphalter les accotements des routes du réseau stratégique lors des interventions sur ce réseau [nombre de kilomètres, sommes investies]
- Améliorer la qualité du réseau stratégique régional
 - Réduire de moitié, d'ici 2005, l'écart actuel de qualité des chaussées des routes du réseau stratégique régional par rapport aux routes du réseau stratégique des États du Nord-Est américain [IRI et écarts]
 - ❖ L'analyse des données de l'IRI de 2000 montre que 73 % du réseau routier stratégique régional est considéré en bon état.

Orientation 2 – Amélioration des conditions de déplacement régional et local sur les autres routes du réseau routier supérieur ainsi que de la qualité des chaussées

Le MTQ entend corriger les tronçons routiers présentant des déficiences et compte respecter les objectifs ministériels en ce qui concerne la qualité des chaussées et des structures des routes, ceci selon les normes établies en fonction de la classification fonctionnelle.

Objectifs (➤), moyens d'action (●) avec indicateurs [entre crochets], notes (❖)
--

- Poursuivre les travaux d'amélioration routière sur les autres routes du réseau supérieur avec un profil correspondant à la classification fonctionnelle afin de maintenir et d'améliorer la capacité et le niveau de service de même que les caractéristiques géométriques
 - Effectuer des travaux de reconstruction en tenant compte du milieu traversé et avec une préoccupation constante pour la sécurité routière et l'environnement [nombre de kilomètres, sommes investies]
 - Coordonner les interventions sur le réseau routier avec celles du milieu [nombre de projets, sommes investies]
 - Asphalter les accotements lorsque le DJMA est supérieur à 5 000 véhicules ou lorsqu'il y a présence d'une voie cyclable reconnue, de courbes sous-standards, de pentes critiques ou, encore, lorsqu'il y a des problèmes d'érosion [nombre de kilomètres d'accotements asphaltés, sommes investies]

- Maintenir et améliorer la qualité des chaussées du réseau supérieur pour atteindre et respecter les objectifs ministériels selon la classification des routes
 - Réhabiliter ou reconstruire les chaussées présentant des déficiences [nombre de kilomètres, orniérage, sommes investies, IRI, écart avec les seuils d'intervention]
 - ❖ L'analyse des données de l'IRI de 2000 montre que 62 % du réseau routier supérieur est considéré en bon état.
 - Assurer le suivi des interventions sur le réseau de camionnage afin d'évaluer l'évolution de la qualité de la chaussée selon le débit de circulation [IRI, orniérage, débit de véhicules lourds]

Orientation 3 – Protection des routes le long des berges

Le MTQ entend favoriser la préservation des infrastructures de transport et planifier les interventions avec la préoccupation de minimiser les effets négatifs sur l'environnement.

Objectifs (➤), moyens d'action (●) avec indicateurs [entre crochets], notes (❖)
--

- Poursuivre la détermination des zones vulnérables à l'érosion et planifier les interventions en vue de protéger le réseau routier et l'environnement
 - Déterminer les sites d'érosion littorale pouvant affecter le réseau routier et préparer un plan d'intervention en vue du processus d'examen et d'évaluation environnementale [inventaire, plan d'intervention]
 - Intervenir sur les sites jugés prioritaires en reconstruisant les murs détériorés, en procédant à de l'enrochement ou en mettant en application les solutions qui auront été déterminées [nombre d'interventions, sommes investies]
 - Effectuer la réfection des murs qui ne répondent plus aux normes de sécurité reconnues [nombre de murs, sommes investies]
 - ❖ Les projets de conservation des structures inscrits à la planification ont été cartographiés (Carte 7). Le MTQ devra préparer une étude présentant la problématique globale de l'érosion des berges le long de la route 132 dans le Bas-Saint-Laurent. Ce travail fait partie des étapes de préparation et d'approbation (environnement, schéma d'aménagement, milieu) des projets routiers.
 - Évaluer les effets du rehaussement du niveau de la mer pour les secteurs en bordure du fleuve et les effets des changements climatiques sur le débit de pointe qui détermine le diamètre des conduites pour les autres cours d'eau [données, zones inondables]

Orientation 4 – Maintien et amélioration de la capacité structurale des ponts en accordant une priorité à ceux situés sur les axes routiers stratégiques et sur les routes de camionnage

Le MTQ vise à implanter la norme ISO 9002 en inspection des structures dans chacune des directions territoriales. Il souhaite également maintenir une bonne qualité des structures sur le réseau stratégique régional et les routes de camionnage. Pour l'ensemble des structures, il privilégie l'entretien préventif.

Objectifs (➤), moyens d'action (●) avec indicateurs [entre crochets], notes (❖)
--

- Améliorer l'efficacité opérationnelle, notamment par la certification ISO pour l'inspection des structures
 - Obtenir la certification ISO pour l'inspection des structures pour le début de l'année 2003 [certification ISO]
- Maintenir la qualité des structures des routes du réseau supérieur en accordant une priorité à l'entretien préventif
 - Corriger en priorité toutes les structures qui présentent des besoins d'intervention préventive [nombre d'interventions préventives, sommes investies]
- Reconstruire ou renforcer les ponts présentant des déficiences
 - Reconstruire ou renforcer les ponts, dont la capacité structurale est jugée insuffisante, en intégrant les préoccupations du milieu et en tenant compte de la procédure d'approbation environnementale [nombre de ponts, sommes investies]
 - ❖ Les projets de conservation des structures inscrits à la planification ont été cartographiés (Carte 7). Les structures présentant des déficiences font l'objet d'un suivi rigoureux. Elles se retrouvent souvent à des endroits où le profil de la route doit être revu et, de ce fait, font l'objet du processus d'intégration des préoccupations du milieu et d'approbation environnementale.

Orientation 5 – Gestion de l'urbanisation afin de préserver la fonctionnalité du réseau routier en favorisant le partenariat entre les MRC, les municipalités et le MTQ

La sollicitation du réseau routier principal ainsi que les pressions de développement résidentiel et commercial le long de celui-ci incitent le MTQ, en collaboration avec les MRC et les municipalités, à trouver des solutions qui tiennent compte de la hiérarchisation du réseau routier et qui permettront de maintenir et d'améliorer la fonctionnalité et la sécurité du réseau routier.

Puisque l'aménagement du territoire a, à des degrés divers, des effets sur l'efficacité et la sécurité des réseaux de transport ainsi que sur la qualité de vie des résidents riverains, les outils mis à la disposition des MRC dans la Loi sur l'aménagement et

l'urbanisme, à savoir les dispositions en matière de zonage et de lotissement, doivent correspondre aux objectifs souhaités pour chacune des catégories de routes.

La délimitation des milieux bâtis et la mise en place de mesures d'aménagement du territoire permettant de les circonscrire apparaissent essentielles dans une saine gestion de l'urbanisation qui vise la préservation de l'infrastructure de transport. De plus, l'aménagement différencié en milieu bâti et en milieu rural permet d'améliorer la mobilité des personnes et des marchandises, la sécurité routière, la qualité de vie des résidents riverains ainsi que les paysages⁴⁴. Il est alors possible d'adapter les interventions du MTQ en fonction des besoins des usagers de la route et des résidents riverains.

Objectifs (➤), moyens d'action (●) avec indicateurs [entre crochets], notes (❖)
--

- Appliquer les principes de la gestion des corridors routiers et de la traversée des agglomérations lors de la planification et de la réalisation des projets routiers
 - Aménager la route en milieu urbain selon les principes de la traversée des agglomérations [nombre d'interventions, nombre de kilomètres de travaux réalisés, sommes investies]
 - ❖ La gestion des corridors routiers a comme finalité de répondre aux besoins des usagers de la route et des résidents riverains. Elle intègre des principes liés à la fonction de la route, à la sécurité routière et à la qualité de vie en bordure de celle-ci. Différents aspects comme la circulation, la sécurité, les aménagements géométriques, l'aménagement urbain, l'environnement, le développement commercial de même que les divers usagers, entre autres les conducteurs, les cyclistes, les piétons, les commerçants et les résidents, doivent être considérés. Ainsi, cette approche reconnaît l'interrelation entre la route et son environnement.
- Apporter l'appui nécessaire aux MRC et aux municipalités dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme
 - Partager l'information sur la planification des infrastructures de transport et sur la planification de l'aménagement du territoire [bilan des interventions]
- Encourager et appuyer les MRC et les municipalités à intégrer, dans les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme, des mesures d'aménagement du territoire favorables à la fluidité de la circulation et à la sécurité des usagers sur le réseau stratégique régional, sur les principaux chemins d'accès à ce réseau et sur toutes les routes de transit ciblées par la MRC
 - Consolider et circonscrire les périmètres urbains afin de limiter l'étalement urbain linéaire le long du réseau routier de transit [périmètres urbains]
 - Établir des règles en matière de zonage, de lotissement et de construction qui tiennent compte de la classification fonctionnelle de la route [bilan des mesures inscrites dans les schémas]

⁴⁴ Ces éléments font l'objet d'orientations spécifiques de l'enjeu 1.

- Délimiter les zones prioritaires d'aménagement en périphérie immédiate des secteurs déjà urbanisés afin de planifier les développements futurs [détermination des secteurs déstructurés, mesures préconisées]
- Localiser les nouvelles rues dans les plans d'urbanisme en collaboration avec le MTQ [bilan des permis d'accès]
- Apporter des mesures de correction aux accès non conformes et des mesures de gestion des nouveaux accès
 - Corriger les accès non conformes selon les normes dans le cadre d'un projet ou d'une intervention sur le réseau routier en portant une attention particulière aux endroits où les taux d'accident sont élevés [bilan des permis d'accès, nombre de projets, sommes investies]
 - Contrôler l'aménagement des nouveaux accès et le raccordement au réseau routier supérieur [bilan des permis d'accès, mesures mises en place]
- Coordonner les interventions sur le réseau routier avec celles du milieu
 - Rencontrer les représentants du monde municipal pour échanger sur les interventions planifiées [nombre de rencontres]

Orientation 6 – Maintien et amélioration de l'exploitation du réseau routier

Le MTQ entend mettre en place une approche de gestion des infrastructures de transport sous sa responsabilité axée sur le client. À cet effet, il désire établir un concept d'exploitation du réseau routier qui vise à promouvoir une planification préventive et périodique de ses interventions d'entretien. Une meilleure connaissance en temps réel du réseau et des interventions prévoyant le rétablissement de l'ensemble des éléments de l'infrastructure font également partie de l'approche.

L'exploitation du réseau routier requiert différentes actions visant à assurer la circulation **fonctionnelle** et **sécuritaire** des personnes et des biens, telles que l'entretien courant et périodique, la gestion du corridor et le monitoring.

Objectifs (➤), moyens d'action (●) avec indicateurs [entre crochets], notes (❖)
--

- Mettre en place un mode de gestion des infrastructures routières basé sur le concept « Exploitation »
 - Définir et mettre en place un cadre territorial de gestion en matière d'exploitation des infrastructures de transport [cadre territorial de gestion]
- Inspecter périodiquement les éléments du réseau
 - Respecter le calendrier d'inspection et mettre à jour la banque de données sur les besoins d'intervention [calendrier d'inspection, respect du calendrier d'inspection, banque de besoins mise à jour]

- Effectuer les tâches nécessaires à l'exploitation des infrastructures, c'est-à-dire l'entretien courant et périodique, la gestion des corridors et le monitoring
 - Assurer l'entretien des chaussées, des systèmes de drainage et de sécurité, des abords des routes, des structures, des quais et des débarcadères [bilan des activités hivernales et estivales d'entretien]
 - Répondre aux demandes des clientèles et émettre les permis requis en vertu des lois en vigueur et avec le souci de la fonctionnalité et de la sécurité du réseau routier [nombre de permis et d'autorisations, bilan]
 - Maintenir et améliorer les mécanismes de communication afin d'informer la clientèle adéquatement [bilan, communiqués sur l'état des routes et les interventions sur le réseau]
 - Maintenir et améliorer les plans des mesures d'urgence [bilan, plans des mesures d'urgence, mécanisme afin de porter assistance aux usagers de la route]

Orientation 7 – Développement et entretien de voies cyclables en collaboration avec les partenaires

Le MTQ participe activement aux travaux du Comité régional de la Route verte du Bas-Saint-Laurent. Il y apporte son expertise technique en matière de conception et de signalisation des voies cyclables. Il offre également son soutien technique aux MRC et aux municipalités qui lui en font la demande.

Conformément à la *Politique sur le vélo* adoptée en mai 1995, le MTQ entend prendre en considération les besoins des cyclistes, tels qu'ils sont ou seront exprimés dans les schémas d'aménagement des MRC, aux étapes de la conception, de la construction et de l'entretien du réseau routier.

Ainsi, la Politique permet l'asphaltage des accotements de certains tronçons de routes du réseau du MTQ afin de rendre possible la réalisation des itinéraires cyclables lorsqu'il y a chevauchement avec ce réseau. De la même manière, le MTQ accepte l'aménagement de pistes cyclables (non contiguës à la chaussée) à l'intérieur des emprises qu'il possède à la condition que l'utilisation future de ces emprises ne soit pas compromise pour des besoins routiers.

Objectifs (➤), moyens d'action (●) avec indicateurs [entre crochets], notes (❖)
--

- Contribuer au cyclotourisme par un apport financier à la réalisation et à l'entretien de la Route verte
 - Contribuer techniquement et financièrement à la réalisation de la Route verte du Bas-Saint-Laurent en favorisant les aménagements cyclables en site propre et sur le réseau municipal par le biais d'un programme d'aide financière et en réalisant les aménagements cyclables sur le réseau routier supérieur [nombre de kilomètres sur le réseau routier supérieur, nombre de kilomètres subventionnés, sommes investies]

- ❖ En 1999, le MTQ a mis en place le *Programme d'aide financière au développement de la Route verte* afin de soutenir financièrement le milieu et de terminer la Route verte d'ici 2005. Pour le Québec, ce programme dispose d'un budget global de 21 millions de dollars, dont une enveloppe de 2 millions pour l'année 1999-2000 et une enveloppe de 4 millions pour les quatre années financières suivantes. Un montant additionnel de 3 millions de dollars a été ajouté en 2001-2002 à l'enveloppe régulière afin de répondre à la demande.
- ❖ Pour les trois premières années du Programme, une aide de 1 million de dollars a été accordée pour soutenir seize projets dans le Bas-Saint-Laurent, évalués à près de 4 millions de dollars. En 2002-2003, quatre subventions ont été accordées pour un montant de 850 410 \$. Si tous les projets se réalisent, il restera environ 40 kilomètres d'aménagements cyclables à réaliser sur les routes municipales ou sur des terrains privés.
- ❖ Sur le réseau routier supérieur, il reste à aménager 110 kilomètres de voies cyclables (Route verte)⁴⁵. En 2002-2003, la construction de 36 kilomètres de voies cyclables a été planifiée pour un investissement de 1,7 million de dollars. Quant aux 74 kilomètres restants, 15 kilomètres (0,6 million de dollars) nécessitent l'asphaltage des accotements et 37 kilomètres une couche d'usure (4,8 millions de dollars). Finalement, la Route verte longe, sur 10 kilomètres, des tronçons de routes sur lesquels des projets majeurs de reconstruction, évalués à 20,3 millions de dollars, sont planifiés. Environ 12 kilomètres de la Route verte se trouvent sur des sections pour lesquelles le tracé est incertain.
- Contribuer financièrement à l'entretien de la Route verte [nombre de kilomètres entretenus, sommes investies]
 - ❖ En 2001, le MTQ a mis en place le *Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte* dans le but de soutenir les partenaires municipaux à la prise en charge de l'entretien de la Route verte. Ce programme vise les pistes cyclables hors route et les voies cyclables aménagées sur le réseau routier local, en autant que ces aménagements sont situés sur l'itinéraire de la Route verte. L'aide financière accordée représente 50 p. 100 des coûts d'entretien maximaux admissibles, lesquels varient selon le type d'aménagement. Ce programme contribue à l'entretien des 162 kilomètres de la Route verte balisés par Vélo Québec. Une aide totale de 133 400 \$ a été accordée dans le Bas-Saint-Laurent en 2001-2002.
- Contribuer à la réalisation des réseaux cyclables locaux et régionaux selon les paramètres de la *Politique sur le vélo*
 - Apporter une aide technique à l'établissement de réseaux cyclables contigus au réseau routier supérieur en tenant compte des besoins des cyclistes et de la sécurité routière [bilan]
 - Intégrer les aménagements cyclables aux travaux routiers [longueurs des aménagements cyclables, sommes investies]
 - Mettre en place une base de données sur les aménagements cyclables [réalisation de la base de données]

⁴⁵ Évaluation du 1 juillet 2002.

Orientation 8 – Aménagement sécuritaire des sentiers de véhicules hors route

Conformément à son projet de politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières, le MTQ privilégie une approche de concertation et de partenariat avec les intervenants concernés par l'utilisation des véhicules hors route, afin de favoriser l'aménagement de sentiers sécuritaires et le respect de la réglementation en vigueur.

Objectifs (➤), moyens d'action (●) avec indicateurs [entre crochets], notes (❖)
--

- Apporter un soutien technique à la planification des sentiers de véhicules hors route afin d'assurer la sécurité aux points de rencontre avec les réseaux routiers
 - Examiner les réseaux de véhicules hors route contigus au réseau routier supérieur en fonction des besoins de la clientèle et de la sécurité routière [bilan annuel]
 - Mettre en place un inventaire des circuits de véhicules hors route sur le réseau routier [réalisation de l'inventaire]

Orientation 9 – Amélioration de la sécurité routière

La sécurité routière constitue une priorité au MTQ. À cet effet, il entend intensifier ses efforts et collaborer avec les intervenants et les partenaires concernés afin d'améliorer le bilan de la sécurité routière. La *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – Volet routier* précise la stratégie d'intervention dans ce domaine, l'objectif étant de réduire **le nombre et la gravité des accidents routiers**.

L'analyse de la problématique a permis de dégager 29 enjeux sur lesquels devraient porter les efforts en vue d'améliorer la sécurité (Tableau IV).

Tableau IV – Répartition des enjeux en matière de sécurité selon le facteur principal d'intervention

Humain	Véhicule	Environnement routier	Environnement socioéconomique
Systèmes de retenue	Une sécurité accrue pour les véhicules lourds	Un aménagement routier qui répond aux attentes des usagers	La gestion de la vitesse : le défi de l'intégration des actions
Conduite avec les capacités affaiblies	L'intégration rapide des nouvelles technologies	Vers un marquage des chaussées visible toute l'année	Un système intégré des données pour l'amélioration de l'environnement routier
Une plus grande préoccupation pour les usagers vulnérables		Une signalisation visant une meilleure compréhension de la route	L'audit de sécurité : une procédure d'évaluation gagnante
Conducteurs âgés		Une sécurité accrue sur les chantiers de construction routière	La recherche et le développement : un moyen essentiel pour améliorer la sécurité
Conducteurs à haut risque		L'éclairage routier : des orientations qui s'imposent	Une formation pour un environnement routier plus sécuritaire
Pour un accès graduel et sécuritaire à la conduite		Une surface de roulement et des matériaux aux caractéristiques améliorées	Le transport des marchandises : le recours à la multimodalité
Motocyclette : un véhicule pour experts seulement		Une meilleure planification du territoire et une meilleure gestion des corridors routiers	Le transport des personnes : l'intégration des modes de transport
La sécurité routière à l'école et dans le transport scolaire : optimiser les acquis		La viabilité hivernale : assurer une circulation sécuritaire et fluide	Le réseau routier municipal : un potentiel d'amélioration de la sécurité
		Des abords de routes « qui pardonnent »	Pour une intervention rapide et efficace lors des accidents
			Un meilleur encadrement pour les véhicules hors route

Source : MTQ, Politique de sécurité dans les transports 2001-2005

Objectifs (➤), moyens d'action (●) avec indicateurs [entre crochets], notes (❖)

- Réduire le nombre et la gravité des accidents routiers dans la région
 - Mettre en œuvre le plan d'action ministériel découlant de la *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – Volet routier* [bilan des interventions en sécurité routière]
 - ❖ Une analyse des accidents a été réalisée pour les routes du réseau supérieur du Bas-Saint-Laurent (Carte 3). Les sites problématiques seront analysés afin de déterminer les éléments de l'environnement routier qui devraient être corrigés.

Orientation 10 – Prévention et correction des problèmes de pollution sonore en bordure des voies de circulation

Certaines zones résidentielles peuvent être affectées par le bruit routier. Les solutions durables au problème de pollution sonore passent d'abord par la planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire. À cet égard, le MTQ, les MRC et les municipalités ont la responsabilité de prendre les mesures de planification nécessaires pour prévenir les problèmes de bruit causés par la circulation routière. Par ailleurs, le MTQ entend réaliser, conformément à sa politique, et de concert avec les municipalités, des mesures correctives dans les zones sensibles déjà établies le long du réseau routier qui sont les plus fortement affectées par le bruit de la circulation.

Objectifs (➤), moyens d'action (●) avec indicateurs [entre crochets], notes (❖)

- Travailler, en collaboration avec les MRC et les municipalités, pour prévenir les problèmes de pollution sonore causés par la circulation routière et pour corriger les situations problématiques
 - Mettre en œuvre la *Politique sur le bruit routier* [bilan]
 - Informer les intervenants municipaux sur la *Politique sur le bruit routier* [rencontres d'information]
 - ❖ La *Politique sur le bruit routier* propose des mesures d'atténuation dans les zones sensibles établies⁴⁶ le long du réseau routier du MTQ lorsque le niveau de bruit extérieur aura atteint le seuil de 65 dBA $L_{eq24 h}$ et des mesures d'aménagement du territoire visant à prévenir les problèmes de pollution sonore à proximité d'une voie de circulation.

⁴⁶ Les aires récréatives de même que les aires résidentielles et institutionnelles déjà construites ou pour lesquelles un permis de construction a été délivré avant l'entrée en vigueur de la *Politique sur le bruit routier*.

Orientation 11 – Respect et protection de l’environnement

Le MTQ entend moduler ses interventions sur les infrastructures de transport en fonction de la sensibilité des milieux traversés et contribuer à la mise en valeur de certains habitats. Il désire également poursuivre la recherche et le développement de solutions visant à réduire l’impact de ses interventions sur l’environnement.

Objectifs (➤), moyens d’action (●) avec indicateurs [entre crochets], notes (❖)
--

- Intégrer et maintenir la notion de protection de l’environnement dans chacune des étapes de la planification et de la réalisation des projets
 - Réaliser des études environnementales à l’intérieur des projets de développement, d’amélioration ou d’entretien des infrastructures afin de respecter les exigences de la *Politique sur l’environnement* du MTQ et des diverses lois sur la protection de l’environnement [nombres d’études réalisées]
- Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ
 - Réaliser un bilan des activités réalisées en matière d’environnement [bilan]
 - Entreposer, éliminer et recycler les déchets générés par les activités du MTQ selon la réglementation en vigueur [bilan des interventions]
 - Trouver des solutions novatrices qui permettraient de réduire les effets nuisibles des sels de voirie sur l’environnement sans compromettre la sécurité des conducteurs [bilan des interventions]
 - ❖ Le MTQ tient à jour ses suivis environnementaux et entreprendra, si nécessaire, des études spécifiques afin d’être au fait de l’état de la situation des composantes sensibles du territoire. Il améliorera, au besoin, les mécanismes permettant l’intégration de la sensibilité des milieux dans le choix des interventions sur le territoire. De plus, les études environnementales doivent inclure des moyens permettant de mieux intégrer la mise en valeur des composantes du milieu.
 - ❖ Par les activités de construction et d’entretien sur son réseau, le MTQ perturbe l’évolution naturelle des lacs, des rivières et des zones humides. Une attention particulière sera portée à la recherche de solutions aux nuisances liées à l’érosion des sols et à l’utilisation de sels à déglacer et d’abrasifs. De nouvelles approches seront également évaluées afin de réduire les problèmes liés à la proximité des infrastructures routières des milieux riverains et des zones humides.

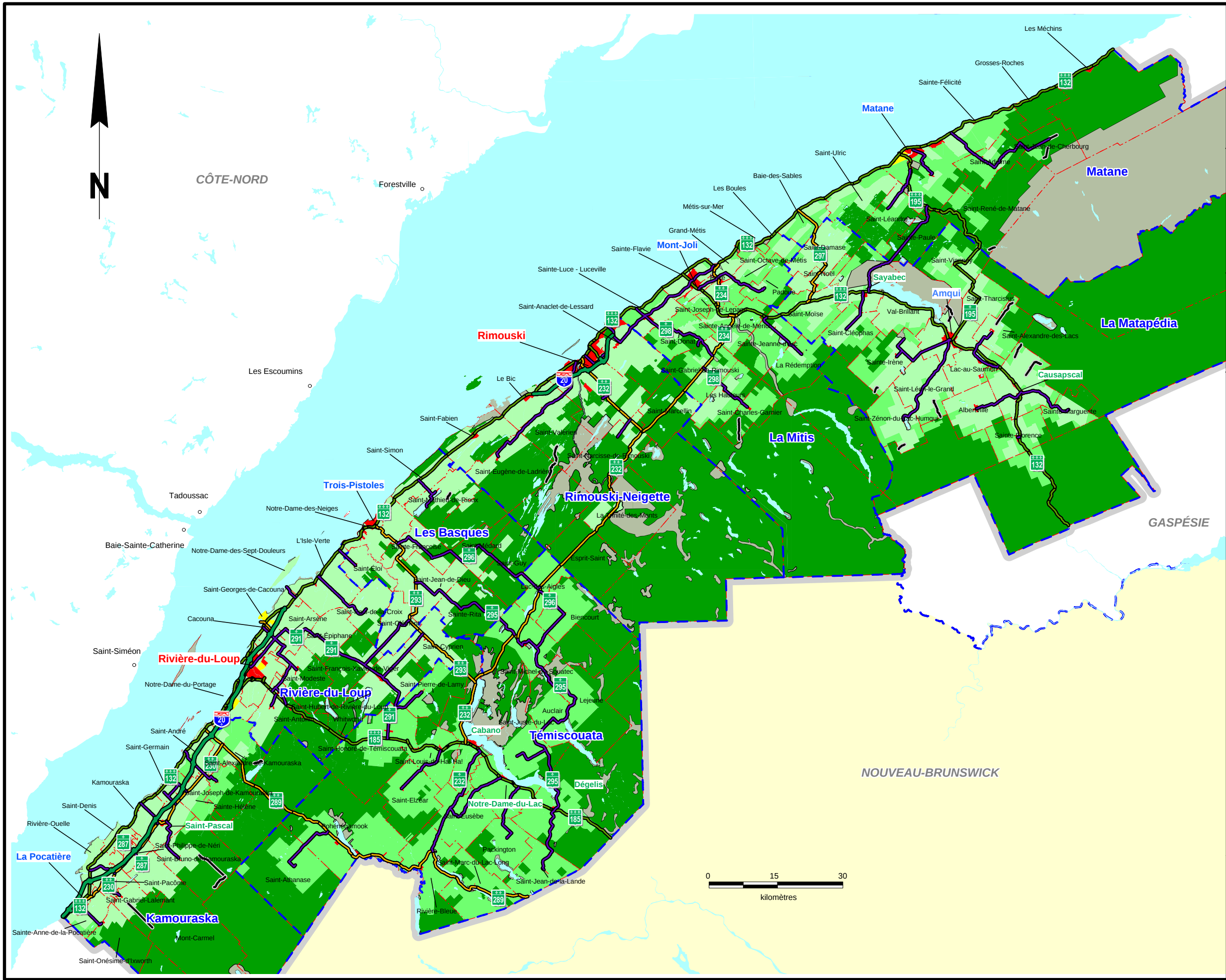
Orientation 12 – Mise en valeur des paysages le long des infrastructures routières

Le MTQ intègre la dimension paysagère dans la planification des projets routiers. Il entend poursuivre ses efforts en la matière et tentera dorénavant d’élargir le cadre d’intervention au réseau routier existant. Ceci sous-entend la considération du corridor routier dans son ensemble, c’est-à-dire non seulement l’emprise de la route elle-même mais également ses abords.

Aussi, le MTQ vise à améliorer sa façon de faire dans ses emprises routières afin de préserver et de mettre en valeur les paysages distinctifs. Une vision d'ensemble de l'aménagement des emprises routières et des bassins visuels qui les bordent doit être élaborée de concert avec les MRC et les municipalités concernées.

Objectifs (➤), moyens d'action (●) avec indicateurs [entre crochets], notes (❖)
--

- Harmoniser les interventions en transport avec les traits de caractère du paysage
 - Utiliser les outils d'architecture du paysage pour améliorer les conditions de conduite hivernale, pour adapter l'environnement routier à la vitesse affichée, pour mettre en valeur les paysages ou pour protéger l'environnement [bilan des interventions]
 - Assurer le maintien et la mise en valeur des attraits du paysage pour les usagers et les résidents [bilan des interventions]
 - ❖ Lors de la construction ou du réaménagement de routes, le MTQ intègre, de façon accrue, la dimension paysagère à toutes les étapes de la planification d'un projet, qu'il soit assujéti ou non à la procédure d'évaluation des impacts. Par ailleurs, dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement des MRC, le MTQ favorise l'intégration de mesures visant à préserver et à mettre en valeur les paysages qui sont visibles des corridors routiers.



Plan de transport du
Bas-Saint-Laurent

Carte 2

Hiérarchie urbaine, grandes
affectations du sol et
classification fonctionnelle
du réseau routier supérieur

Légende

Limite de la région à l'étude

Hiérarchie urbaine

Ville moyenne

Petite ville

Centre offrant des services

Limite de MRC

Limite municipale

Grandes affectations

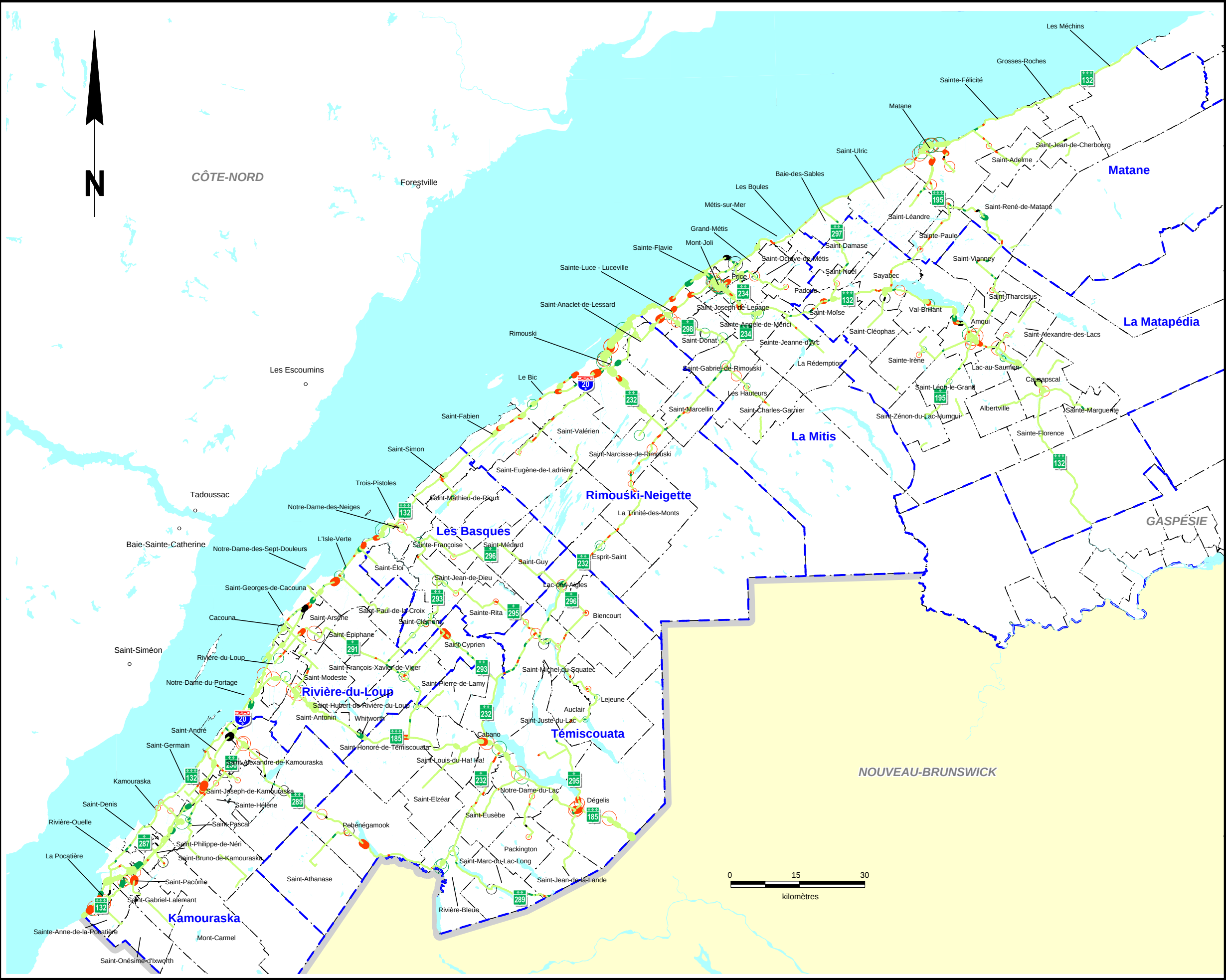
- Agricole
- Agroforestière
- Forestière
- Industriale-commerciale
- Récréative et de conservation
- Urbaine

Classification des routes

- Autoroute
- Nationale
- Régionale
- Collectrice
- Accès aux ressources

Direction Bas-Saint-Laurent --
Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine

Source : Schémas d'aménagement des MRC,
P. Bruneau (1992)
Réalisation : Juin 2002



Plan de transport du Bas-Saint-Laurent

Carte 3

Analyse des accidents (1996-2000)

Légende

Limite de la région à l'étude

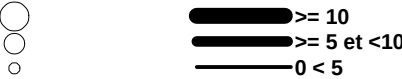
Limite de MRC

Limite municipale

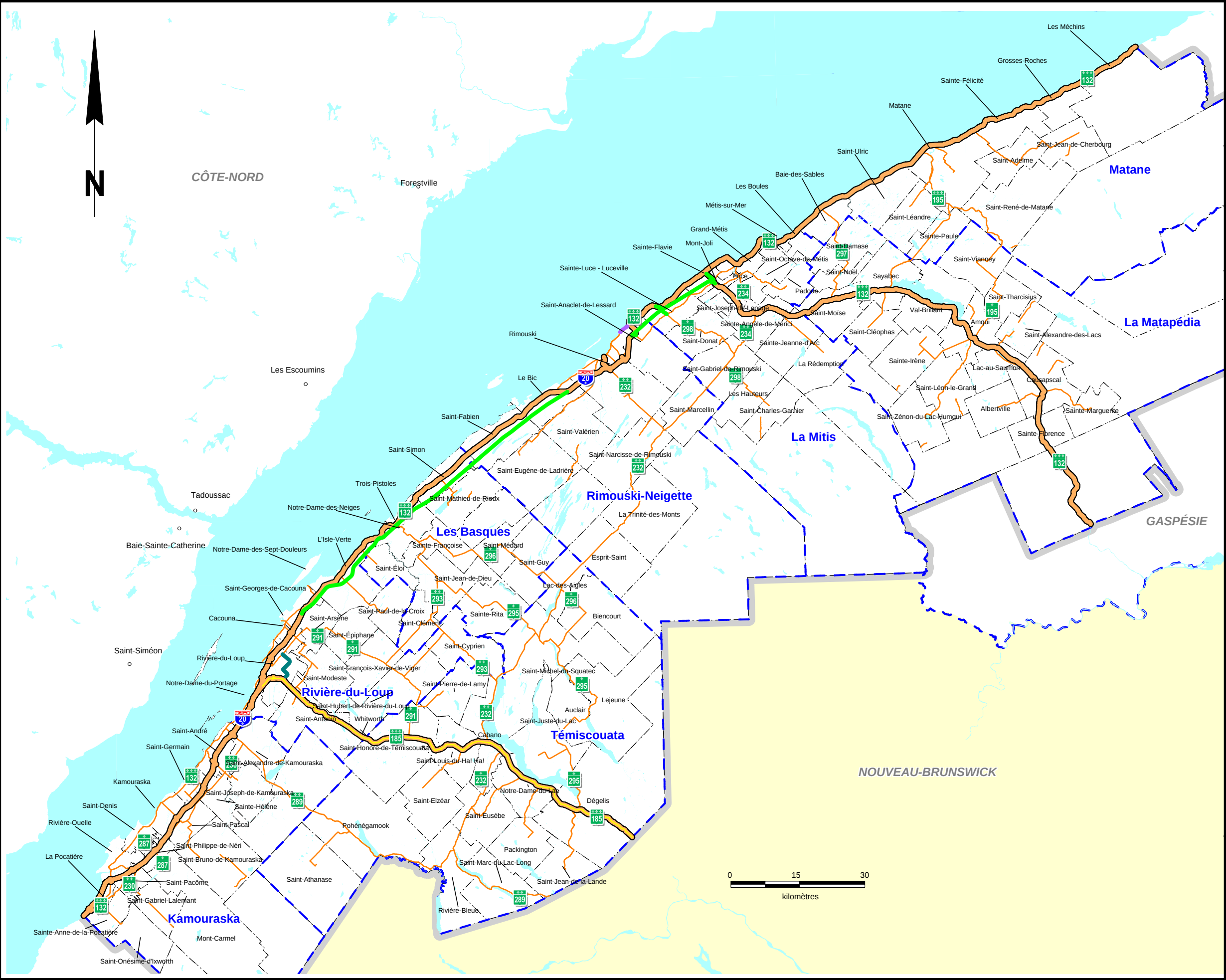
Niveaux de sécurité

- Bon
- Passable
- Médiocre
- Problématique

Intersections Sections (nombre d'accidents)



Direction Bas-Saint-Laurent -- Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine



Plan de transport du Bas-Saint-Laurent

Carte 4

Projets inscrits à la planification dans l'axe « Développement du réseau routier »

Légende

Limite de la région à l'étude

Développement du réseau

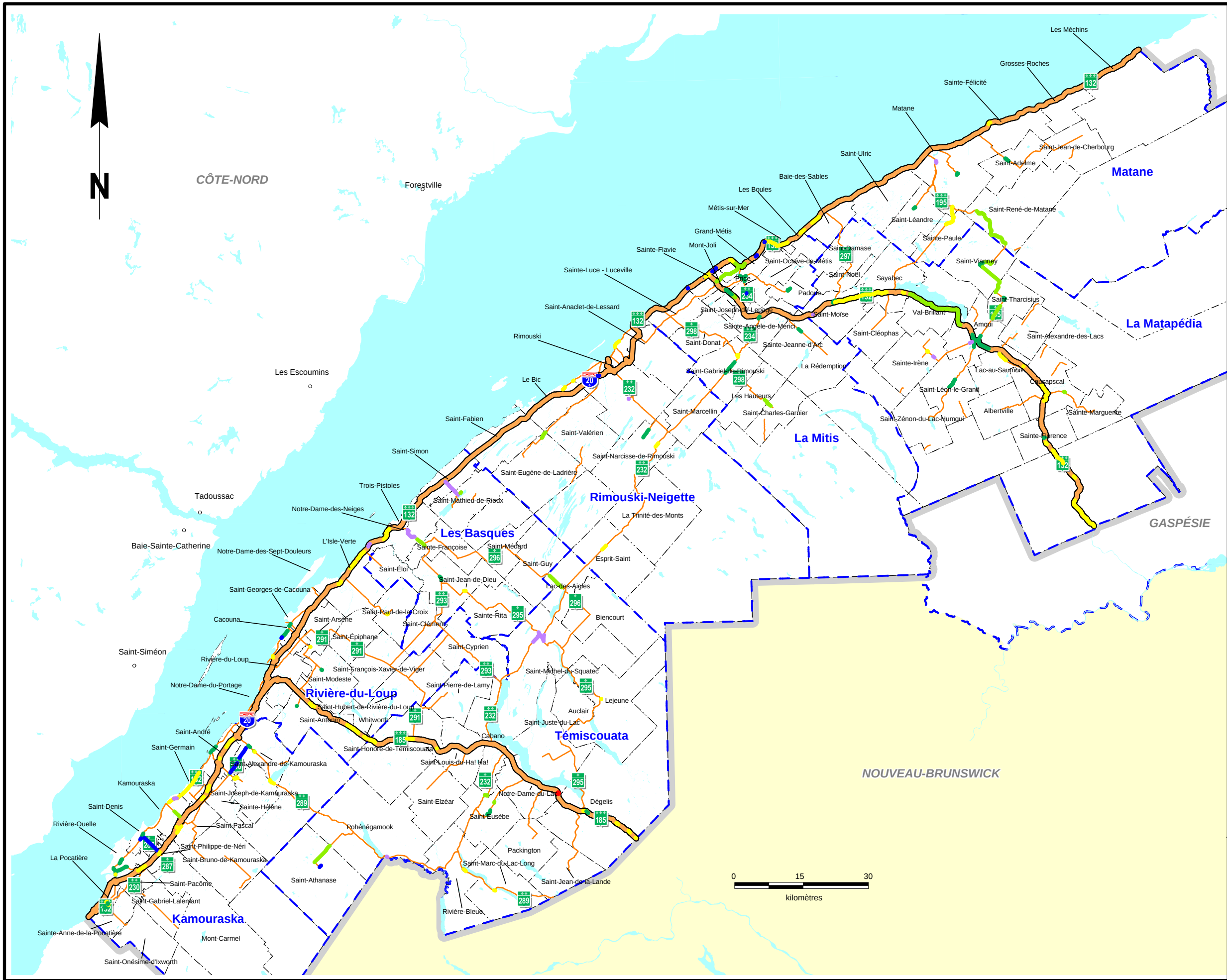
- Autoroute (20) projetée
- Route 185
- Contournement (rural)
- Reconstruction (urbain)

- Réseau stratégique régional
- Réseau routier supérieur

Limite de MRC

Limite municipale

Direction Bas-Saint-Laurent -- Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine



Plan de transport du
Bas-Saint-Laurent

Carte 5

Projets inscrits à la planification
dans l'axe
« Amélioration du réseau routier »

Légende

Limite de la région à l'étude

Amélioration du réseau

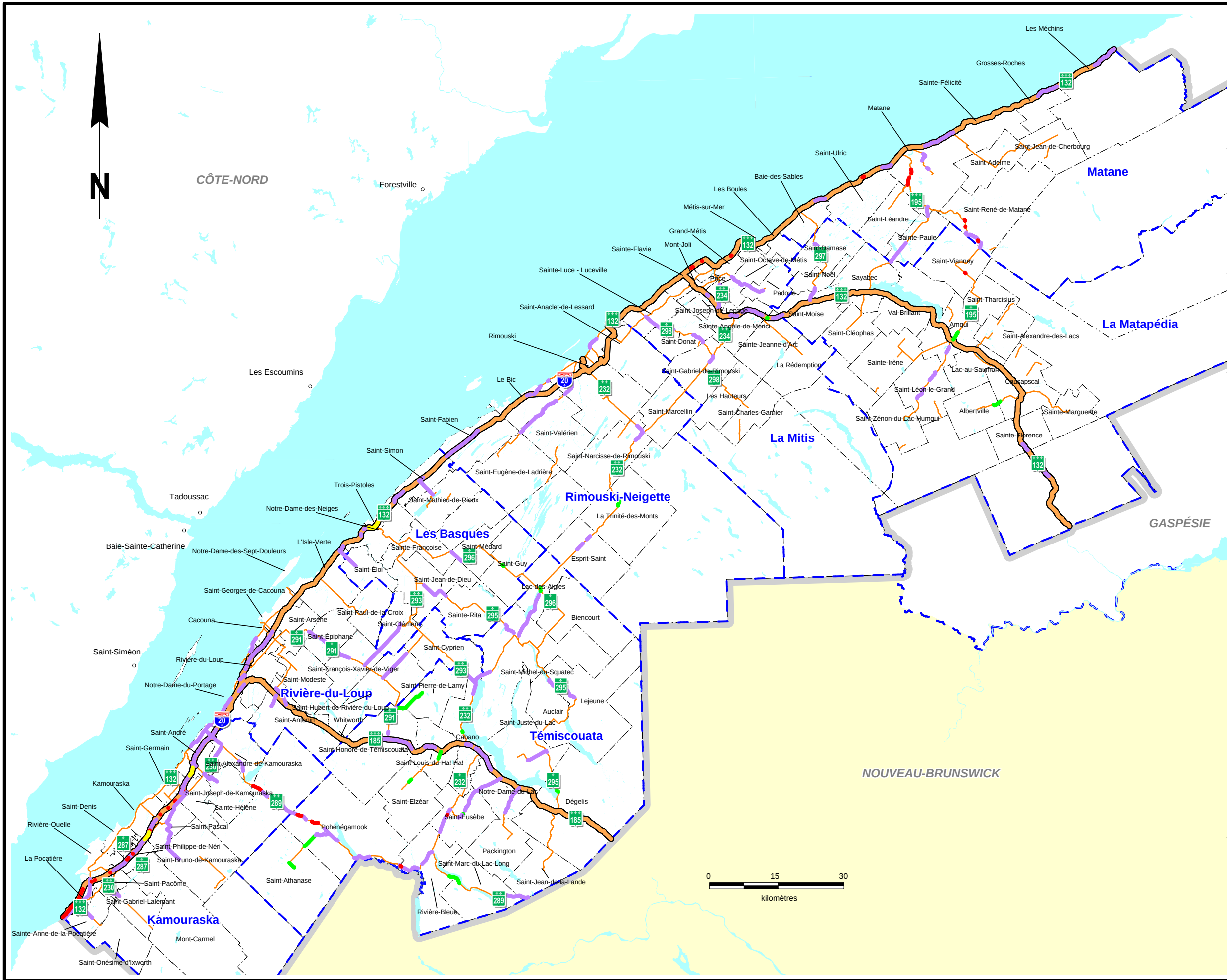
- Reconstruction (rural)
- Reconstruction (urbain)
- Sécurité (accotement, éclairage et voie suppl.)
- Courbes et pentes
- Protection (érosion, talus et drainage)
- Autres (paysage et belvédère)

- Réseau stratégique régional
- Réseau routier supérieur

- Limite de MRC
- Limite municipale

Direction Bas-Saint-Laurent --
Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine

Source : PPS-6003 (26 avril 2002)
Réalisation : Juin 2002



Plan de transport du
Bas-Saint-Laurent

Carte 6

Projets inscrits à la planification
dans l'axe
« Conservation des chaussées »

Légende

Limite de la région à l'étude

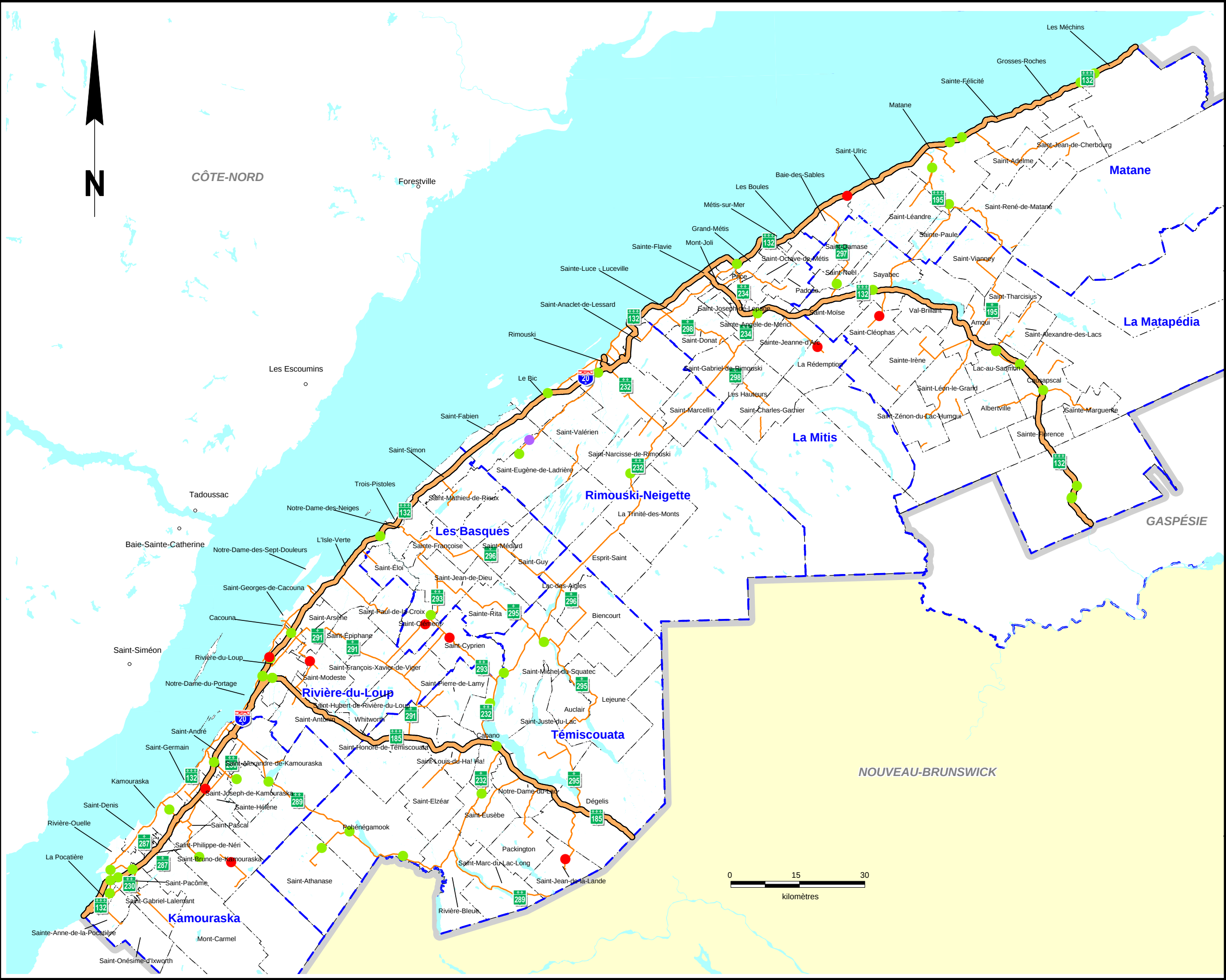
Conservation des chaussées

- Protection (érosion, talus, drainage)
- Reconstruction de la chaussée
- Recouvrement de surface
- Autres (réparation de surface et clôture)

- Réseau stratégique régional
- Réseau routier supérieur

- Limite de MRC
- Limite municipale

Direction Bas-Saint-Laurent --
Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine



Plan de transport du Bas-Saint-Laurent

Carte 7

Projets inscrits à la planification dans l'axe « Conservation des structures »

Légende

Limite de la région à l'étude

Conservation des structures

- Reconstruction de pont
- Réfection de pont
- Renforcement de pont

Réseau stratégique régional
Réseau routier supérieur

Limite de MRC

Limite municipale

Direction Bas-Saint-Laurent -- Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine

3. MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES MARITIMES, AÉRIENNES ET FERROVIAIRES DANS UNE PERSPECTIVE DE COMPLÉMENTARITÉ ET DE DESSERTE DES SECTEURS ISOLÉS

Les réseaux de transport ferroviaire, maritime et aérien sont présents dans la région du Bas-Saint-Laurent. Auparavant, ils relevaient essentiellement de la compétence du gouvernement canadien⁴⁷ qui possédait le contrôle législatif, réglementaire et fiscal en plus d'être très impliqué dans la propriété, la gestion et le financement de plusieurs de ces infrastructures de même que dans l'exploitation de certains services. Toutefois, depuis l'adoption de la Loi nationale sur les transports en 1987, le gouvernement canadien a entrepris un processus de déréglementation dans les modes de transport visant à favoriser la concurrence et le libre marché.

Dans ces modes de transport, le rôle du gouvernement du Québec demeure, à ce jour, limité mais en croissance constante surtout depuis le milieu des années 1990. Toutefois, il intervient dans ces domaines dans une perspective de complémentarité entre les modes de transport et dans un objectif d'assurer aux régions éloignées un service adéquat.

Une description des réseaux de transport ferroviaire, maritime et aérien ainsi que du transport des marchandises à l'échelle régionale permet de définir des orientations et des objectifs qui visent à maintenir un réseau de base dans une perspective de complémentarité entre les modes de transport et de desserte des territoires isolés. Quoique ces infrastructures servent à la fois au transport des marchandises et des personnes, les objectifs spécifiques au transport des personnes seront abordés au chapitre suivant.

3.1 DIAGNOSTIC DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

Dans cette section, les systèmes de transport ferroviaire, maritime, aérien et terrestre seront décrits et abordés sous l'angle du transport des marchandises.

3.1.1 Transport ferroviaire

Dans le secteur ferroviaire, le gouvernement fédéral a procédé à la privatisation du Canadien National (CN) en 1995, à l'abolition des subventions du transport des marchandises et à la réduction sensible des subventions du transport des passagers. En 1996, les modifications apportées à la Loi sur les transports au Canada ont permis de moderniser et d'alléger la réglementation économique du transport ferroviaire, favorisant ainsi la création des chemins de fer d'intérêt local (CFIL).

⁴⁷ Sauf le transport ferroviaire où la compétence des provinces est limitée aux seules voies ferrées situées à l'intérieur des limites de leur territoire.

Quant au gouvernement du Québec, celui-ci s'est doté d'un cadre d'intervention en matière de transport ferroviaire des marchandises en territoire québécois. Ainsi, il a défini des orientations pour le maintien et la revitalisation d'un réseau d'infrastructures ferroviaires sur son territoire.

Le réseau ferroviaire du Bas-Saint-Laurent s'étend sur près de 500 kilomètres. Il appartient à deux entités différentes. Le tronçon ferroviaire régional constitué par la subdivision Pelletier et la partie de la subdivision Montmagny située à l'ouest de Saint-André Jct, appartient à l'axe transcontinental du CN (Halifax–Montréal–Toronto–Vancouver) et à son important corridor Halifax–Chicago. Tout le reste du réseau ferroviaire situé à l'est de Rivière-du-Loup et desservant la région appartient maintenant à la Société des Chemins de fer du Québec (SCFQ). En janvier 1998, la SCFQ a acquis le tronçon Mont-Joli–Campbellton (Nouveau-Brunswick) et en janvier 1999, elle a acheté le tronçon Rivière-du-Loup–Mont-Joli–Matane. Ces voies ferrées sont aujourd'hui exploitées par la filiale de la SCFQ : le Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe (CFMG) (Carte 8).

Le transport ferroviaire des marchandises est assuré par le CN et le CFMG. Les subdivisions Montmagny et Pelletier (propriété du CN) sont responsables d'acheminer tout le trafic ferroviaire (275 000 wagons annuellement) en provenance ou à destination des Maritimes, y compris le trafic d'import/export outre-mer qui transite par le port d'Halifax. Le trafic intrarégional y représente environ 2 900 wagons annuellement.

Pour sa part, la subdivision Mont-Joli achemine le trafic en provenance ou à destination de la subdivision Matane ($\pm 12\,300$ wagons, dont $\pm 9\,800$ provenant du traversier-rail de la Compagnie de gestion de Matane) ainsi que le trafic en provenance ou à destination de la Gaspésie et du nord-est du Nouveau-Brunswick. En plus du trafic local sur le tronçon Mont-Joli–Campbellton ($\pm 2\,500$ wagons) et sur le tronçon Mont-Joli–Rivière-du-Loup ($\pm 2\,700$ wagons), la subdivision Mont-Joli assure le trafic de transit estimé à $\pm 35\,000$ wagons annuellement provenant principalement du nord-est du Nouveau-Brunswick.

Le réseau ferroviaire de la région dessert plus d'une vingtaine d'entreprises. Bon nombre d'entre elles utilisent le train pour expédier des produits forestiers (papier, carton, bois d'œuvre et panneaux de particules) vers les États-Unis (estimés à au-delà de 600 000 tonnes), alors que d'autres expédient des produits métalliques, des céréales et des grains ainsi que de la tourbe. Quelques-unes d'entre elles utilisent le rail pour s'approvisionner (produits chimiques, billots et copeaux)⁴⁸.

Le maintien et le développement futur du transport des marchandises par chemin de fer dans la région découlent autant des volumes de trafic générés par les industries

⁴⁸ CENTRE QUÉBÉCOIS DE LOGISTIQUE APPLIQUÉE et CENTRE DE FORMATION ET DE RECHERCHE EN TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL, Étude des flux du Bas-Saint-Laurent 2000, Rimouski, CQLA & CFoRT, janvier 2001, 102 p.

majeures que par l'ajout de petits volumes provenant de petits expéditeurs encouragés par le programme d'aide du MTQ à utiliser ce mode de transport.

3.1.2 Transport maritime

Dans sa politique maritime nationale de 1995⁴⁹, le gouvernement canadien exprimait son intention de commercialiser les ports publics ainsi que les activités du réseau des « Grands Lacs – Voie maritime du Saint-Laurent », de moderniser le pilotage maritime et de procéder au recouvrement des coûts du dragage des ports et des services offerts par la Garde côtière canadienne. De ce fait, dès 1996, il instaure un système de récupération des coûts de la Garde côtière et des coûts de déglçage. L'adoption de la Loi maritime du Canada en 1998 lui permet de mettre en place des administrations portuaires canadiennes (APC) ayant le mandat de gérer les ports d'intérêt national, de privatiser la gestion et les activités de la Voie maritime du Saint-Laurent et de confirmer le processus de cession des ports commerciaux, régionaux et locaux.

D'ici mars 2003, l'intention de Transports Canada est de se départir de 37 sites portuaires québécois et de transférer ces infrastructures portuaires aux instances locales, municipales ou provinciales. Les ports de Gros-Cacouna, de Rimouski, de Matane, de Les Méchins et de Pointe-au-Père ainsi que les quais de traversier à Trois-Pistoles, à Saint-Juste-du-Lac et à Notre-Dame-du-Lac sont concernés⁵⁰.

Pour sa part, le gouvernement du Québec est de plus en plus impliqué et dynamique dans le transport maritime. Depuis un certain moment déjà, le MTQ soutient financièrement les dessertes maritimes des territoires éloignés et isolés. En 1996, le gouvernement du Québec a adopté une série de mesures fiscales avantageuses pour stimuler l'industrie maritime, telles que des garanties de prêt aux armateurs, des crédits d'impôt aux constructeurs navals, etc. Tout dernièrement, il a adopté une politique québécoise de transport maritime et fluvial⁵¹. Le but de cette politique est de doter le Québec d'un réseau portuaire compétitif, adapté aux nouvelles réalités économiques, et de faire du fleuve Saint-Laurent la voie maritime de commerce la plus compétitive en Amérique. En mettant en place un réseau de ports stratégiques sur le fleuve Saint-Laurent, le gouvernement du Québec veut appuyer le développement économique des régions⁵². C'est pourquoi le MTQ est mandaté pour négocier avec le gouvernement fédéral la cession de certains ports commerciaux.

⁴⁹ TRANSPORTS CANADA, Politique maritime nationale, [Ottawa], Transports Canada, 1995, 39 p., [18] p. ill., cartes.

⁵⁰ À ces infrastructures, il faut ajouter les quais de Pêches et Océans Canada à l'île Verte et à L'Isle-Verte.

⁵¹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, Politique de transport maritime et fluvial : le Québec à la barre. [Québec], Transports Québec, [2001], 54 p.

⁵² Communiqué de presse, ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime, monsieur Jacques Baril, 21 août 2001, Le Québec à la barre : cinq leviers pour assurer la réalisation de la Politique de transport maritime et fluvial, source : Karine Giasson, attachée de presse.

La région possède trois ports commerciaux-publics faisant partie de la catégorie des ports régionaux-locaux comme il est défini par Transports Canada. Il s'agit des ports de Gros-Cacouna, de Matane et de Rimouski. Deux autres, n'étant plus considérés comme des ports commerciaux, se retrouvent sur le territoire, à savoir Les Méchins, qui sert principalement aux activités du chantier naval du Groupe Verreault, et Pointe-au-Père, dont les activités ont cessé en 1978 en raison du mauvais état de l'infrastructure (Carte 8). Au port de Matane, seul le quai commercial est la propriété du gouvernement canadien. En effet, le MTQ est propriétaire des installations attenantes au quai du traversier ferroviaire et au quai du traversier routier. La Compagnie de gestion de Matane exploite le bateau qui transporte des wagons, alors que la Société des traversiers du Québec (STQ) exploite le quai du traversier et assure la liaison maritime entre les deux rives.

À ces infrastructures portuaires s'ajoutent des quais de traversier de la STQ à Rivière-du-Loup et de Transports Canada à Trois-Pistoles, à Saint-Juste-du-Lac et à Notre-Dame-du-Lac. Par ailleurs, 17 ports ou quais pour petits bateaux appartenant à Pêches et Océans Canada ainsi qu'une douzaine d'installations maritimes, dont les quais, les quais flottants, les débarcadères ou les rampes appartenant à diverses entités publiques, sont aussi dénombrés sur le territoire.

Le trafic des marchandises s'effectue autour de trois principaux ports commerciaux dans la région : Rimouski, Gros-Cacouna et Matane. En 2000, ces ports ont généré près de 31 p. 100 du tonnage manutentionné de l'ensemble des ports régionaux et locaux publics sous la responsabilité de Transports Canada au Québec. Mis à part Matane, tous les autres ports ont enregistré une baisse dans le tonnage des marchandises manutentionnées en 2000, alors que pour la même période, le trafic des marchandises a augmenté de 2 p. 100 à l'échelle du Québec. Pour la période de 1993-2000, 59 p. 100 du trafic maritime des marchandises du Bas-Saint-Laurent a transité par le port de Matane, comparativement à 22 p. 100 par celui de Gros-Cacouna et à 18 p. 100 par celui de Rimouski.

Le commerce maritime des ports de la région se concentre principalement à l'échelle nationale (84 p. 100 en incluant les activités du traversier-rail). Seuls les ports de Gros-Cacouna et de Matane sont actifs à l'échelle internationale. Le quai commercial de Matane est utilisé pour le transbordement de divers produits : le sel, les produits pétroliers, les marchandises générales, le bois d'œuvre et les autres produits forestiers. Quant au port de Gros-Cacouna, le trafic des marchandises repose essentiellement sur les produits forestiers, alors que le port de Rimouski est principalement utilisé pour la desserte de la Basse-Côte-Nord et pour le transbordement du sel, du sable à béton et des produits pétroliers.

À ces ports commerciaux s'ajoutent trois dessertes maritimes subventionnées permettant d'approvisionner la Moyenne et la Basse-Côte-Nord et l'île d'Anticosti (Relais Nordik), l'île Verte (Société Inter-Rives de l'Île-Verte inc.) ainsi que les Îles-de-la-Madeleine (Navigation Madeleine inc.). De plus, des liaisons maritimes avec la Côte-Nord permettent autant le transport des marchandises et des véhicules que le

transport des passagers. Elles constituent en quelque sorte des prolongements nécessaires aux réseaux de transport terrestre.

3.1.3 Transport aérien

Dans le secteur aérien, le gouvernement fédéral a rendu publique, en 1994, la *Politique nationale des aéroports*⁵³ par laquelle il confirmait son souhait de se retirer de la propriété, de la gestion et du financement des aéroports régionaux et locaux et des petits aéroports. Dans la région, l'aéroport régional de Mont-Joli ainsi que les aéroports locaux de Rimouski⁵⁴ et de Rivière-du-Loup sont visés par cette politique de cession. En 1988 et 1989, le gouvernement fédéral a privatisé Air Canada et, en 1996, il créait Nav Canada, une société privée chargée de gérer le système canadien de navigation aérienne.

Quant à la place du MTQ dans le domaine aérien, elle est définie dans une politique adoptée par le gouvernement du Québec à la fin de 1995⁵⁵. Il y est écrit que le MTQ assumera ses responsabilités vis-à-vis la desserte des territoires enclavés auxquels il donne déjà accès. En ce qui concerne les infrastructures présentes sur le territoire, le gouvernement du Québec n'entend pas se substituer au gouvernement fédéral dans le soutien financier.

En matière d'infrastructures aéroportuaires, le rôle du gouvernement du Québec consiste surtout à promouvoir les intérêts québécois auprès des divers intervenants, à encadrer le processus d'implication du milieu dans la gestion d'infrastructures aéroportuaires cédées par le gouvernement fédéral et, finalement, à gérer les équipements ou les infrastructures sous sa compétence, soit les héliports de Saint-Georges-de-Cacouna et de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs. Par cette politique, le MTQ soutient les dessertes aériennes des territoires éloignés ou isolés dont celle de l'île Verte, afin d'assurer son accès toute l'année.

Toutefois, le MTQ travaille actuellement à l'élaboration d'une politique sur le transport aérien afin de préciser le rôle de l'État, de définir le niveau de service approprié et de trouver des solutions aux problèmes rencontrés dans ce secteur d'activité.

La région compte six aéroports, dont cinq sont classés dans le réseau aéroportuaire du Québec comme il est défini par le MTQ. Seul l'aéroport de Mont-Joli est classé dans le réseau supérieur québécois, alors que les quatre autres font partie du réseau local, soit les aéroports de Causapscal, de Matane, de Rimouski et de Rivière-du-

⁵³ TRANSPORTS CANADA, *Politique nationale des aéroports*, [Ottawa], Transports Canada, juillet 1994.

⁵⁴ L'aéroport de Rimouski a été cédé à la Ville de Rimouski le 19 avril 2002.

⁵⁵ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *La politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires, décembre 1995*, [Québec], Ministère des Transports, Direction des communications, février 1996, 16 p.

Loup. L'aéroport privé de Rivière-Ouelle ne fait pas partie de cette classification⁵⁶ (Carte 8).

Cinq autres installations aéroportuaires se retrouvent également dans la région. Il s'agit de l'hydroaérodrome municipal d'Estcourt (lac Pohénégamook), des héliports de Saint-Georges-de-Cacouna et de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs exploités par le MTQ, de l'héliport de Rimouski exploité par Hydro-Québec, puis finalement de l'héliport de Rivière-du-Loup exploité par la Garde côtière canadienne. Ces installations aéroportuaires sont généralement utilisées par une clientèle spécifique, et l'équipement y est réduit à l'essentiel.

Le mode aérien est surtout utilisé pour le transport des personnes. Quant aux marchandises, elles reposent essentiellement sur les messageries et sur certains biens périssables ou produits dont la livraison est urgente.

Tous les aéroports de la région sont accessibles aux transporteurs spécialisés dans le nolisement et aux petits appareils privés⁵⁷. Toutefois, les seuls aéroports ayant des services de vols réguliers, soit Mont-Joli et Rimouski, sont admissibles au *Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires* (PAIA) de Transports Canada. Pour ce qui est des aéroports sans vol régulier, l'aide financière aux immobilisations a été abolie en 1994.

3.1.4 Transport par camion

Le réseau de camionnage emprunte les principales artères de la région dont l'autoroute 20, les routes nationales 132 (en l'absence d'autoroute), 185 et 195 et les routes régionales 232, 234, 293 et 297.

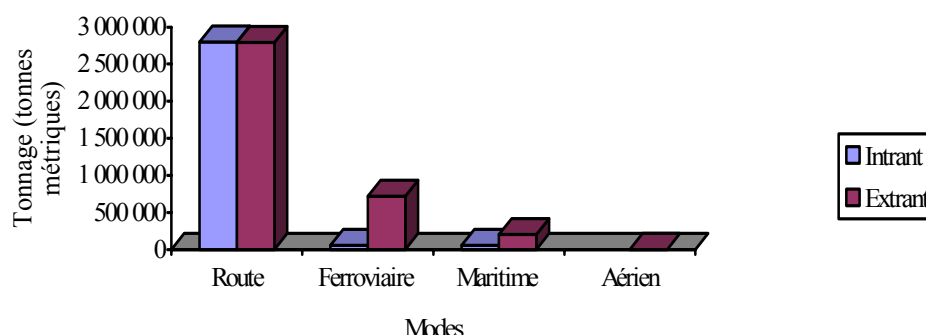
Le transport routier des marchandises se fait principalement par des camions appartenant à des propriétaires privés ou à des compagnies. La déréglementation dans le transport des marchandises a favorisé une concurrence vive entre les transporteurs et entre les modes de transport. Devant les coûts de plus en plus grands pour l'entretien et la réparation des routes, le MTQ a adopté une politique de circulation des véhicules lourds permettant au monde municipal de concentrer le transport lourd sur certaines routes et mis en vigueur un réseau de camionnage sur les chemins publics relevant de sa compétence. Actuellement, 74 municipalités, sur une possibilité de 117, ont adopté un règlement de contrôle du transport lourd sur leur territoire. À court terme, ce nombre devrait atteindre 80.

⁵⁶ L'aéroport de Mont-Joli, de propriété fédérale, est exploité par Transports Canada. L'aéroport de Rivière-du-Loup est une propriété fédérale, mais exploité par la Ville. Ceux de Rimouski, de Causapschal et de Matane sont des propriétés municipales et sont exploités par les villes de même nom. Pour sa part, l'aéroport de Rivière-Ouelle appartient à Bombardier et fait donc l'objet d'une exploitation privée.

⁵⁷ Sous réserve des contraintes d'exploitation des transporteurs et des paramètres techniques et opérationnels des infrastructures aéroportuaires.

En 2000, il a été estimé que 84 p. 100 des marchandises produites ou demandées par les entreprises des secteurs primaire et manufacturier de la région étaient transportées par camion, comparativement à 4 p. 100 par bateau et à 12 p. 100 par train (Figure 4). Le secteur du bois et des pâtes et papiers produit près de 77,2 p. 100 du trafic des entreprises, comparativement à 9,7 p. 100 pour les mines (tourbes) et à 7,1 p. 100 pour l'alimentation. Près de 55 p. 100 du trafic provient ou va à l'extérieur de la région. Les États américains et les régions du centre du Québec et de l'ouest du Canada en expliquent près de 36 p. 100 (25 p. 100 par route et 11 p. 100 par train), comparativement à 12 p. 100 pour les régions situées à l'est.

Figure 4 – Parts de l'utilisation des modes de transport pour les marchandises.



Source : MTQ, DTBGI, Sondage réalisé au printemps 2001 auprès de 222 entreprises du secteur manufacturier et 22 entreprises du secteur primaire concernant les trafics de marchandises pour l'année 2000

3.2 ORIENTATION ET OBJECTIFS

Le MTQ entend intervenir dans une perspective de complémentarité entre les modes de transport et dans un objectif d'assurer aux territoires isolés un service adéquat. À cet effet, il souhaite maintenir un réseau efficient d'infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes répondant aux besoins de la région et optimisé par l'application de principes d'utilisation intermodale.

Soucieux d'une utilisation optimale et d'une complémentarité entre les modes, le MTQ favorise le maintien et le développement de ces infrastructures afin d'alléger et de rendre plus sécuritaire le réseau routier. Le développement de nouvelles logistiques intermodales est également vu comme un moyen permettant d'améliorer la compétitivité des entreprises dans les régions et, en conséquence, comme un outil de développement économique.

Orientation 13 – Maintien d'un réseau multimodal d'infrastructures efficaces et sécuritaires en l'optimisant par de nouvelles logistiques de transport

Les objectifs et les moyens d'action retenus face à cette orientation visent le maintien d'un réseau multimodal d'infrastructures par des équipements fonctionnels et sécuritaires, la mise en place de règles d'aménagement du territoire qui favorisent leur utilisation et le développement durable par l'utilisation de modes de transport à haut rendement énergétique. Le développement de liens intermodaux, en collaboration avec les entreprises génératrices de trafic, et la mise en place de mesures favorisant l'utilisation de ces modes sont nécessaires d'abord à leur maintien, puis à leur expansion. Ce réseau de transport contribue également à la desserte des territoires éloignés.

Le MTQ entend également favoriser la complémentarité entre les modes de transport. Aussi, les projets d'amélioration des infrastructures routières doivent prendre en compte les besoins des entreprises de transports ainsi que les autres modes. De plus, les municipalités et le MTQ doivent travailler ensemble en vue d'établir une réglementation harmonieuse qui assurera le maintien d'un réseau multimodal efficace.

Objectifs (➤), moyens d'action (●) avec indicateurs [entre crochets], notes (❖)
--

- Participer financièrement au maintien, à la revitalisation et à la sécurité des infrastructures ferroviaires
 - Soutenir financièrement la réhabilitation des lignes secondaires exploitées par un CFIL [nombre de projets, nombre de kilomètres de voies ferrées réhabilitées, nombre de wagons ajoutés au trafic existant, sommes investies]
 - ❖ De 2000 à 2002, le MTQ a versé, dans le cadre du *Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire*, des subventions totalisant 790 020 \$ au CFMG pour la réhabilitation des voies et des ponts. D'ici la fin du programme actuel, le CFMG devrait recevoir, en subvention, la somme de 1 119 024 \$, soit 559 512 \$ en 2002-2003 et le même montant pour l'année financière 2003-2004.
 - Collaborer à l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau [nombre de projets, sommes investies]
 - ❖ Dans le cadre de ses responsabilités habituelles en la matière, le MTQ veille à assurer des passages à niveau fonctionnels et sécuritaires avec le réseau routier. Aussi, le MTQ rembourse aux municipalités les sommes d'argent qu'elles versent aux compagnies ferroviaires pour l'entretien de la signalisation des passages à niveau situés sur le réseau routier transféré le 1^{er} avril 1993 (*Programme d'aide à l'entretien du réseau local*). De plus, une aide financière peut également être accordée pour les ouvrages assurant la sécurité aux passages à niveau, soit par l'installation ou l'ajout de feux clignotants et de barrières, l'intégration des signaux du passage à niveau à la signalisation routière, la modification des circuits électroniques,

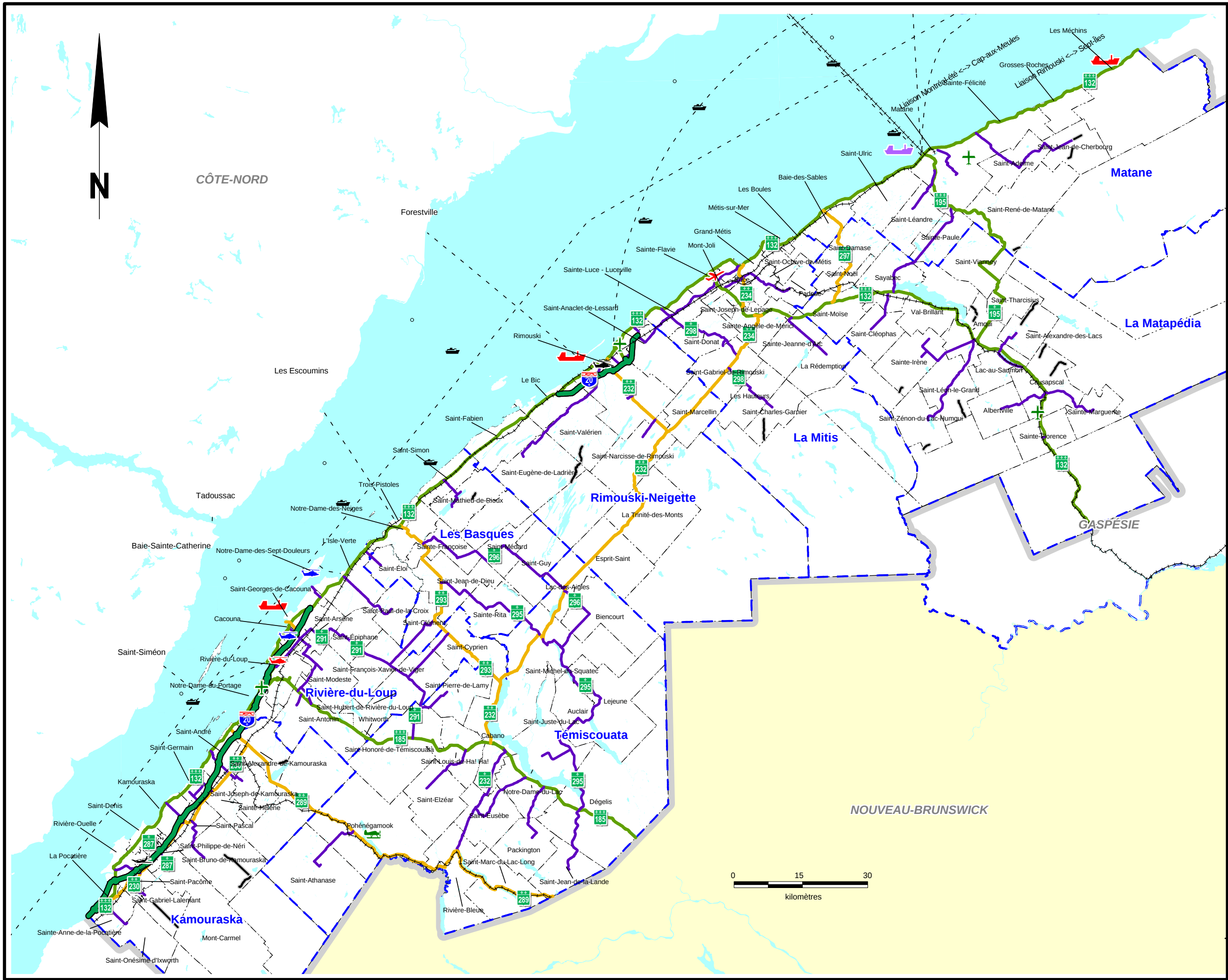
l'amélioration du tracé et de la déclivité⁵⁸ de la route, la modification d'intersections avoisinantes, la fermeture de passages à niveau, l'augmentation de la ligne de visibilité, etc. (*Programme d'aide à l'amélioration du réseau local*).

- Mettre en œuvre la *Politique québécoise de transport maritime et fluvial*⁵⁹
 - Promouvoir le *Programme d'aide en transport maritime* auprès des organismes économiques du territoire [nombre de présentations]
 - Soutenir financièrement la réalisation de projets de construction ou d'aménagement d'infrastructures maritimes et intermodales permettant une meilleure interface entre les modes de transport terrestre et maritime [nombre de projets, sommes investies]
 - Soutenir financièrement la réalisation d'études relatives au démarrage de nouveaux services de transport maritime et de nouvelles initiatives en matière de tourisme fluvial [nombre de projets, sommes investies]
 - Soutenir financièrement les activités de promotion du transport maritime et du tourisme fluvial sur le fleuve Saint-Laurent [nombre de projets, sommes investies]
 - ❖ Pour atteindre les objectifs de la Politique, le MTQ a mis en place un forum de concertation sur le transport maritime et un programme d'aide en transport maritime. De plus, il entend créer un réseau stratégique de ports commerciaux québécois, promouvoir l'utilisation du fleuve Saint-Laurent et ses activités maritimes, et soutenir activement la formation et la recherche dans le secteur maritime.
 - ❖ Une somme de 20 millions de dollars sur cinq ans est consacrée au *Programme d'aide en transport maritime* pour soutenir le démarrage de projets de transport sur le fleuve, pour consolider le réseau actuel d'infrastructures maritimes, pour faciliter les projets d'intermodalité, pour promouvoir le fleuve Saint-Laurent et ses activités maritimes, et pour soutenir la formation et la recherche.
- Soutenir les dessertes aérienne et maritime des territoires isolés et collaborer à la mise en œuvre d'une politique sur le transport aérien
 - Gérer les infrastructures aériennes appartenant au MTQ, dont les héliports de Saint-Georges-de-Cacouna et de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, et soutenir la desserte aérienne de l'île Verte pendant les périodes de gel et de dégel de l'estuaire du Saint-Laurent [activités réalisées]
 - Participer financièrement au maintien de la desserte maritime des territoires isolés, dont celle de l'île Verte [activités réalisées, sommes investies]
 - Collaborer à la mise en œuvre d'une politique sur le transport aérien [état d'avancement et activités réalisées en région]

⁵⁸ Inclinaison que le profil en long d'une route, d'une ligne de chemin de fer, présente dans un sens ou dans l'autre.

⁵⁹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Politique de transport maritime et fluvial : le Québec à la barre*, [Québec], Transports Québec, [2001], 54 p.

- Optimiser les infrastructures en favorisant la mise en place de nouveaux équipements ou de nouvelles logistiques de transport
 - Participer financièrement à l'aménagement d'embranchements ferroviaires et de centres de transbordement pour desservir les entreprises en ciblant les expéditeurs générateurs de trafic et en collaborant au repositionnement de leur logistique de transport [nombre d'entreprises ciblées, nombre de projets, nombre de wagons]
 - ❖ Le *Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire* est un programme destiné spécifiquement à la restructuration du réseau ferroviaire québécois. Ce programme n'a pas pour but de développer le réseau actuel, mais bien de l'améliorer ainsi que de le rendre accessible au moyen de nœuds intermodaux et d'embranchements industriels.
 - ❖ Depuis l'entrée en vigueur du *Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire*, le MTQ a subventionné quatre projets de construction d'un embranchement ferroviaire industriel et deux projets d'aménagement et d'amélioration de centres de transbordement dans la région du Bas-Saint-Laurent. Les sommes investies par le MTQ dans ces projets totalisent 599 361 \$. Le transfert modal représente 1 547 wagons pour l'année 2001 et 4 670 wagons pour l'année 2002, soit du trafic supplémentaire pour le CN, le CFMG et le traversier-rail.
 - Favoriser l'harmonisation entre l'aménagement du territoire et la vocation de l'infrastructure [schémas d'aménagement, plans d'urbanisme, projets routiers, sommes investies]
 - ❖ Les liens entre l'aménagement du territoire et les modes de transport ne font aucun doute. À cet effet, il sera nécessaire d'améliorer les liens routiers avec les secteurs industriels existants et de localiser les nouvelles zones industrielles près des infrastructures maritimes et ferroviaires.
 - Assurer la cohérence des réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ [nombre d'ententes et de règlements municipaux, cartographie des réseaux de camionnage et des points d'accès aux infrastructures ferroviaires et maritimes]



Plan de transport du Bas-Saint-Laurent
Carte 8

Infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes

Légende

Limite de la région à l'étude

Réseau aéroportuaire

- Supérieur
- Local
- Aérodrome *
- Héliport *
- Hydroaérodrome *

Propriétaire

- Fédéral
- Provincial
- Municipal
- Privé

* Non classifié

Réseau portuaire

- Régional et local

Propriétaire

- Fédéral
- Fédéral et MTQ

- Traverse maritime
- Réseau ferroviaire
- Limite de MRC
- Limite municipale

Classification des routes

- Autoroute
- Nationale
- Régionale
- Collectrice
- Accès aux ressources

Direction Bas-Saint-Laurent -- Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine

4. INTÉGRATION DE SYSTÈMES DE TRANSPORT DES PERSONNES AFIN DE DESSERVIR LES COMMUNAUTÉS RURALES ET D'OFFRIR DES SERVICES INTERURBAINS COMPLÉMENTAIRES

L'intention du MTQ dans le transport des personnes est d'assurer la mobilité et la sécurité des usagers, notamment par l'amélioration de la qualité des infrastructures et des équipements ainsi que par l'accroissement de la sécurité routière. Son but est de rendre plus performants les réseaux, les systèmes et les services de transport des personnes pour ainsi offrir des possibilités de déplacement de meilleure qualité et à un coût abordable, tout en répondant aux besoins spécifiques du milieu.

Les caractéristiques propres des régions à faible densité de population font en sorte que l'organisation du transport des personnes sur le territoire rural doit se faire en complémentarité aux services existants. C'est la raison pour laquelle le MTQ propose dans la *Politique nationale de la ruralité* de mettre à contribution, dans un effort conjoint, les différents services généraux ou spécialisés de transport qui desservent déjà le territoire et qu'il encourage les expériences pilotes de mise en commun⁶⁰.

Finalement, afin de desservir adéquatement les citoyens de toutes les régions du Québec, le MTQ assure le maintien des liaisons maritimes et aériennes avec les territoires isolés, dont celle de l'île Verte.

4.1 DIAGNOSTIC DU TRANSPORT DES PERSONNES

Les services collectifs locaux et interurbains de transport se sont développés particulièrement sur les parties de territoire les plus peuplées, soit le long du littoral du fleuve Saint-Laurent, au Témiscouata et dans la vallée de la Matapédia.

Considérant l'étendue du territoire, la densité de la population, les ressources financières limitées et le fait que plusieurs municipalités rurales possèdent peu de services de transport des personnes, vouloir assurer des services adéquats de transport collectif partout sur le territoire pose un défi.

4.1.1 Transport collectif interurbain

Les services interurbains de transport des personnes sont assurés par les modes ferroviaires, maritimes, aériens et terrestres. Toutefois, le transport interurbain par autocar subit la concurrence de l'auto et, dans une moindre mesure, du train, de l'avion et du bateau.

⁶⁰ MINISTÈRE DES RÉGIONS, *Politique nationale de la ruralité, une vision d'avenir*, Bibliothèque nationale du Québec, 2001, p. 46.

Les principaux motifs des déplacements interurbains des personnes sont les affaires, les loisirs, le tourisme et les études⁶¹. D'ailleurs, le tourisme représente une part importante de l'activité économique régionale, puisque la région touristique du Bas-Saint-Laurent a accueilli, en 1999, quelque 714 000 touristes qui y auraient dépensé au-delà de 103 millions de dollars, ce qui représente respectivement 3,3 p. 100 des touristes du Québec et 2,3 p. 100 de leurs dépenses⁶².

4.1.1.1 Transport par autocar

En 2001, deux transporteurs privés par autobus desservait 64 p. 100 de la population, rejoignant ainsi 44 municipalités (130 622 personnes) et transportant 354 390 personnes environ. On y retrouve onze lignes de transport interurbain, dont six lignes express reliant Lévis à Rivière-du-Loup (185 kilomètres), Montréal à Rivière-du-Loup (440 kilomètres), Québec à Rivière-du-Loup (208 kilomètres), Rimouski à Carleton (255 kilomètres), Rimouski à Rivière-du-Loup (107 kilomètres) et Rivière-du-Loup à Edmunston (Nouveau-Brunswick) (122 kilomètres). Toutes les autres lignes sont des lignes locales. En tout, les départs et les arrivées hebdomadaires représentent 350 mouvements.

Depuis 1989, plusieurs liaisons locales de transport par autobus interurbain ont été réduites ou supprimées. En 1994, les liaisons Matane–Gaspé via Rivière-au-Renard, Matane–Sainte-Anne-des-Monts, Rimouski–Matane express et local, Matane–Petit-Matane assurée par Scobus et Montréal–La Martre assurée par Côté ont été supprimées par Orléans et probablement intégrées à sa liaison régulière Rimouski–Sainte-Anne-des-Monts–Gaspé. Pour sa part, la liaison express Rimouski–Causapscal a été intégrée à la liaison locale (ligne 60) Rimouski–Causapscal. La région a également perdu six liaisons locales de transport par autobus interurbain, équivalant à 64 mouvements par semaine, soit les liaisons Amqui–Saint-Zénon-du-Lac-Humqui, Matane–Amqui, Matane–Gaspé via Murdochville, Rimouski–Saint-Donat, Saint-Donat–Saint-Charles-Garnier et Rivière-du-Loup–Biencourt. Il s'agit de la disparition de services et de portions de territoire qui ne sont plus desservies, affectant du même coup les liaisons principales. Les pertes représentent 15 municipalités toutes situées à l'intérieur de la région.

Avec l'Accord sur le commerce intérieur (1995), le gouvernement fédéral veut libérer le transport extraprovincial par autocar de toute contrainte réglementaire à incidence économique et, ainsi, éliminer la formule d'interfinancement. Cette orientation menace donc le maintien des dessertes en région rurale, puisque les transporteurs pourraient se concentrer sur les trajets rentables.

⁶¹ [MINISTÈRE DES TRANSPORTS], Des transports au service du développement du Québec – Une perspective économique, sociale et environnementale – Vers une politique québécoise des transports, 20 avril 2000, p. 86.

⁶² TOURISME QUÉBEC, Le tourisme au Québec en 1999. Le tourisme au Québec en bref : statistiques touristiques, [Québec], Tourisme Québec, Direction de la recherche et du développement, 2000. p. 6.

Actuellement, le gouvernement fédéral cherche à connaître l'avis des provinces sur la pertinence de maintenir ce régime. Selon Transports Canada, la libéralisation du transport par autocar inciterait les transporteurs à maximiser leurs services auprès des voyageurs en développant un éventail de tarifs mieux adaptés aux différents utilisateurs et aux différentes périodes.

Selon le modèle de projection ES-3 du MTQ concernant la population en 2016, la structure d'âge de la région du Bas-Saint-Laurent indiquerait, en 1991, une structure d'âge inférieure à celle du Québec pour les 25-40 ans et comparable pour celle des 44-64 ans. En 2016, cependant, toujours selon le même modèle, la structure d'âge de la région vieillirait plus rapidement que celle du Québec. En reprenant les chiffres de l'enquête de 1992 précitée selon laquelle 59 % de la clientèle du transport interurbain par autocar se situe entre 25 et 64 ans, la structure d'âge de la population régionale indique une tendance modérément favorable à l'utilisation de ce transport, puisque la baisse de la population jeune entraînera une baisse de la clientèle des services réguliers de transport interurbain par autocar dans la région.

4.1.1.2 Transport par train

Le service ferroviaire de voyageurs fait actuellement l'objet d'une profonde réflexion, tant de la part du gouvernement fédéral que de la part des dirigeants de VIA Rail. Plusieurs recommandations ont été formulées par le Comité permanent des transports de la Chambre des communes, dont le franchisage de certains segments du réseau de VIA Rail. Toutefois, en 2000, le gouvernement fédéral a annoncé un financement de 400 millions de dollars sur cinq ans afin de permettre à Via Rail de renouveler son parc de matériel roulant et de moderniser ou d'améliorer ses infrastructures (signalisation, gares).

La société Via Rail exploite deux trains de passagers dans le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie : *L'Océan* et *Le Chaleur*, qui assurent respectivement les liaisons Montréal–Halifax et Montréal–Gaspé. *L'Océan* offre un départ tous les jours, sauf le mardi aux gares de Montréal et d'Halifax, alors que *Le Chaleur* effectue trois allers-retours par semaine. Globalement, le nombre de voyageurs utilisant les services de Via Rail sur ces liaisons est de 30 000 environ annuellement pour *Le Chaleur* et plus de 250 000 pour *L'Océan*. La durée du parcours entre Montréal et Gaspé est de dix-sept heures et demie environ, alors que celle vers Halifax est d'un peu plus de vingt et une heures. En 2000, 14 081 passagers ont embarqué et débarqué aux huit gares⁶³ du Bas-Saint-Laurent.

⁶³ Gares de La Pocatière, Rivière-du-Loup, Trois-Pistoles, Rimouski, Mont-Joli, Sayabec, Amqui et Causapscal.

4.1.1.3 Transport par avion

Tous les aéroports de la région sont accessibles aux transporteurs spécialisés dans le nolisement et aux petits appareils privés⁶⁴, mais seuls les aéroports de Mont-Joli et de Rimouski offrent des services de vols réguliers.

L'absence de vol régulier dans les aéroports localisés dans la partie ouest du territoire s'explique par la proximité des grands centres urbains, tels que Québec et Montréal. Ainsi, la concurrence des autres modes de transport, notamment l'automobile, le train, l'autobus et le traversier, limite la mise en place de services aériens réguliers. En conséquence, les perspectives de développement de ces aéroports demeurent plutôt modestes. Nonobstant ce qui précède, ce mode de transport demeure important, puisqu'il permet un accès rapide avec les autres régions en répondant aux besoins d'affaires, touristiques et d'urgence.

De 1996 à 1999, près de 60 000 passagers ont été transportés annuellement sur les vols réguliers à Mont-Joli et à Rimouski, et sur les vols nolisés à Rimouski et à Rivière-du-Loup. Selon les données disponibles, la desserte aérienne du transport des personnes se concentre autour des aéroports de Mont-Joli (56 p. 100 du trafic régional) et de Rimouski (36 p. 100 du trafic régional).

4.1.1.4 Liaisons, dessertes et croisières maritimes

La région est desservie par cinq traverses maritimes fonctionnant sur une base annuelle ou saisonnière sur le fleuve Saint-Laurent et sur le lac Témiscouata. Deux traverses sont subventionnées et administrées par la STQ. Il s'agit des traverses de Matane–Baie-Comeau–Godbout qui est en activité toute l'année et de Rivière-du-Loup–Saint-Siméon⁶⁵ en service de la mi-avril au début janvier. La région bénéficie également de trois traverses non subventionnées exploitées par des compagnies privées, à savoir Trois-Pistoles–Les Escoumins (Compagnie de navigation des Basques), Notre-Dame-du-Lac–Saint-Juste-du-Lac (La Traverse du lac Témiscouata inc.) et Rimouski–Forestville (La Traverse Rimouski–Forestville).

Le transport des personnes par bateau est évalué à près de 500 000 passagers répartis sur les quatre traverses du fleuve Saint-Laurent et à 20 000 passagers sur la traverse du lac Témiscouata.

À ces traverses s'ajoutent trois dessertes maritimes subventionnées permettant de relier la Moyenne et la Basse-Côte-Nord et l'île d'Anticosti (Relais Nordik), l'île Verte (Société Inter-Rives de l'Île-Verte inc.) ainsi que les Îles-de-la-Madeleine (Navigation Madeleine inc.). Près de 24 000 passagers ont utilisé ces services en 2000.

⁶⁴ Sous réserve des contraintes d'exploitation des transporteurs et des paramètres techniques et opérationnels des infrastructures aéroportuaires.

⁶⁵ Cette traverse est exploitée à contrat par la compagnie Clarke inc.

À l'exception des quais de traversier à Matane et à Rivière-du-Loup qui viennent d'être cédés au MTQ, ceux à Trois-Pistoles, Saint-Juste-du-Lac, Notre-Dame-du-Lac et Rimouski sont la propriété de Transports Canada et font l'objet de cession. Les quais de l'île Verte et de L'Isle-Verte appartiennent à Pêches et Océans Canada et font également l'objet d'un programme de cession vers les communautés locales⁶⁶.

Ces liaisons maritimes sont utilisées par la population locale mais également par la clientèle touristique et, de ce fait, connaissent un achalandage plus élevé en période estivale.

Les secteurs des croisières nationales et du nautisme demeurent très peu exploités dans la région. Cette dernière est desservie par huit entreprises de croisières répertoriées⁶⁷ qui utilisent différents ports d'embarquement, de Rivière-du-Loup à Rimouski. La Coopérative de transport maritime et aérien des Îles-de-la-Madeleine offre, depuis juin 2002, un service de croisière hebdomadaire entre les îles et Montréal avec des escales à Québec et à Matane. Finalement, huit marinas offrent 580 places à quai ou au mouillage, dont 159 pour les visiteurs.

4.1.2 Transport collectif local

Le MTQ soutient financièrement les municipalités et les sociétés de transport dans le domaine du transport en commun et du transport adapté. De plus, il réglemente certains aspects du transport collectif et du transport par taxi. La responsabilité financière du transport scolaire a été confiée au ministère de l'Éducation du Québec en avril 1988.

4.1.2.1 Transport en commun

En 2000, seulement Rimouski, Rimouski-Est et Pointe-au-Père, qui regroupent environ 18 p. 100 de la population régionale, possédaient un service de transport en commun urbain. Depuis l'implantation de Taxibus de Rimouski, l'achalandage n'a cessé d'augmenter. En 2000, il a transporté 62 982 personnes, comparativement à 56 122 en 1995 (+ 12,2 p. 100), ce qui représente des coûts de 337 894 \$, dont 70 134 \$ étaient défrayés par le MTQ. Selon les données de septembre 1993 au 31 juillet 2000, 68 p. 100 des personnes s'étant inscrites à Taxibus de Rimouski sont des femmes (6 917 sur 10 192). Pour sa part, Inter-Taxibus (Rimouski-Est et Pointe-au-Père) a transporté 4 207 personnes à sa première année d'exploitation, c'est-à-dire durant l'année 2000.

À la suite du regroupement municipal à Rimouski, un comité a été mis en place. Il évalue actuellement les possibilités permettant d'offrir un service de transport en commun et de transport adapté à l'ensemble du territoire de la nouvelle ville de Rimouski.

⁶⁶ Programme de cession des ports de plaisance.

⁶⁷ Source : ATR Bas-Saint-Laurent, <http://www.tourismebas-st-laurent.com/accueil.htm>

4.1.2.2 Transport adapté

En 1999, 80 des 131 municipalités de la région étaient regroupées au sein de huit organismes de transport adapté (OTA) pour offrir un service à 166 068 personnes (80 p. 100 de la population, comparativement à 92 p. 100 au Québec) (Carte 9). De 1995 à 1999, la superficie du territoire desservi a augmenté de 8 p. 100, et la clientèle admise au transport adapté subventionné par le MTQ de 26 p. 100 pour atteindre 1 905 personnes en 1999, soit 1,1 p. 100 de la population totale. D'ici 2006, cette tendance à la hausse devrait ralentir. Toutefois, à partir de 2006, il faut s'attendre à une augmentation du nombre de déplacements provenant de la clientèle âgée à mobilité réduite consécutive au vieillissement de la population⁶⁸. En 1999, la demande a atteint 179 341 passagers, représentant des coûts de 1 566 199 \$, dont 1 071 740 \$ étaient défrayés par le MTQ.

Les services de transport adapté subventionnés par le MTQ ne sont pas les seuls services de transport spécialisé offerts à la clientèle à mobilité réduite, qu'il s'agisse de personnes âgées, malades ou handicapées, dont la déficience et les limitations ne justifient pas nécessairement une admission au transport adapté. En effet, le réseau de la santé et des services sociaux, en vertu d'une politique et d'un programme du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS), et le ministère de l'Éducation assurent et financent certains déplacements de leur clientèle. De plus, des organismes, notamment, la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), disposent d'un budget pour compenser les frais de déplacement de leurs bénéficiaires. À cause des compressions budgétaires qu'ils subissent, ce ministère et ces organismes ont de plus en plus tendance à diriger leurs clientèles vers les services de transport adapté subventionnés par le MTQ. Ses ressources financières étant limitées, il est difficile pour le MTQ ainsi que pour les organismes de transport adapté qu'il subventionne de répondre à tous les besoins des usagers venant des autres réseaux (MSSS, CSST, SAAQ, etc.). Ce transfert de bénéficiaires handicapés entraînent, en effet, un volume important de déplacements que l'OTA ne peut absorber, compte tenu des ressources disponibles, engendrant ainsi des listes d'attente. C'est pourquoi le MTQ a décidé d'aller au-delà d'une simple révision de ce programme d'aide et de proposer d'importantes modifications à l'organisation et au financement du transport adapté afin qu'il devienne le coordonnateur de l'ensemble des services de transport adapté. Des discussions au sein d'un comité interministériel se poursuivent quant à l'éventualité d'un guichet unique.

Par ailleurs, en vue de redéfinir le partage des responsabilités de chacun des intervenants et d'optimiser les services aux usagers, le MTQ a procédé, en 2001-2002, à la révision de l'encadrement financier du *Programme d'aide au transport adapté pour les personnes handicapées*.

⁶⁸ Bernard OUELLET, La démographie : étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent, [Québec], ministère des Transports, Direction du Plan, des programmes, des ressources et du soutien technique, mai 2001, 29 p.

4.1.2.3 Transport par taxi

En 2000, 73 p. 100 de la population du Bas-Saint-Laurent (91 p. 100 au Québec en 1998) pouvait accéder au service de taxi, ce qui représente une augmentation de 5,6 p. 100 par rapport à 1993 (Carte 9). Dans la MRC de Matane, 88 p. 100 de la population faisait partie d'un territoire de taxi, tandis que dans la MRC des Basques, ce service rejoignait seulement 38 p. 100 de la population. En 2000, 59 p. 100 des municipalités de la région ne faisaient pas partie d'un territoire de taxi, ce qui représentait 77 municipalités regroupant 55 557 personnes. Parmi ces municipalités, une vingtaine comptait plus de 1 000 habitants, alors que six d'entre elles ont déjà fait partie d'un territoire de taxi. C'est le cas de Saint-Alexandre-de-Kamouraska (1 865 habitants), Saint-Jean-de-Dieu (1 817 habitants), Saint-Anaclet-de-Lessard (2 580 habitants), Sainte-Blandine (2 164 habitants), L'Isle-Verte (1 485 habitants) et Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup (1 316 habitants). En général, les milieux urbains étaient assez bien desservis par le taxi. Toutefois, à mesure que l'on s'éloigne des centres, on limite l'expansion et le recours à ces services.

La Loi sur le transport par taxi a été modifiée en 2001, et un nouveau règlement est en vigueur depuis la fin du mois de juin 2002. Le décret 736-2002 du MTQ, adopté le 12 juin 2002, vient fixer le nombre de propriétaires de taxi par agglomération, laissant tomber le ratio de 1/1 000 habitants et la notion de région. Un nombre de permis a été fixé pour toutes les agglomérations, autant les nouvelles que les anciennes. Les permis sont fixés par décret en fonction de critères. Le requérant doit également faire la preuve du besoin.

Le MTQ a également mis de l'avant le *Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant*. Ce programme a pour objectif de doter le Québec d'un parc comprenant un minimum de 4 % du total des taxis disponibles qui pourraient accueillir des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, et ce, autant sur une base nationale que régionale. Des objectifs quant au nombre d'adaptations après cinq ans ont été définis pour chaque MRC et communauté urbaine, incluant les territoires nordiques. Cette répartition pourra être modifiée en cours du programme, afin de tenir compte des modifications territoriales pour maintenir l'objectif à 4 %. Quel que soit le nombre de taxis en service dans une MRC, le nombre prévu est d'au moins un taxi adapté par territoire, ce qui veut dire huit pour la région du Bas-Saint-Laurent.

Puisque peu de municipalités de la région disposent d'un service de transport en commun, le taxi joue un rôle essentiel dans la chaîne des déplacements urbains et interurbains en raison de ses caractéristiques : flexibilité du trajet, disponibilité à toute heure et rapidité du service. Ses possibilités sont multiples. En effet, en plus du service régulier de transport exclusif et du transport à contrat, le taxi peut également effectuer du transport scolaire, du transport adapté pour les personnes handicapées, du transport médical et du transport collectif.

4.1.2.4 Transport scolaire

Le transport scolaire, présent sur l'ensemble du territoire, n'échappe pas au phénomène démographique régional et à l'exode rural. De 1993-1994 à 1997-1998, le nombre d'élèves inscrits est passé de 38 306 à 35 169, ce qui représente une baisse de 3 137 élèves (- 8 p. 100). De ce fait, le nombre d'élèves transportés est passé de 29 303 à 26 864 (- 8 p. 100). Considérant 187 jours de classe, le nombre de déplacements annuels est estimé à 10 047 136.

Pour ce qui est du parc d'autobus, celui-ci s'est ajusté rapidement à cette baisse de clientèle, passant de 523 à 492 véhicules (- 5,9 p. 100). Il est fort probable que cet ajustement ne soit pas terminé étant donné les baisses anticipées de la clientèle d'âge scolaire. En se servant des estimations de la population d'âge scolaire 4-16 ans d'ici 2016, celle de la région pourrait diminuer de plus de 11 343 élèves (- 31 p. 100), entraînant du coup une diminution d'élèves transportés pouvant approcher les 30 p. 100. Ainsi, en 2016, la clientèle scolaire s'établirait à 10 000 élèves environ, soit 16 800 élèves de moins.

La diminution et la dispersion des étudiants en milieu rural associée à des fermetures d'écoles possibles pourraient entraîner une majoration des coûts de transport par étudiant. Le défi du transport scolaire au cours des prochaines années sera donc de maintenir un service acceptable pour une clientèle rurale dispersée. De plus, la réduction de la flotte de véhicules pourrait laisser peu de place pour de nouveaux passagers advenant son utilisation dans tout exercice visant la mise en commun des différents services de transport collectif.

La sécurité du transport scolaire demeure un objet de grande préoccupation pour tous les parents, les transporteurs, les commissions scolaires et le MTQ. La présence, les arrêts, l'état et la sécurité des véhicules de transport scolaire sur le réseau routier ainsi que la compétence des conducteurs, la signalisation et la sécurité des intersections et des zones scolaires sont les principales préoccupations.

4.1.2.5 Intégration des services de transport collectif

La région est relativement bien desservie par les divers services de transport collectif. Au fil des années, ceux-ci se sont développés de manière séparée, selon des besoins liés à des demandes particulières plutôt que dans le cadre d'une planification de l'ensemble de la problématique du transport des personnes. Le fonctionnement actuel du transport des personnes par modes et par programmes d'aide séparés, élaborés en fonction des besoins des clientèles particulières, impose une utilisation parallèle des services de transport et, par le fait même, une utilisation moins efficace des ressources au détriment des clientèles et des besoins de la population en général. En conséquence, il existe, sur un même territoire, un dédoublement des services et une sous-utilisation des ressources⁶⁹.

⁶⁹ www.intranet3/dttt/trans_collectif_contexte_.htm

La baisse et le vieillissement de la population de même que la réorganisation des services publics offerts se sont répercutés sur l'ensemble des services de transport des personnes, entraînant ainsi, pour certains types de transport, des difficultés à répondre à la demande. Les prévisions de décroissance démographique et de vieillissement de la population ne feront qu'accroître la problématique du transport des personnes. De plus, les distances à parcourir sur un territoire à faible densité de population affectent les coûts de transport.

Dans le contexte actuel de ressources financières limitées, il est impératif d'améliorer la gestion et la coordination des divers services de transport, de façon à répondre adéquatement aux besoins toujours grandissants des utilisateurs. Le MTQ entend donc poursuivre une démarche d'intégration des services de transport des personnes en établissant un climat favorable de concertation entre les partenaires et, ainsi, permettre une mise en commun des ressources financières, humaines et matérielles consacrées à l'activité du transport : transport adapté aux personnes handicapées, transport du réseau de la santé et des services sociaux, transport scolaire, transport en commun ou suburbain, transport par taxi et transport interurbain.

De plus, le MTQ favorisera, au cours des prochaines années, la conclusion d'ententes de partenariat entre les divers gestionnaires de transport et la mise sur pied de projets pilotes avec l'utilisation d'un guichet unique pour le traitement des demandes de la clientèle. Jusqu'à présent, près de 35 projets ont été approuvés sur l'ensemble du territoire québécois pour un montant de 650 000 \$, dont 19 projets seront réalisés à l'automne 2002 pour offrir des services.

Dans la région du Bas-Saint-Laurent, le MTQ a autorisé le versement d'une subvention non récurrente de 20 000 \$ comme aide au démarrage de projets pilotes de mise en commun des services de transport collectif sur le territoire de six MRC. Ainsi, les trois quarts des MRC de la région ont déjà mis en place des expériences pilotes en vue d'offrir un service intégré de transport collectif (Matane, Matapédia, Les Basques, Rivière-du-Loup, Témiscouata et Kamouraska). Ces expériences démontrent l'importance du transport scolaire dans tout exercice de mise en commun. À cet effet, l'exemple de l'organisme Transport Ajusté 2000 à Matane révèle que le transport scolaire, puisqu'il est présent sur l'ensemble du territoire, répond aux besoins de certaines personnes des municipalités rurales voisines qui souhaitent se rendre au pôle de service de la MRC. Toutefois, dans certaines MRC, la réduction de la flotte de véhicules et le nombre de places disponibles laissent peu de place pour de nouveaux passagers. Il est donc essentiel que le transport scolaire demeure une préoccupation du MTQ, puisqu'il représente un élément important de la mise en commun.

Par ailleurs, dans le cadre de l'adoption de la *Politique nationale de la ruralité* en décembre 2001, le gouvernement du Québec accordera, à partir de la prochaine année financière, un montant de 10 millions de dollars sur cinq ans pour le développement du transport collectif en milieu rural. À cet effet, le MTQ a la responsabilité de préparer un programme d'aide. Un premier bilan des expériences

pilotes de mise en commun des services de transport collectif sera tracé pour faire le point sur l'ensemble des projets élaborés au cours des ans et viendra préciser le contenu du nouveau programme d'aide au transport des personnes en milieu rural.

La mise en commun de ces services constitue une solution pour répondre aux besoins de la population. Elle vise à adapter les services de transport spécifiques en fonction des particularités du milieu pour les rendre disponibles à un plus grand nombre de personnes : personnes âgées, personnes à faible revenu, jeunes, femmes.

4.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS

Le transport collectif des personnes est soutenu par les infrastructures ferroviaires, maritimes, aériennes et terrestres.

Dans le transport interurbain, le MTQ souhaite maintenir un réseau efficient d'infrastructures ferroviaires, maritimes, aériennes et terrestres. Les objectifs spécifiques quant aux infrastructures terrestres et celles nécessaires aux liaisons maritimes ou à la desserte des territoires isolés ont été abordés aux chapitres précédents. Dans ce domaine, il faut mentionner que le gouvernement du Canada a déjà confirmé son engagement à long terme à l'égard du financement des services ferroviaires de transport des passagers à destination des collectivités éloignées, alors que le gouvernement du Québec collabore avec le milieu pour trouver des solutions afin de desservir les aéroports régionaux. De plus, l'harmonisation de la réglementation à l'échelle canadienne dans le transport par autocar et l'élimination de la formule d'interfinancement entre les lignes constituent une menace pour la desserte des régions rurales.

Dans le transport collectif local, le MTQ entend poursuivre ses efforts pour améliorer la qualité des infrastructures et des équipements ainsi que la sécurité. Il compte également collaborer avec les MRC, les municipalités et les autres intervenants pour mettre en place un réseau public de transport adapté aux besoins et aux caractéristiques de chaque milieu. La mise en commun des différents services généraux ou spécialisés offerts sur le territoire est vue comme une solution pour remédier à l'isolement de certaines clientèles des collectivités rurales. Ainsi, au cours des prochaines années, le MTQ favorisera la conclusion d'ententes de partenariat entre les divers gestionnaires de transport et la mise sur pied de projets pilotes avec l'utilisation d'un guichet unique pour le traitement des demandes de la clientèle⁷⁰.

Enfin, le transport collectif des personnes contribue à réduire la consommation énergétique et les impacts environnementaux négatifs qui y sont associés.

⁷⁰ www.intranet3/dttp/trans_collectif_contexte_.htm

Orientation 14 – Consolidation des services de transport interurbain

Les objectifs et les moyens d'action retenus dans le transport interurbain visent les dessertes maritimes ou aériennes des communautés éloignées ou isolées, les liaisons maritimes qui constituent des prolongements aux réseaux de transport terrestre (routier et ferroviaire) ainsi qu'une collaboration avec les entreprises et les organisations publiques en vue de trouver des solutions pour offrir des services par autocar permettant de répondre aux besoins de la population.

Objectifs (➤), moyens d'action (●) avec indicateurs [entre crochets], notes (❖)

- Assurer les services nécessaires pour les traverses maritimes et les dessertes
 - Maintenir et améliorer les traverses qui constituent un prolongement nécessaire aux réseaux de transport terrestre (routier et ferroviaire), notamment celles de Rivière-du-Loup–Saint-Siméon et de Matane–Baie-Comeau [offre et demande, rapport annuel de la STQ]
 - Soutenir les dessertes maritimes des territoires éloignés ou isolés, à savoir celles permettant de relier la Moyenne et la Basse-Côte-Nord et l'île d'Anticosti, l'île Verte ainsi que les Îles-de-la-Madeleine [dessertes, sommes investies]
 - ❖ Dans le but de favoriser le développement du tourisme fluvial, le MTQ collabore au service de croisière entre Montréal, Matane, Chandler et les Îles-de-la-Madeleine.
 - Soutenir la desserte aérienne des territoires isolés, soit celle de l'île Verte au printemps et à l'automne [dessertes, sommes investies]
- Collaborer avec les intervenants du milieu à optimiser les services de transport interurbain
 - Suivre l'évolution des services de transport interurbain par train, par avion et par autocar afin d'anticiper les changements qui pourraient avoir un effet sur l'offre de service [offre et demande]
 - Collaborer avec le milieu afin de trouver des solutions pour que les principaux aéroports soient desservis sur une base régulière [politique, interventions, offre]
 - Dans un contexte de déréglementation, trouver, en collaboration avec le milieu et les intervenants de l'industrie, des solutions pour offrir des services de transport interurbain par autocar [offre, solutions]
 - ❖ Le transport interurbain par autocar est assuré par des entreprises privées à qui sont délivrés des permis par la Commission des transports du Québec (CTQ). Le MTQ agit en ce domaine en réglementant tous les aspects des services assurés. La SAAQ assure, quant à elle, l'inspection des véhicules et l'encadrement de l'industrie en vérifiant la validité des permis, principalement au regard de la sécurité.

Orientation 15 – Optimisation des systèmes locaux de transport des personnes

Les objectifs et les moyens d'action retenus visent à améliorer l'offre de service du transport local des personnes afin qu'elle réponde davantage aux besoins de la population, tant en milieu urbain qu'en milieu rural. Ils visent aussi à accompagner le milieu dans l'expérimentation de projets de mise en commun des services de transport des personnes en fonction des caractéristiques du milieu et à contribuer financièrement à l'offre de service du transport en commun ou du transport adapté.

Objectifs (➤), moyens d'action (●) avec indicateurs [entre crochets], notes (❖)

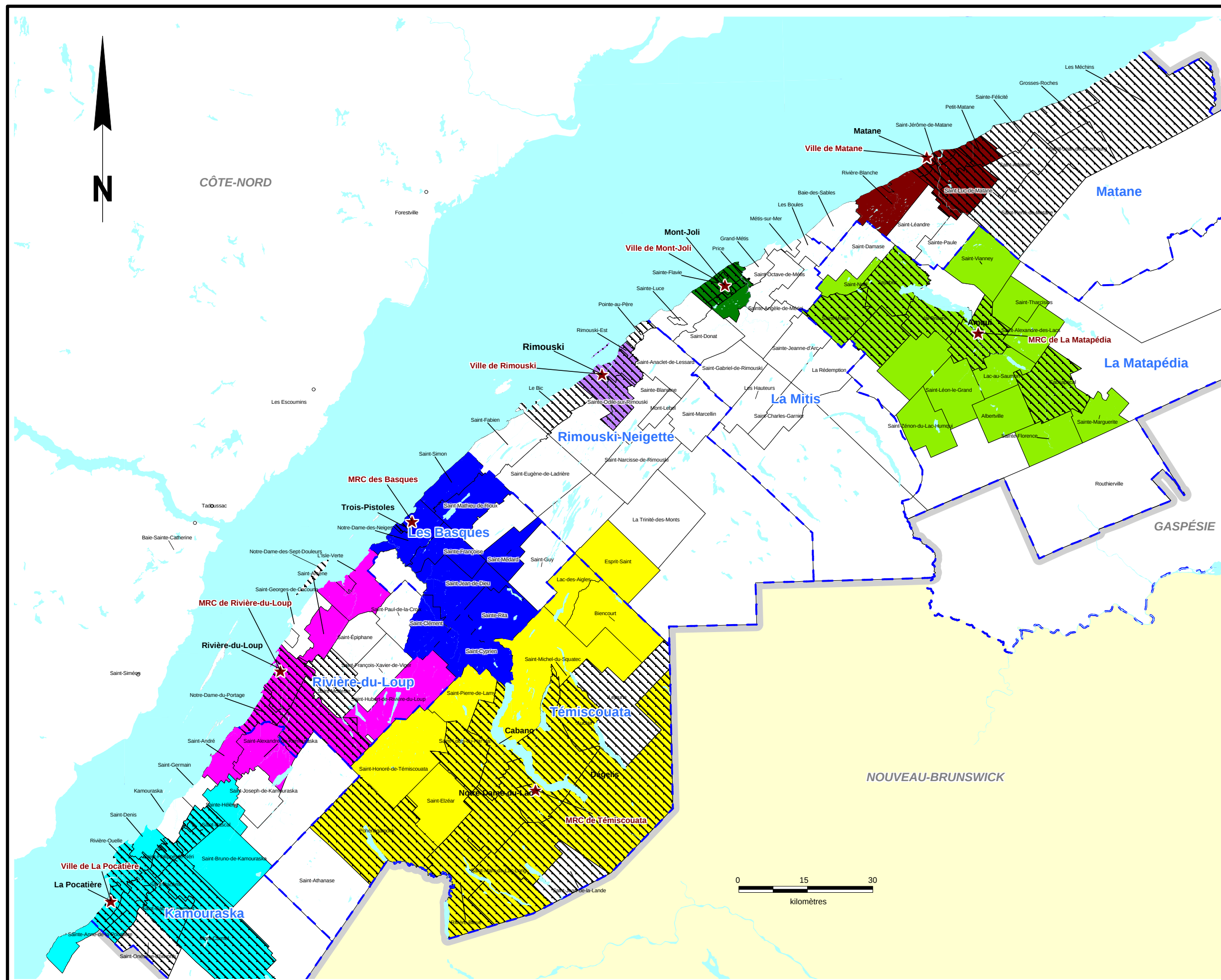
- Collaborer à améliorer l'accessibilité du transport adapté dans les municipalités non desservies
 - Offrir une aide financière directe à l'utilisateur dans le cas des municipalités locales de moins de 10 000 habitants [nombre de municipalités et d'organismes informés]
 - Offrir un contrat de service aux titulaires de permis de transport (taxi ou autobus) dans le cas des municipalités locales de moins de 10 000 habitants non desservies [nombre de municipalités et d'organismes informés]
 - ❖ Ces mesures souples, prévues dans les modalités du *Programme d'aide au transport adapté pour les personnes handicapées*, seront adoptées prochainement.
- Collaborer à améliorer l'offre de service en transport adapté en tenant compte des réalités régionales
 - Aider financièrement les OTA grâce au Programme d'aide [programme d'aide financière]
 - Mettre en place des mécanismes d'ajustement prédéterminés pour faire face à des variations de clientèle et au problème des listes d'attente [mécanismes d'ajustement mis en place]
 - Mettre en place un cadre triennal favorisant l'optimisation des services [cadre triennal]
 - ❖ Ces mesures prévues dans les modalités du Programme d'aide seront adoptées prochainement. Elles permettront au milieu d'être rassuré sur l'avenir du service et d'établir une planification sur plus d'un an.
 - Analyser la faisabilité et l'opportunité de regrouper les diverses ressources financières consacrées par le gouvernement du Québec au transport des personnes handicapées et à mobilité réduite [études]
 - ❖ Un comité directeur interministériel a été mis sur pied en 2001 ayant le mandat d'effectuer cette analyse.
 - Accroître la participation de l'industrie du taxi aux activités du transport adapté et l'aider financièrement grâce au *Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant* [nombre de véhicules-taxis ayant bénéficié du Programme, sommes investies]
 - ❖ Le *Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant* s'adresse directement aux

titulaires de permis de propriétaire de taxi désireux d'offrir leurs services aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant et au milieu institutionnel, tels les OTA, les centres hospitaliers et les commissions scolaires. Depuis l'année budgétaire 2001-2002, le Programme dispose de crédits de 1,4 million de dollars par année. Au terme de l'année budgétaire 2005-2006, l'objectif du Programme est de doter le Québec d'un parc comprenant un minimum de 4 % du total des taxis disponibles qui pourront accueillir des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, et ce, autant sur une base nationale que sur une base régionale. Pour la région, la cible est un véhicule-taxi adapté par MRC d'ici cinq ans, soit huit véhicules-taxi adaptés pour la région.

- Contribuer au développement de services de qualité de taxi
 - Cerner et faire connaître les marchés potentiels [municipalités desservies, densité de la population]
 - Rajeunir le parc de véhicules-taxis afin d'améliorer la qualité des services de transport par taxi [nombre de taxis de moins de cinq ans, âge moyen du parc de véhicules-taxis]
 - ❖ Afin de stimuler le rajeunissement du parc de véhicules-taxis, les titulaires de permis de taxi bénéficieront d'un crédit d'impôt d'un montant maximal de 2 500 \$ pour chaque véhicule dont l'âge est de cinq ans ou moins⁷¹.
- Encourager le développement de services de transport en commun dans les communautés rurales
 - Soutenir financièrement les projets de mise en place des services de transport en commun, tels que le taxibus ou autres initiatives, en adaptant le programme aux besoins du milieu rural [flexibilité dans les programmes et les politiques, nombre d'interventions]
 - ❖ Des municipalités sont intéressées à un système de transport en commun comme le taxibus. Cependant, la contrainte du critère de l'agglomération de recensement de 20 000 habitants et plus est une barrière à l'établissement de ce mode de transport dans la région (exemple : MRC de Kamouraska).
- Soutenir et encourager les initiatives et les projets locaux de mise en commun des services de transport collectif en milieu rural
 - Soutenir les études régionales visant la mise en commun des services de transport [nombre d'études]
 - Contribuer financièrement à la mise sur pied de projets pilotes de mise en commun avec l'utilisation d'un guichet unique (MRC) pour le traitement des demandes de la clientèle [nombre de projets pilotes, bilan et recommandations]
 - ❖ Le MTQ offre une aide financière non récurrente de 20 000 \$ pour soutenir les expériences pilotes de mise en commun des services de transport collectif.

⁷¹ Communiqué, Cabinet de la vice-première ministre et ministre d'État à l'Économie et aux Finances, Rajeunissement du parc de véhicules-taxis : 2 500 \$ par véhicule en crédit d'impôt, Québec, le 20 décembre 2001.

- Soutenir et consolider les expériences de transport intégré (mise en commun) [sommes investies]
 - ❖ Afin de mieux servir les communautés rurales, la *Politique nationale de la ruralité* du gouvernement du Québec a été adoptée en décembre 2001. Une aide de 10 millions de dollars sera consentie d'ici 2006 pour soutenir et consolider les expériences pilotes en transport intégré. Ce programme sera administré par le MTQ.
- Favoriser la participation du transport scolaire dans les projets de mise en commun des services de transport collectif [nombre de transporteurs scolaires impliqués]
 - ❖ Étant présent dans l'ensemble de la région, le transport scolaire est un service de transport collectif qui s'avère essentiel dans tout exercice de mise en commun.
- Étudier la possibilité de mettre en place un programme d'aide récurrent pour les projets de mise en commun des services de transport collectif en faisant le suivi des projets pilotes [études et programme d'aide]
- Améliorer les systèmes de gestion du transport collectif par l'introduction de nouvelles technologies [veille technologique sur les initiatives en place ailleurs]



Plan de transport du Bas-Saint-Laurent

Carte 9

Municipalités faisant partie d'un territoire de taxi (2000) ou desservies par un organisme de transport adapté (OTA) (1999)

Légende

Limite de la région à l'étude

Organismes de transport adapté (OTA)
Organismes mandataires

- Non desservie
- MRC de La Matapédia
- MRC des Basques
- MRC de Rivière-du-Loup
- MRC de Témiscouata
- Ville de La Pocatière
- Ville de Matane
- Ville de Mont-Joli
- Ville de Rimouski

- Point de service de l'OTA
- Territoire de taxi
- Limite de MRC

Direction Bas-Saint-Laurent -- Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine

5. AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE DU MTQ AFIN D'OFFRIR DES SERVICES DE QUALITÉ À LA POPULATION

5.1 MODERNISATION DE LA GESTION PUBLIQUE

À l'instar de nombreux États dans le monde, le gouvernement du Québec a mis de l'avant un vaste projet de modernisation de la gestion publique. Celui-ci vise à fournir à la population des services adéquats, de qualité et à juste coût en misant sur un nouveau cadre de gestion axé sur les résultats. Ce projet découle de l'adoption de la Loi sur l'administration publique et de la Loi sur l'administration financière.

À cet effet, le MTQ a adopté, entre autres, une déclaration de services aux citoyens et il s'est engagé dans le processus de modernisation. Le MTQ compte améliorer sa performance en se basant sur l'expertise et le savoir-faire de son personnel. Il est interpellé par une multitude de changements avec l'implantation d'un mode de gestion qui met l'accent sur les résultats plutôt que sur les moyens et qui responsabilise le personnel en vue d'atteindre ses objectifs. Aussi, le MTQ adopte de nouvelles façons de faire et change ses processus et ses méthodes de travail. Dans cette perspective, il met en place des systèmes d'information appropriés de même que des mesures de mobilisation et d'adaptation de son personnel.

5.2 ORIENTATION ET OBJECTIFS

Les valeurs et les principes de gestion du MTQ s'appuient sur sa mission. La qualité des services à la population et aux entreprises, le meilleur partage de l'information et une meilleure communication avec le personnel, les partenaires et la population, le renforcement du sentiment d'appartenance et de l'esprit d'équipe et d'entreprise, la valorisation, la responsabilisation et la reconnaissance du personnel, puis, la rigueur dans la gestion font partie des valeurs et des principes du MTQ.

Afin de remplir adéquatement sa mission et d'assurer les services aux citoyens, le MTQ compte sur son personnel et la mise en place de nouvelles technologies d'information.

Orientation 16 – Une organisation plus performante afin d'améliorer les services à la population

Les objectifs et les moyens d'action retenus face à cette orientation concernent les actions visant à offrir des services de qualité à la population et à améliorer la performance du MTQ par un personnel compétent et des systèmes efficaces de gestion.

Objectifs (➤), moyens d'action (●) avec indicateurs [entre crochets], notes (❖)
--

- Respecter les attentes contenues dans la déclaration de services aux citoyens pour les produits et les services du MTQ
 - Donner un service d'information sur l'état des routes et les entraves à la circulation [service offert]
 - Privilégier les actions visant l'amélioration de la sécurité des usagers [actions]
 - Fournir un service de renseignements de 8 h 30 à 16 h 30 [service offert]
 - Assurer un suivi diligent des plaintes [bilan des plaintes]
- Améliorer la performance du MTQ
 - Instaurer le cadre de gestion axé sur les résultats [état d'avancement de l'implantation de la démarche]
 - Installer un système d'information et de gestion intégrée [état d'avancement]
 - Implanter la démarche d'amélioration de l'exploitation du réseau routier [état d'avancement]
 - Adhérer à la certification ISO pour l'inventaire et l'inspection des structures [certification ISO]
- Accroître la compétence et l'efficacité du personnel à l'égard des nouvelles technologies de l'information et des communications
 - Assurer la formation du personnel [nombre de cours, sommes investies]
 - Acquérir et mettre en place les nouvelles technologies de l'information [technologies mises en place, sommes investies]
- Améliorer les connaissances sur les infrastructures et les différents modes de transport
 - Mettre en place une banque régionale de données sur les infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes ainsi que sur l'offre et la demande dans ces modes de transport [banque de données]
 - Participer, au besoin, à des études afin d'obtenir des données sur les caractéristiques de l'infrastructure ainsi que sur l'offre et la demande dans le transport ferroviaire, maritime et aérien [nombre d'études, sommes investies]

6. CONCLUSION

Le transport sous toutes ses formes, en tant qu'élément de soutien, contribue de manière importante au développement économique et social de la région. Il engendre des transformations dans les milieux naturel et humain qu'il s'agit de déterminer, d'évaluer et de gérer. Les projets de développement ou d'amélioration des réseaux sont nécessaires et visent à assurer la sécurité, le confort et la mobilité. Ils sont effectués avec la préoccupation constante de maximiser les investissements et de minimiser les effets négatifs sur le milieu de vie, les paysages et l'environnement.

Pour mener à bien sa mission et veiller à une organisation efficace et sécuritaire des systèmes et des réseaux de transport, le MTQ doit compter sur l'appui, la collaboration et l'implication de partenaires des secteurs public et privé. Le repositionnement du gouvernement fédéral dans les secteurs maritime, aérien et ferroviaire amène le gouvernement du Québec à s'investir davantage dans ces modes de transport.

La densité de la population, la décroissance démographique, l'organisation spatiale du territoire et les préoccupations pour le développement industriel, commercial et touristique posent de nombreux défis en matière de transport. En considérant les caractéristiques socioéconomiques régionales, les principes de développement durable, la consultation des partenaires ainsi que les orientations régionales, ministérielles et gouvernementales, le plan de transport propose quatre préoccupations majeures : la mobilité et la sécurité des personnes et des marchandises sur un réseau routier, le maintien d'un réseau multimodal d'infrastructures, l'intégration de systèmes locaux de transport des personnes et la performance du MTQ, le but ultime étant d'offrir les services de transport nécessaires au développement du Québec répondant aux attentes des citoyens.

Les orientations, au nombre de 16, concernent les conditions de déplacement et la fonctionnalité des infrastructures routières, la sécurité des usagers, la qualité de vie, la protection de l'environnement, la gestion de l'urbanisation, le développement d'un réseau cyclable et de sentiers de véhicules hors route, la complémentarité entre les modes de transport, la consolidation et l'optimisation des services de transport des personnes, puis, finalement, l'organisation. Ces orientations constituent les lignes directrices des interventions privilégiées en transport dans la région du Bas-Saint-Laurent pour les quinze prochaines années.

La proposition de plan de transport fera l'objet d'une consultation auprès du CRCD et des MRC. Les modalités de mise en œuvre du plan de transport seront définies dans le plan d'action qui couvre une période de cinq ans.

Les moyens d'action mis de l'avant dans le plan de transport sont nombreux et interreliés, puisque les problèmes actuels et prévisibles de transport le sont également. La mise en œuvre de plusieurs moyens d'action nécessitera la

participation d'un grand nombre de partenaires du MTQ, du CRCD, des MRC, des municipalités, des organismes de transport collectif (OTC), des clubs d'usagers de véhicules récréatifs, etc. Finalement, le plan de transport offre donc un cadre d'intervention qui permet, à l'ensemble des intervenants, d'œuvrer à l'amélioration du transport dans la région du Bas-Saint-Laurent.

BIBLIOGRAPHIE

- BELZILE, Louis. Modélisation de l'impact des accès au réseau routier sur la sécurité routière et la vitesse prescrite : le cas particulier de la route de ceinture de la Gaspésie (route 132), Rimouski, Université du Québec à Rimouski, rapport présenté comme exigence partielle du programme de maîtrise en développement régional, 2000, 110 p.
- BRUNEAU, Pierre. Système d'information en aménagement du territoire et développement régional : les armatures urbaines, Montréal, Hydro-Québec et Université du Québec à Rimouski, Rimouski, décembre 1992, 194 p.
- BUSSIÈRES, Berthold. Analyse des accidents : Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (1995-2000), Rimouski, ministère des Transports du Québec, Direction territoriale Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, 2002, carte.
- CENTRE QUÉBÉCOIS DE LOGISTIQUE APPLIQUÉE et CENTRE DE FORMATION ET DE RECHERCHE EN TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL. Étude des flux du Bas-Saint-Laurent 2000, Rimouski, CQLA & CFoRT, janvier 2001, 102 p.
- CONSEIL RÉGIONAL DE CONCERTATION ET DE DÉVELOPPEMENT DU BAS-SAINT-LAURENT. Vision 2000-2015 : plan stratégique régional 2000-2005, Rimouski, CRCD du Bas-Saint-Laurent, juin 2000, 39 p.
- GOVERNEMENT DU QUÉBEC. Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : pour un aménagement concerté du territoire, [Québec], ministère des Affaires municipales, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, 1994, 89 p.
- GOVERNEMENT DU QUÉBEC. Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : pour un aménagement concerté du territoire, document complémentaire, [Québec], ministère des Affaires municipales, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, 1995, 32 p.
- GOVERNEMENT DU QUÉBEC. Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : la protection du territoire et des activités agricoles, document complémentaire, [Québec], ministère des Affaires municipales, Direction de l'aménagement et du développement local, 1997, 29 p. et annexes.
- MINISTÈRE DES RÉGIONS, Politique nationale de la ruralité, Bibliothèque nationale du Québec, 2001, 73 p.
- MINISTÈRE DES RÉGIONS. Entente cadre de développement de la région du Bas-Saint-Laurent 2000-2005, [], ministère des Régions, 2001, 49 p.

MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES. L'énergie au service du Québec : une perspective de développement durable, Charlesbourg, ministère des Ressources naturelles, Direction des relations publiques, 1996.

[MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC]. Des transports au service du développement du Québec : une perspective économique, sociale et environnementale – Vers une politique québécoise des transports, 20 avril 2000, p. 86.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Éléments de problématique et fondements de la politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec, Québec, ministère des Transports, Direction des communications, 1994, 39 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. La politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec, Québec, ministère des Transports, Direction des communications, 1994, 12 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Révision des schémas d'aménagement : mesures recommandées concernant la gestion des corridors routiers, version du 18 avril 1996, [Québec], Service des politiques d'exploitation, 15 p. et 8 annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004, Québec, Direction des communications, avril 2001, 50 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Politique de transport maritime et fluvial : le Québec à la barre, [Québec], Transports Québec, [2001], [2001], 54 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC et SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 : volet routier, Québec, Direction des communications du ministère des Transports du Québec, 2001, 112 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC et SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. Politique sur le vélo, Québec, ministère des Transports du Québec, Direction des communications, 1995, 22 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Programme de gestion des déchets générés par les activités du MTQ, ministère des Transports, Direction de la planification, Service de l'environnement, 1992.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Guide de gestion des déchets générés par les activités du MTQ, Québec, ministère des Transports, Direction des communications, 1996, 22 p. et 4 annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Direction du soutien aux infrastructures. Cahier des charges et devis généraux (C.C.D.G.): infrastructures routières, construction et réparation, édition 1997, Sainte-Foy, Les Publications du Québec, p. mult.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Des transports au service du développement du Québec: une perspective économique, sociale et environnementale, document de travail, [Québec], [Direction de la planification et du partenariat], 21 décembre 2000, 132 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Aménagement du territoire et environnement, étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent, Québec, ministère des Transports du Québec, Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Service des inventaires et du Plan, octobre 2001, 42 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Démarche d'information sur la démarche du plan de transport du Bas-Saint-Laurent, document d'information réalisé dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent, Québec, ministère des Transports du Québec, Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Service des inventaires et du Plan, octobre 2001, 7 p., document manuscrit.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Rapport de consultation sur le diagnostic: Colloque, novembre 2001, rapport réalisé dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent, Québec, ministère des Transports du Québec, Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Service des inventaires et du Plan, décembre 2001, 22 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Réseau routier, étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent, Québec, ministère des Transports du Québec, Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Service des inventaires et du Plan, octobre 2001, 43 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Sécurité routière, étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent, Québec, ministère des Transports du Québec, Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Service des inventaires et du Plan, octobre 2001, 10 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Transport des personnes, étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent, Québec, ministère des Transports du Québec, Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Service des inventaires et du Plan, octobre 2001, 43 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Utilisation optimale des modes de transport ou l'intermodalité, étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent, Québec, ministère des Transports du Québec, Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Service des inventaires et du Plan et Service des liaisons avec les partenaires et les usagers, octobre 2001, 31 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Vélo et véhicules hors route, étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent, Québec, ministère des Transports du Québec, Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Service des inventaires et du Plan, octobre 2001, 18 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Aménagements routiers dans la traversée des agglomérations, document d'information et de sensibilisation, Québec, Direction des communications, 1997. p. 118 (128 p.).

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Ponts et ponceaux : lignes directrices pour la protection du milieu aquatique, ministère des Transports, Service de l'environnement, janvier 1992, 91 p. + 3 annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. La politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires : décembre 1995, [Québec], ministère des Transports, Direction des communications, février 1996, 16 p.

MRC DE KAMOURASKA. Schéma d'aménagement révisé : premier projet, Saint-Pascal, municipalité régionale de comté de Kamouraska, avril 2000, p. mult. et cartes.

MRC DE LA MATAPÉDIA. Schéma d'aménagement révisé (règlement 01-2001), [Amqui], municipalité régionale de comté de La Matapédia, 14 février 2001, p. mult. et cartes.

MRC DE LA MITIS. Schéma d'aménagement révisé : premier projet, Mont-Joli, municipalité régionale de comté de La Mitis, février 1999, p. mult. et cartes.

MRC DE MATANE. Schéma d'aménagement révisé (règlement de remplacement 198), Matane, municipalité régionale de comté de Matane, 9 mai 2001, p. mult. et cartes.

MRC DE RIMOUSKI-NEIGETTE. Schéma d'aménagement révisé : premier projet, Rimouski, municipalité régionale de comté de Rimouski-Neigette, septembre 2000, p. mult. et cartes.

MRC DE TÉMISCOUATA. Schéma d'aménagement révisé : premier projet, Dégelis, municipalité régionale de comté de Témiscouata, juin 2001, p. mult. et cartes.

- MRC DES BASQUES. Schéma d'aménagement révisé : premier projet, Trois-Pistoles, municipalité régionale de comté des Basques, octobre 2001, p. mult. et cartes.
- OCDE. EST! Environmentally Sustainable Transport : Futures, Strategies and Best Practices, synthesis report, octobre 2000, 50 p.
- OUELLET, Bernard. La démographie, étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent, [Québec], ministère des Transports, Direction du Plan, des programmes, des ressources et du soutien technique, mai 2001, 29 p.
- QUÉBEC. Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, L.R.Q. c. A-19.1, dernière modification : 28 juin 1995, Éditeur officiel du Québec.
- SECRÉTARIAT AU DÉVELOPPEMENT DES RÉGIONS. Politique de soutien au développement local et régional, Les Publications du Québec, 1997, 50 p.
- SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT inc. Profil environnemental des activités du ministère des Transports du Québec en vue de l'implantation d'un système de gestion environnementale, rapport final, préparé par SNC-Lavalin Environnement inc. pour le Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, mars 1997, pag. mult.
- TEAP. Une industrie en pleine évolution : protéger les Canadiens et leur environnement, Association canadienne des fabricants de produits chimiques, TEAP, publication 2935, mai 2000, p. 2.
- TOURISME QUÉBEC. Le tourisme au Québec en 1999 – Le tourisme au Québec en bref : statistiques touristiques, [Québec], Tourisme Québec, Direction de la recherche et du développement, 2000, 12 p.
- TRANSPORTS CANADA. Politique nationale des aéroports, [Ottawa], Transports Canada, juillet 1994.
- TRANSPORTS CANADA. Politique maritime nationale, [Ottawa], Transports Canada, 1995, 39 p., [18] p. ill., cartes.
- TRANSPORTS QUÉBEC. Guide à l'intention des MRC : planification des transports et révision des schémas d'aménagement, [Québec], ministère des Transports, Direction de la planification, Service de l'encadrement des plans de transport, 1994 (p. mult.).

ANNEXE 1

TABLEAUX SYNTHÈSES DES ENJEUX, DES ORIENTATIONS, DES OBJECTIFS ET DES MOYENS D'ACTION

Enjeu 1 : Mobilité des personnes et des marchandises sur un réseau routier sécuritaire basée sur les besoins de déplacement interrégional et intrarégional	
Orientation 1 : Développement d'un réseau routier stratégique régional efficace et amélioration des conditions de déplacement entre les régions	
Objectifs	Moyens d'action
➤ Réaménager la route 185 en autoroute à deux chaussées séparées et améliorer la liaison en direction est avec l'autoroute 20	• Préparer et réaliser les projets prévus au plan stratégique d'intervention sur la route 185 • Réaliser l'étude de tracé préliminaire et l'étude d'impact sur l'environnement pour la future autoroute à deux chaussées séparées • Gérer l'urbanisation le long de la route 185 en encourageant les MRC et les municipalités à adopter des règles d'urbanisme permettant de protéger le corridor routier et en acquérant des servitudes de nonaccès • Poursuivre les négociations avec le gouvernement canadien en vue de coordonner les interventions et d'en partager les coûts • Construire une voie de contournement de la ville de Rivière-du-Loup en direction est entre la route 185 et l'autoroute 20
➤ Améliorer les conditions de circulation dans les axes Rivière-du-Loup–Matane et Mont-Joli–Matapédia	• Construire une autoroute à chaussée unique entre Saint-Anaclet-de-Lessard et Mont-Joli ainsi que réaliser les aménagements requis à la sortie de Mont-Joli en direction est dans les municipalités de Sainte-Flavie et Grand-Métis • Obtenir le certificat d'autorisation de réalisation du ministère de l'Environnement pour le tronçon Saint-Georges-de-Cacouna–Trois-Pistoles et entreprendre l'étude d'impact du tronçon Trois-Pistoles–Le Bic • Préparer les plans et les devis, établir un échéancier et construire une autoroute à chaussée unique entre Saint-Georges-de-Cacouna et Le Bic • Donner la priorité aux interventions ponctuelles pour la construction de voies de dépassement et pour l'amélioration de la sécurité routière sur la route 132 faisant partie du réseau stratégique régional • Gérer l'urbanisation le long de la route 132 faisant partie du réseau stratégique régional en encourageant les MRC et les municipalités à adopter des règles d'urbanisme permettant de protéger le corridor routier et aménager la route en tenant compte des milieux traversés • Asphalter les accotements des routes du réseau stratégique lors des interventions sur ce réseau
➤ Améliorer la qualité du réseau stratégique régional	• Réduire de moitié, d'ici 2005, l'écart actuel de qualité des chaussées des routes du réseau stratégique régional par rapport aux routes du réseau stratégique des États du Nord-Est américain

Enjeu 1 : Mobilité des personnes et des marchandises sur un réseau routier sécuritaire basée sur les besoins de déplacement interrégional et intrarégional	
Orientation 2 : Amélioration des conditions de déplacement régional et local sur les autres routes du réseau routier supérieur ainsi que de la qualité des chaussées	
Objectifs	Moyens d'action
➤ Poursuivre les travaux d'amélioration routière sur les autres routes du réseau supérieur avec un profil correspondant à la classification fonctionnelle afin de maintenir et d'améliorer la capacité et le niveau de service de même que les caractéristiques géométriques	• Effectuer des travaux de reconstruction en tenant compte du milieu traversé et avec une préoccupation constante pour la sécurité routière et l'environnement • Coordonner les interventions sur le réseau routier avec celles du milieu • Asphalter les accotements lorsque le DJMA est supérieur à 5 000 véhicules ou lorsqu'il y a présence d'une voie cyclable reconnue, de courbes sous-standards, de pentes critiques ou, encore, lorsqu'il y a des problèmes d'érosion
➤ Maintenir et améliorer la qualité des chaussées du réseau supérieur pour atteindre et respecter les objectifs ministériels selon la classification des routes	• Réhabiliter ou reconstruire les chaussées présentant des déficiences • Assurer le suivi des interventions sur le réseau de camionnage afin d'évaluer l'évolution de la qualité de la chaussée selon le débit de circulation
Orientation 3 : Protection des routes le long des berges	
Objectifs	Moyens d'action
➤ Poursuivre la détermination des zones vulnérables à l'érosion et planifier les interventions en vue de protéger le réseau routier et l'environnement	• Déterminer les sites d'érosion littorale pouvant affecter le réseau routier et préparer un plan d'intervention en vue du processus d'examen et d'évaluation environnementale • Intervenir sur les sites jugés prioritaires en reconstruisant les murs détériorés, en procédant à de l'enrochement ou en mettant en application les solutions qui auront été déterminées • Effectuer la réfection des murs qui ne répondent plus aux normes de sécurité reconnues • Évaluer les effets du rehaussement du niveau de la mer pour les secteurs en bordure du fleuve et les effets des changements climatiques sur le débit de pointe qui détermine le diamètre des conduites pour les autres cours d'eau
Orientation 4 : Maintien et amélioration de la capacité structurale des ponts en accordant une priorité à ceux situés sur les axes routiers stratégiques et sur les routes de camionnage	
Objectifs	Moyens d'action
➤ Améliorer l'efficacité opérationnelle, notamment par la certification ISO pour l'inspection des structures	• Obtenir la certification ISO pour l'inspection des structures pour le début de l'année 2003
➤ Maintenir la qualité des structures des routes du réseau supérieur en accordant une priorité à l'entretien préventif	• Corriger en priorité toutes les structures qui présentent des besoins d'intervention préventive
➤ Reconstruire ou renforcer les ponts présentant des déficiences	• Reconstruire ou renforcer les ponts, dont la capacité structurale est jugée insuffisante, en intégrant les préoccupations du milieu et en tenant compte de la procédure d'approbation environnementale

Enjeu 1 : Mobilité des personnes et des marchandises sur un réseau routier sécuritaire basée sur les besoins de déplacement interrégional et intrarégional	
Orientation 5 : Gestion de l'urbanisation afin de préserver la fonctionnalité du réseau routier en favorisant le partenariat entre les MRC, les municipalités et le MTQ	
Objectifs	Moyens d'action
➤ Appliquer les principes de la gestion des corridors routiers et de la traversée des agglomérations lors de la planification et de la réalisation des projets routiers	• Aménager la route en milieu urbain selon les principes de la traversée des agglomérations
➤ Apporter l'appui nécessaire aux MRC et aux municipalités dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme	• Partager l'information sur la planification des infrastructures de transport et sur la planification de l'aménagement du territoire
➤ Encourager et appuyer les MRC et les municipalités à intégrer, dans les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme, des mesures d'aménagement du territoire favorables à la fluidité de la circulation et à la sécurité des usagers sur le réseau stratégique régional, sur les principaux chemins d'accès à ce réseau et sur toutes les routes de transit ciblées par la MRC	• Consolider et circonscrire les périmètres urbains afin de limiter l'étalement urbain linéaire le long du réseau routier de transit • Établir des règles en matière de zonage, de lotissement et de construction qui tiennent compte de la classification fonctionnelle de la route • Délimiter les zones prioritaires d'aménagement en périphérie immédiate des secteurs déjà urbanisés afin de planifier les développements futurs • Localiser les nouvelles rues dans les plans d'urbanisme en collaboration avec le MTQ
➤ Apporter des mesures de correction aux accès non conformes et des mesures de gestion des nouveaux accès	• Corriger les accès non conformes selon les normes dans le cadre d'un projet ou d'une intervention sur le réseau routier en portant une attention particulière aux endroits où les taux d'accident sont élevés • Contrôler l'aménagement des nouveaux accès et le raccordement au réseau routier supérieur
➤ Coordonner les interventions sur le réseau routier avec celles du milieu	• Rencontrer les représentants du monde municipal pour échanger sur les interventions planifiées
Orientation 6 : Maintien et amélioration de l'exploitation du réseau routier	
Objectifs	Moyens d'action
➤ Mettre en place un mode de gestion des infrastructures routières basé sur le concept « Exploitation »	• Définir et mettre en place un cadre territorial de gestion en matière d'exploitation des infrastructures de transport
➤ Inspecter périodiquement les éléments du réseau	• Respecter le calendrier d'inspection et mettre à jour la banque de données sur les besoins d'intervention
➤ Effectuer les tâches nécessaires à l'exploitation des infrastructures, c'est-à-dire l'entretien courant et périodique, la gestion des corridors et le monitoring	• Assurer l'entretien des chaussées, des systèmes de drainage et de sécurité, des abords des routes, des structures, des quais et des débarcadères • Répondre aux demandes des clientèles et émettre les permis requis en vertu des lois en vigueur et avec le souci de la fonctionnalité et de la sécurité du réseau routier • Maintenir et améliorer les mécanismes de communication afin d'informer la clientèle adéquatement • Maintenir et améliorer les plans des mesures d'urgence

Enjeu 1 : Mobilité des personnes et des marchandises sur un réseau routier sécuritaire basée sur les besoins de déplacement interrégional et intrarégional	
Orientation 7 : Développement et entretien de voies cyclables en collaboration avec les partenaires	
Objectifs	Moyens d'action
➤ Contribuer au cyclotourisme par un apport financier à la réalisation et à l'entretien de la Route verte	• Contribuer techniquement et financièrement à la réalisation de la Route verte du Bas-Saint-Laurent en favorisant les aménagements cyclables en site propre et sur le réseau municipal par le biais d'un programme d'aide financière et en réalisant les aménagements cyclables sur le réseau routier supérieur • Contribuer financièrement à l'entretien de la Route verte
➤ Contribuer à la réalisation des réseaux cyclables locaux et régionaux selon les paramètres de la <i>Politique sur le vélo</i>	• Apporter une aide technique à l'établissement de réseaux cyclables contigus au réseau routier supérieur en tenant compte des besoins des cyclistes et de la sécurité routière • Intégrer les aménagements cyclables aux travaux routiers • Mettre en place une base de données sur les aménagements cyclables
Orientation 8 : Aménagement sécuritaire des sentiers de véhicules hors route	
Objectifs	Moyens d'action
➤ Apporter un soutien technique à la planification des sentiers de véhicules hors route afin d'assurer la sécurité aux points de rencontre avec les réseaux routiers	• Examiner les réseaux de véhicules hors route contigus au réseau routier supérieur en fonction des besoins de la clientèle et de la sécurité routière • Mettre en place un inventaire des circuits de véhicules hors route sur le réseau routier
Orientation 9 : Amélioration de la sécurité routière	
Objectifs	Moyens d'action
➤ Réduire le nombre et la gravité des accidents routiers dans la région	• Mettre en œuvre le plan d'action ministériel découlant de la <i>Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – Volet routier</i>
Orientation 10 : Prévention et correction des problèmes de pollution sonore en bordure des voies de circulation	
Objectifs	Moyens d'action
➤ Travailler, en collaboration avec les MRC et les municipalités, pour prévenir les problèmes de pollution sonore causés par la circulation routière et pour corriger les situations problématiques	• Mettre en œuvre la <i>Politique sur le bruit routier</i> • Informer les intervenants municipaux sur la <i>Politique sur le bruit routier</i>

Enjeu 1 : Mobilité des personnes et des marchandises sur un réseau routier sécuritaire basée sur les besoins de déplacement interrégional et intrarégional	
Orientation 11 : Respect et protection de l'environnement	
Objectifs	Moyens d'action
➤ Intégrer et maintenir la notion de protection de l'environnement dans chacune des étapes de la planification et de la réalisation des projets	• Réaliser des études environnementales à l'intérieur des projets de développement, d'amélioration ou d'entretien des infrastructures afin de respecter les exigences de la <i>Politique sur l'environnement</i> du MTQ et des diverses lois sur la protection de l'environnement
➤ Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ	• Réaliser un bilan des activités réalisées en matière d'environnement • Entreposer, éliminer et recycler les déchets générés par les activités du MTQ selon la réglementation en vigueur • Trouver des solutions novatrices qui permettraient de réduire les effets nuisibles des sels de voirie sur l'environnement sans compromettre la sécurité des conducteurs
Orientation 12 : Mise en valeur des paysages le long des infrastructures routières	
Objectifs	Moyens d'action
➤ Harmoniser les interventions en transport avec les traits de caractère du paysage	• Utiliser les outils d'architecture du paysage pour améliorer les conditions de conduite hivernale, pour adapter l'environnement routier à la vitesse affichée, pour mettre en valeur les paysages ou pour protéger l'environnement • Assurer le maintien et la mise en valeur des attraits du paysage pour les usagers et les résidents

Enjeu 2 : <i>Maintien et amélioration des infrastructures maritimes, aériennes et ferroviaires dans une perspective de complémentarité et de desserte des secteurs isolés</i>	
Orientation 13 : <i>Maintien d'un réseau multimodal d'infrastructures efficaces et sécuritaires en l'optimisant par de nouvelles logistiques de transport</i>	
Objectifs	Moyens d'action
➤ Participer financièrement au maintien, à la revitalisation et à la sécurité des infrastructures ferroviaires	• Soutenir financièrement la réhabilitation des lignes secondaires exploitées par un CFIL • Collaborer à l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau
➤ Mettre en œuvre la <i>Politique québécoise de transport maritime et fluvial</i>	• Promouvoir le <i>Programme d'aide en transport maritime</i> auprès des organismes économiques du territoire • Soutenir financièrement la réalisation de projets de construction ou d'aménagement d'infrastructures maritimes et intermodales permettant une meilleure interface entre les modes de transport terrestre et maritime • Soutenir financièrement la réalisation d'études relatives au démarrage de nouveaux services de transport maritime et de nouvelles initiatives en matière de tourisme fluvial • Soutenir financièrement les activités de promotion du transport maritime et du tourisme fluvial sur le fleuve Saint-Laurent
➤ Soutenir les dessertes aériennes et maritime des territoires isolés et collaborer à la mise en oeuvre d'une politique sur le transport aérien	• Gérer les infrastructures aériennes appartenant au MTQ, dont les héliports de Saint-Georges-de-Cacouna et de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, et soutenir la desserte aérienne de l'île Verte pendant les périodes de gel et de dégel de l'estuaire du Saint-Laurent • Participer financièrement au maintien de la desserte maritime des territoires isolés, dont celle de l'île Verte • Collaborer à la mise en oeuvre d'une politique sur le transport aérien
➤ Optimiser les infrastructures en favorisant la mise en place de nouveaux équipements ou de nouvelles logistiques de transport	• Participer financièrement à l'aménagement d'embranchements ferroviaires et de centres de transbordement pour desservir les entreprises en ciblant les expéditeurs générateurs de trafic et en collaborant au repositionnement de leur logistique de transport • Favoriser l'harmonisation entre l'aménagement du territoire et la vocation de l'infrastructure • Assurer la cohérence des réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ

Enjeu 3 : <i>Intégration de systèmes de transport des personnes afin de desservir les communautés rurales et d'offrir des services interurbains complémentaires</i>	
Orientation 14 : Consolidation des services de transport interurbain	
Objectifs	Moyens d'action
➤ Assurer les services nécessaires pour les traverses maritimes et les dessertes	• Maintenir et améliorer les traverses qui constituent un prolongement nécessaire aux réseaux de transport terrestre (routier et ferroviaire), notamment celles de Rivière-du-Loup–Saint-Siméon et de Matane–Baie-Comeau–Godbout • Soutenir les dessertes maritimes des territoires éloignés ou isolés, à savoir celles permettant de relier la Moyenne et la Basse-Côte-Nord et l'île d'Anticosti, l'île Verte ainsi que les Îles-de-la-Madeleine • Soutenir la desserte aérienne des territoires isolés, soit celle de l'Île Verte au printemps et à l'automne
➤ Collaborer avec les intervenants du milieu à optimiser les services de transport interurbain	• Suivre l'évolution des services de transport interurbain par train, par avion et par autocar afin d'anticiper les changements qui pourraient avoir un effet sur l'offre de service • Collaborer avec le milieu afin de trouver des solutions pour que les principaux aéroports soient desservis sur une base régulière • Dans un contexte de déréglementation, trouver, en collaboration avec le milieu et les intervenants de l'industrie, des solutions pour offrir des services de transport interurbain par autocar

Enjeu 3 : <i>Intégration de systèmes de transport des personnes afin de desservir les communautés rurales et d'offrir des services interurbains complémentaires</i>	
Orientation 15 : Optimisation des systèmes locaux de transport des personnes	
Objectifs	Moyens d'action
➤ Collaborer à améliorer l'accessibilité du transport adapté dans les municipalités non desservies	• Offrir une aide financière directe à l'utilisateur dans le cas des municipalités locales de moins de 10 000 habitants • Offrir un contrat de service aux titulaires de permis de transport (taxi ou autobus) dans le cas des municipalités locales de moins de 10 000 habitants non desservies
➤ Collaborer à améliorer l'offre de service en transport adapté en tenant compte des réalités régionales	• Aider financièrement les OTA grâce au <i>Programme d'aide</i> • Mettre en place des mécanismes d'ajustement prédéterminés pour faire face à des variations de clientèle et au problème des listes d'attente • Mettre en place un cadre triennal favorisant l'optimisation des services • Analyser la faisabilité et l'opportunité de regrouper les diverses ressources financières consacrées par le gouvernement du Québec au transport des personnes handicapées et à mobilité réduite • Accroître la participation de l'industrie du taxi aux activités du transport adapté et l'aider financièrement grâce au <i>Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant</i>
➤ Contribuer au développement de services de qualité de taxi	• Cerner et faire connaître les marchés potentiels • Rajeunir le parc de véhicules-taxis afin d'améliorer la qualité des services de transport par taxi
➤ Encourager le développement de services de transport en commun dans les communautés rurales	• Soutenir financièrement les projets de mise en place des services de transport en commun, tels que le taxibus ou autres initiatives, en adaptant le programme aux besoins du milieu rural
➤ Soutenir et encourager les initiatives et les projets locaux de mise en commun des services de transport collectif en milieu rural	• Soutenir les études régionales visant la mise en commun des services de transport • Contribuer financièrement à la mise sur pied de projets pilotes de mise en commun avec l'utilisation d'un guichet unique (MRC) pour le traitement des demandes de la clientèle • Soutenir et consolider les expériences de transport intégré (mise en commun) • Favoriser la participation du transport scolaire dans les projets de mise en commun des services de transport collectif • Étudier la possibilité de mettre en place un programme d'aide récurrent pour les projets de mise en commun des services de transport collectif • Améliorer les systèmes de gestion du transport collectif par l'introduction de nouvelles technologies

Enjeu 4 : Amélioration de la performance du MTQ afin d'offrir des services de qualité à la population	
Orientation 16 : Une organisation plus performante afin d'améliorer les services à la population	
Objectifs	Moyens d'action
➤ Respecter les attentes contenues dans la déclaration de services aux citoyens pour les produits et les services du MTQ	• Donner un service d'information sur l'état des routes et les entraves à la circulation • Privilégier les actions visant l'amélioration de la sécurité des usagers • Fournir un service de renseignements de 8 h 30 à 16 h 30 • Assurer un suivi diligent des plaintes
➤ Améliorer la performance du MTQ	• Instaurer le cadre de gestion axé sur les résultats • Installer un système d'information et de gestion intégrée • Implanter la démarche d'amélioration de l'exploitation du réseau routier • Adhérer à la certification ISO pour l'inventaire et l'inspection des structures
➤ Accroître la compétence et l'efficacité du personnel à l'égard des nouvelles technologies de l'information et des communications	• Assurer la formation du personnel • Acquérir et mettre en place les nouvelles technologies de l'information
➤ Améliorer les connaissances sur les infrastructures et les différents modes de transport	• Mettre en place une banque régionale de données sur les infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes ainsi que sur l'offre et la demande dans ces modes de transport • Participer, au besoin, à des études afin d'obtenir des données sur les caractéristiques de l'infrastructure ainsi que sur l'offre et la demande dans le transport ferroviaire, maritime et aérien

