

PLAN DE TRANSPORT



MAURICIE

**PLAN DE TRANSPORT
DE LA MAURICIE**

Novembre 2001

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Pour obtenir d'autres copies de ce document, communiquez avec :

Direction Mauricie—Centre-du-Québec
Service des liaisons avec les partenaires et les usagers
Ministère des Transports
100, rue Laviolette, 4^e étage
Trois-Rivières (Québec)
G9A 5S9

Téléphone : (819) 371-6896
Télécopieur : (819) 371-6136

Photos de la page couverture : Claude Samson

Dépôt légal — Bibliothèque nationale du Québec, février 2003
ISBN 2-550-40502-1
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Sommaire du plan de transport

Le plan de transport encadrera l’action du ministère des Transports (MTQ) dans la région de la Mauricie sur un horizon de 15 ans. Le plan permettra de déterminer les grandes interventions prioritaires afin de satisfaire les besoins en matière de transport des personnes et des marchandises dans la région. Le plan de transport est élaboré à partir des 11 orientations formulées dans le document intitulé *Vers un plan de transport pour la Mauricie. Diagnostic et orientations*. La proposition de plan de transport a été soumise pour consultation aux députés et au CRDM avant la production du présent document. Les orientations proposées se traduisent par 32 objectifs.

Les orientations et les objectifs

SUJETS	ORIENTATIONS	OBJECTIFS
Le réseau routier	Maintenir l’offre d’un niveau de service adéquat sur le réseau routier.	Maintenir la qualité des chaussées.
		Maintenir les ouvrages d’art en bon état et effectuer en priorité les réparations sur les autoroutes et les routes nationales.
		S’assurer du maintien de la capacité structurale des ouvrages d’art situés sur les axes routiers du réseau supérieur et en priorité sur le réseau de camionnage de transit du MTQ.
		Améliorer les caractéristiques géométriques du réseau routier supérieur.
La sécurité routière	Améliorer constamment le niveau de sécurité routière.	Améliorer les caractéristiques des tronçons routiers présentant des taux d’accidents élevés.
		Intégrer davantage la préoccupation relative à la sécurité lors des travaux routiers.
		Encourager le respect des limites de vitesse affichées à l’entrée des petites agglomérations.
		S’assurer que les traverses de sentiers de véhicules hors route autorisées sur le réseau supérieur soient conformes aux normes du MTQ.
		Assurer la sécurité des aménagements cyclables croisant ou longeant le réseau routier supérieur.
La fonctionnalité du réseau	Améliorer la gestion des corridors routiers et la traversée des agglomérations et ainsi préserver la fonctionnalité du réseau en renforçant le partenariat entre les MRC, les municipalités et le ministère des Transports.	Préserver l’intégrité fonctionnelle des corridors routiers les plus menacés.
		Assurer une qualité de vie acceptable en bordure de la route.

SUJETS	ORIENTATIONS	OBJECTIFS
L’environnement	Minimiser les impacts environnementaux afin de préserver la qualité de vie.	Prévenir et diminuer la pollution sonore en bordure des voies de circulation autoroutières.
		Préserver et mettre en valeur les paysages le long des infrastructures routières.
		Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ.
Le corridor situé entre le Lac-Saint-Jean et le Centre-du-Québec	Soutenir le développement économique et touristique dans le corridor situé entre le Lac-Saint-Jean et le sud du Québec.	Améliorer le confort de roulement sur la route 155.
		Améliorer la géométrie et la sécurité sur la route 155.
		Améliorer la fluidité sur la route 155.
		Reconnaître l’importance touristique de la route 155.
		Améliorer la gestion du paysage sur la route 155.
Le pont Laviolette	Maintenir la fonctionnalité du lien interrives.	Maintenir un niveau de service élevé sur le pont Laviolette entre 6 h et 18 h.
		Améliorer la sécurité sur le pont Laviolette.
La desserte des pôles d’activités dans l’agglomération de Trois-Rivières par le réseau supérieur	Améliorer la desserte de l’autoroute 40 située entre les municipalités de Pointe-du-Lac et de Sainte-Marthe-du-Cap.	Améliorer les connaissances de la circulation dans l’agglomération de Trois-Rivières.
		Maintenir des conditions de circulation acceptables sur l’autoroute 40 et l’autoroute 55 dans l’agglomération de Trois-Rivières.

SUJETS	ORIENTATIONS	OBJECTIFS
Le transport collectif des personnes	Encourager les initiatives d’amélioration du transport collectif.	Soutenir la mise en place et la consolidation des infrastructures et des équipements de transport collectif.
		Soutenir l’accessibilité aux produits touristiques par l’intermédiaire du transport par autocar nolisé et du transport ferroviaire des personnes.
		Évaluer la possibilité d’élargir la clientèle de certains services de transport et de centraliser les systèmes de répartition dans le but d’éliminer le dédoublement des services offerts.
		Encourager les intervenants en transport et les municipalités à étudier la possibilité de se doter de nouveaux modes de transport appropriés aux milieux à faible densité, notamment par l’amélioration de la couverture des services de transport en taxi à un plus grand nombre de municipalités.
Le transport des marchandises	Optimiser les différentes infrastructures modales, en particulier le réseau ferroviaire.	Accroître l’efficacité des déplacements par camion, notamment en améliorant la géométrie des routes de camionnage de transit.
		Assurer la cohérence des réseaux de camionnage des municipalités et du ministère des Transports.
		Préserver la fonctionnalité du réseau ferroviaire actuel.
	Améliorer la qualité des liaisons entre le Lac-Saint-Jean, la Mauricie et le Centre-du-Québec.	Rechercher des solutions appropriées relatives à la problématique de la circulation des véhicules lourds dans le corridor nord-sud.
	Améliorer et préserver l’accessibilité au port de Trois-Rivières.	Améliorer l’accessibilité au port de Trois-Rivières, particulièrement à partir du réseau routier du sud du Québec.

Les moyens d’action

Les orientations et les objectifs décrits précédemment permettent d’encadrer les moyens d’action à prendre afin d’atteindre les objectifs fixés. La réalisation des moyens d’actions énoncés dans ce document constitue le plan de transport pour la Mauricie.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE DU PLAN DE TRANSPORT	III
ÉQUIPE DE RÉALISATION.....	X
LISTE DES SIGLES	XII
INTRODUCTION	1
LE CONTEXTE DE RÉALISATION.....	4
1. LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET LA FONCTIONNALITÉ DU RÉSEAU.....	7
1.1. LE RÉSEAU ROUTIER.....	7
1.2. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	12
1.3. LA FONCTIONNALITÉ DU RÉSEAU	16
1.4. L'ENVIRONNEMENT	21
2. LES LIAISONS ROUTIÈRES DANS LE CORRIDOR NORD-SUD	27
2.1. LE CORRIDOR SITUÉ ENTRE LE LAC-SAINT-JEAN ET LE CENTRE-DU-QUÉBEC.....	27
2.2. LE PONT LAVIOLETTE	30
3. LA DESSERTE DES PÔLES D'ACTIVITÉS DANS L'AGGLOMÉRATION DE TROIS-RIVIÈRES PAR LE RÉSEAU SUPÉRIEUR.....	35
4. LE TRANSPORT COLLECTIF DES PERSONNES	41
5. LE TRANSPORT DES MARCHANDISES	47
5.1. LES INFRASTRUCTURES MODALES	47
5.2. LA LIAISON LAC-SAINT-JEAN – MAURICIE – CENTRE-DU-QUÉBEC	51
5.3. L'ACCÈS AU PORT DE TROIS-RIVIÈRES	54

6. LE CADRE FINANCIER.....	57
6.1. LE CONTEXTE GÉNÉRAL.....	57
6.1.1. Le fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier	57
6.1.2. La voirie locale	58
6.1.3. Le transport collectif.....	58
6.1.4. L'accès aux localités isolées.....	60
6.1.5. Le programme d'aide financière au développement de la Route verte	60
6.1.6. Le transport ferroviaire des marchandises.....	60
6.2. LE CONTEXTE RÉGIONAL.....	61
6.2.1. Le réseau routier du MTQ en Mauricie	62
6.2.2. Le réseau local.....	65
6.2.3. Le transport collectif.....	66
6.2.4. Le développement de la Route verte	66
CONCLUSION.....	67
LEXIQUE	69
BIBLIOGRAPHIE.....	71

LISTE DES CARTES

Carte 1 – Territoire couvert par le plan de transport régional	2
Carte 2 – Gestion des corridors routiers : problèmes de fonctionnement	17
Carte 3 – Plan d'intervention de la route 155 au nord de Grand-Mère	33
Carte 4 – Prévision des débits journaliers moyens annuels (DJMA) en 2016 sur l'autoroute 40 dans l'agglomération de Trois-Rivières	39
Carte 5 – Classification fonctionnelle du réseau routier supérieur	75
Carte 6 – Réseau de camionnage du ministère des Transports.....	77

LISTE DES FIGURES

Figure 1 – Étapes de réalisation du plan de transport	3
Figure 2 – État des ouvrages d’art (1999).....	10
Figure 3 – Répartition des dépenses du MTQ en 1999-2000 dans la région de la Mauricie	62
Figure 4 – Dépenses sur le réseau routier de la Mauricie entre 1988 et 1999	63

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 – Moyenne des valeurs de l’indice de rugosité international (IRI) sur le réseau routier supérieur en 1999	8
Tableau 2 – Pourcentage des longueurs de routes dont le confort de roulement est satisfaisant, par classes de routes	9
Tableau 3 – Proportion des longueurs de routes dont l’état de la chaussée est satisfaisant et cible visée pour 2005	9
Tableau 4 – Proportion des ouvrages d’art qui ne nécessiteront, en 2005, aucune intervention autre que les entretiens préventifs	11
Tableau 5 – Nombre et capacité structurale des ouvrages d’art (1999).....	11
Tableau 6 – Répartition des déplacements selon le type de marchandises transportées par camion dans l’axe nord-sud de la région de la Mauricie	53
Tableau 7 – Dépenses par axe d’intervention de 1991 à 1999 dans la région de la Mauricie	65
Tableau 8 – Subventions allouées au réseau routier local de 1993 à 1999 dans la région de la Mauricie	65
Tableau 9 – Subventions allouées au transport collectif de 1994 à 1999 dans la région de la Mauricie	66

Équipe de réalisation

COMITÉ DIRECTEUR

Président du comité directeur

Luc Bergeron, directeur, Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Robert Clément, ingénieur, chef du Service des inventaires et du Plan
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Robert De Nobile, sous-ministre adjoint de la région de la Mauricie
Ministère des Régions

Jean Morasse, directeur général
Conseil régional de développement de la Mauricie

André Meloche, chef du Service du transport ferroviaire et routier des marchandises
Direction de la mobilité en transport

Richard Paquin, géographe, Service des inventaires et du Plan
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Jean-François Stringer, ingénieur, Service des inventaires et du Plan
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Denise M. Tellier, agente d'information, Service des liaisons avec les partenaires et les usagers
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

COORDINATION TECHNIQUE

Jean-François Stringer, ingénieur
Service des inventaires et du Plan
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

COMITÉ TECHNIQUE

Président du comité technique

Robert Clément, ingénieur, chef du Service des inventaires et du Plan
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Robert Beaulieu, ingénieur, Service des inventaires et du Plan
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Michèle Giasson, ingénieure, Service du transport ferroviaire et routier des marchandises
Direction de la mobilité en transport

Ginette Lalonde, agente de recherche, Service de l'économie et du plan directeur en transport
Direction de la planification stratégique en transport

Lévis Leblond, agent de recherche, Service des inventaires et du Plan
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Richard Paquin, géographe, Service des inventaires et du Plan
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Jean-François Stringer, ingénieur, Service des inventaires et du Plan
Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec

Serge Vaugeois, urbaniste, Service des programmes et des ressources
Direction générale de Montréal et de l'Ouest

Liste des sigles

AMT	Agence métropolitaine de transport
ATR	Association touristique régionale
BSQ	Bureau de la statistique du Québec
CAR	Conférence administrative régionale
CGDBR	Corporation de gestion du développement du bassin de la rivière Saint-Maurice
CFQG	Chemins de fer Québec-Gatineau
CFILINQ	Chemin de fer d'intérêt local interne du nord du Québec
CITF	Corporation intermunicipale de transport des Forges
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
CRDM	Conseil régional de développement de la Mauricie
DJMA	Débit journalier moyen annuel
DJMAVL	Débit journalier moyen annuel de véhicules lourds
DJME	Débit journalier moyen estival
EDI	Échanges de données informatisées
FCARR	Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier
IRI	Indice de rugosité international
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
OMIT	Organisme municipal et intermunicipal de transport
OPT	Organisme public de transport
OTA	Organisme de transport adapté
PACR	Plan d'aménagement de corridors routiers
RITCCM	Régie intermunicipale du transport en commun du Centre-de-la-Mauricie
RMR	Région métropolitaine de recensement
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
VHR	Véhicule hors route
VTT	Véhicule tout-terrain

Introduction

Le plan de transport est l'instrument privilégié par le ministère des Transports du Québec (MTQ) pour déterminer, à partir d'une vision globale de l'ensemble des modes de transport, de l'aménagement du territoire et du développement économique régional, les priorités d'intervention pouvant répondre aux besoins de déplacements dans chacune des régions. La direction de la Mauricie–Centre-du-Québec du ministère des Transports du Québec a entrepris en 1998 la réalisation d'un plan de transport pour la région administrative de la Mauricie. Le territoire couvert par le plan de transport regroupe les cinq municipalités régionales de comté qui composent cette région administrative : Le Centre-de-la-Mauricie, Francheville, Le Haut-Saint-Maurice, Maskinongé et Mékinac (carte 1).

Les rôles du plan de transport sont multiples, autant pour le MTQ que pour les acteurs régionaux en transport. Ce plan constitue tout d'abord un outil d'aide à la connaissance des transports puisqu'il donne lieu à la collecte et à l'analyse de renseignements sur la situation actuelle et prévisible des transports. Le plan sert également d'outil d'aide à la décision pour les intervenants en transport et il oriente la programmation des investissements en ce domaine. Il constitue aussi un outil de communication, d'information et de concertation entre les acteurs régionaux, car la connaissance globale des transports qu'il apporte permet d'alimenter les réflexions et analyses ainsi que les échanges sur les priorités régionales dans ce domaine.

Les besoins et les attentes en matière de transport dépassent amplement les ressources financières disponibles. Dans ce contexte, l'établissement des priorités d'intervention devient un processus complexe puisque de nombreux besoins semblent devoir être comblés simultanément. L'utilisation d'un outil global pour soutenir et améliorer l'établissement des priorités apparaît donc nécessaire.

Le cheminement du plan de transport : quatre grandes étapes

Le cheminement retenu pour l'élaboration du plan s'articule autour de quatre étapes qui sont résumées à la figure 1. La première étape, terminée, a fait l'objet d'une publication intitulée *Vers un plan de transport pour la Mauricie. Programme de travail*. Ce document présente la démarche de l'élaboration du plan de transport. Au cours des années 1998 et 1999, différentes études techniques ont été réalisées afin de recueillir les éléments nécessaires à la rédaction du diagnostic sur les transports. La réalisation de cette deuxième étape, également terminée, a permis d'analyser la situation actuelle et, dans certains cas, la situation prévisible en transport et de formuler des propositions d'orientations. Les analyses ainsi que les propositions d'orientations sont contenues dans le document *Vers un plan de transport pour la Mauricie. Diagnostic et orientations*.

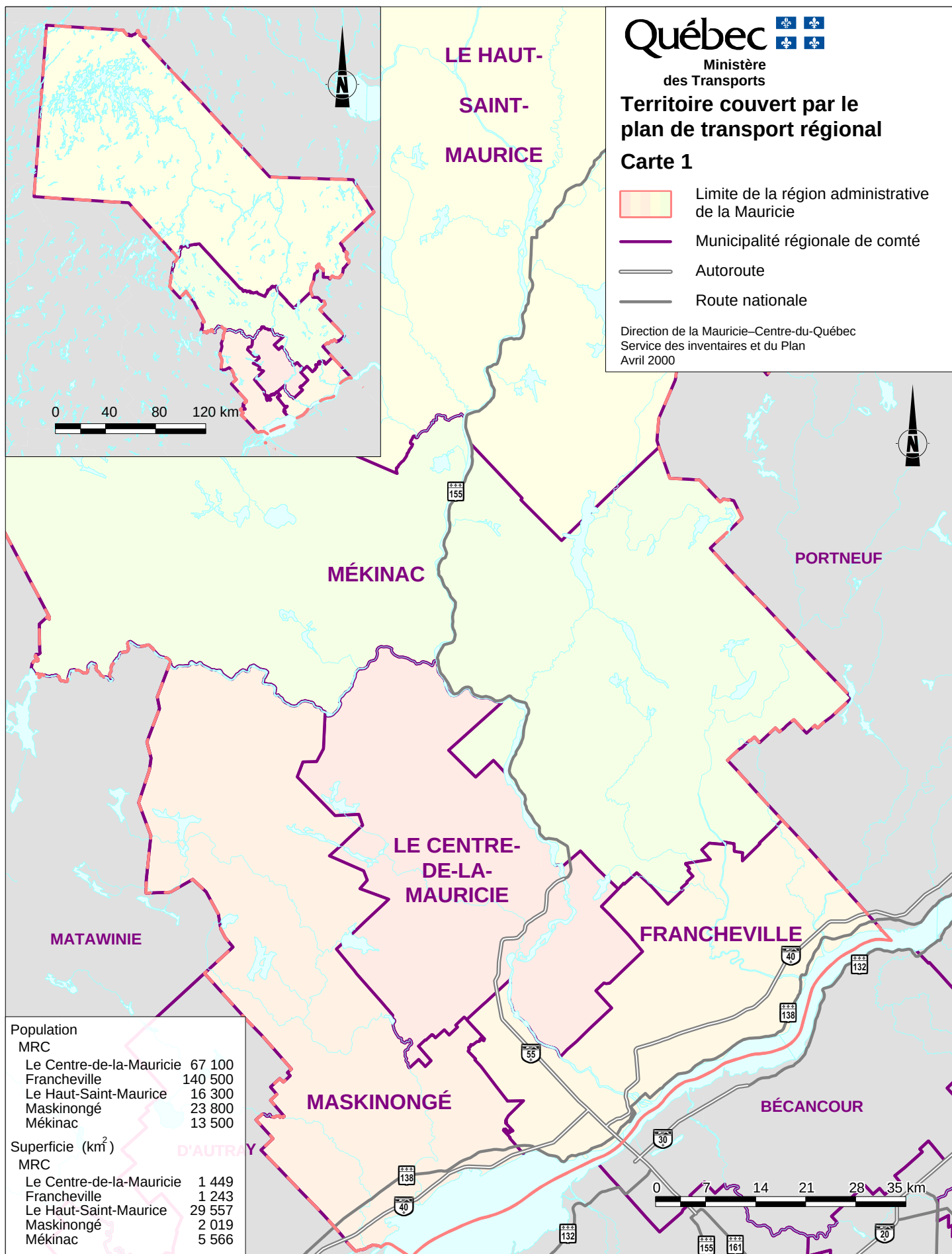
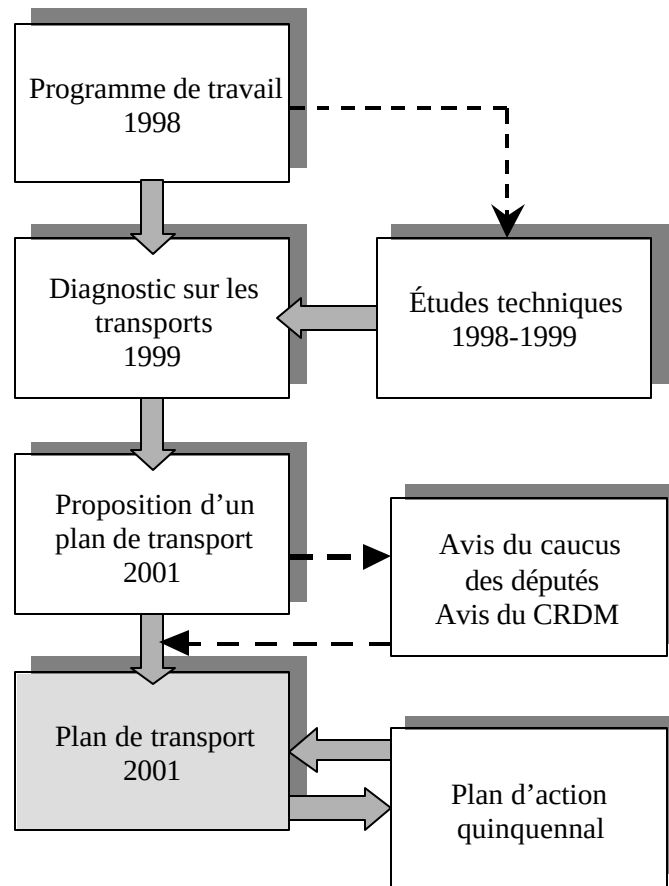


FIGURE 1 – ÉTAPES DE RÉALISATION DU PLAN DE TRANSPORT



La troisième étape, également terminée, résume le résultat des analyses et les orientations proposées dans le document présentant le diagnostic en transport pour la Mauricie. La proposition de plan de transport contient également les objectifs et les moyens d'action privilégiés qui encadreront l'action du ministère des Transports et, si possible, celle de ses partenaires. Cette proposition a servi de base à la consultation des députés et du CRDM. Les avis et commentaires présentés au MTQ à la suite des consultations ont permis d'établir la version définitive du *Plan de transport de la Mauricie*, ce qui constitue la quatrième étape.

Le plan décrit d'abord les éléments du contexte de réalisation. Les chapitres 1 à 5 rappellent les enjeux et les orientations définis dans le document *Diagnostic et orientations*, et décrivent les objectifs et les actions à entreprendre pour s'inscrire à l'intérieur de l'orientation proposée. Finalement, le chapitre 6 décrit le cadre financier dont dispose en général le ministère des Transports pour la mise en œuvre du plan.

Le contexte de réalisation

Cette partie du document expose les orientations et les objectifs du plan stratégique du ministère des Transports qui influencent la mise en œuvre du plan de transport pour la Mauricie. Il y sera de plus question des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, de la prise en compte de la protection de l'environnement et, finalement, de la planification du développement régional, celle-ci se traduisant par les exercices de planification stratégique régionale que l'on retrouve également dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement. Toutes ces démarches de planification ont une incidence sur les transports.

Orientations du ministère des Transports

Le ministère des Transports a comme mission 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. Il réalise sa mission avec un souci constant de l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et l'environnement. Pour réaliser adéquatement sa mission, le Ministère s'est doté d'un plan stratégique qu'il met à jour annuellement et qui, pour les années 2001-2004, établit des orientations et des axes d'intervention ainsi que des objectifs qui influencent le contenu du plan de transport régional. Les orientations et les axes d'intervention sont les suivants :

- Orientation 1 : Des systèmes de transport plus efficaces au service du développement socioéconomique du Québec.
 - ◆ Améliorer la qualité et le niveau de service du réseau stratégique québécois.
 - ◆ Adapter les systèmes de transport et leurs niveaux de service afin de mieux répondre au développement des régions.
 - ◆ Faciliter les déplacements dans les grandes agglomérations tout en contribuant à la protection de la qualité de vie et de l'environnement.
- Orientation 2 : Des transports plus sécuritaires en collaboration avec tous les organismes privés et publics concernés.
 - ◆ Réduire le nombre de décès et de blessés graves dus aux accidents routiers d'ici 2005.
- Orientation 3 : Une organisation plus performante afin d'améliorer les services à la population.

Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire

Le plan de transport intègre les grandes orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire qui ont été développées en vue de la révision des schémas et inclut les orientations du ministère des Transports en matière d'aménagement. Les MRC sont à l'étape de la révision de leur schéma d'aménagement. Avec les modifications apportées à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* en 1993, la planification du transport terrestre est devenue un contenu obligatoire du schéma d'aménagement. Le volet « transport » des schémas doit mettre en relief les volontés régionales en matière d'aménagement du territoire et de transport. Les commentaires du gouvernement sur les projets de schéma d'aménagement représentent l'occasion pour les MRC de bonifier le volet « transport » des schémas. En contrepartie, les orientations et les objectifs établis par les MRC servent de référence au MTQ et permettent d'établir une harmonisation entre la position des MRC et le plan de transport de la Mauricie.

En matière de transport, les orientations gouvernementales¹ sont les suivantes :

- Assurer la contribution du secteur touristique au développement des régions par une mise en valeur accrue des attraits et des activités axées sur la consolidation des produits touristiques prioritaires.
- Préserver les infrastructures de transport, maintenir un service adéquat à l'utilisateur et soutenir le développement socioéconomique des différentes régions du Québec en optimisant les acquis des différents modes de transport.

En matière d'aménagement du territoire, des choix s'imposent sur la localisation des secteurs prioritaires de développement et des pôles d'emplois ainsi que sur la densité des mesures soutenant la consolidation du tissu urbain, ce qui contribue ainsi à réduire les pressions sur les infrastructures routières et à optimiser l'utilisation des systèmes de transport en commun. Les orientations qui doivent également être intégrées dans le plan de transport sont les suivantes² :

- Privilégier la consolidation des zones urbaines existantes et donner la priorité à la revitalisation des centres-villes et des secteurs anciens.
- Orienter l'extension urbaine dans les parties du territoire pouvant accueillir le développement de façon économique et dans le respect de l'environnement.
- Favoriser une approche intégrée du développement pour l'ensemble d'une agglomération urbaine.

1. Gouvernement du Québec. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Pour un aménagement concerté du territoire*. 1994, 89 pages. *Document complémentaire*. 1997, 32 pages.

2. *Idem*.

Préservation de la qualité de vie et de l'environnement

La préservation de la qualité de vie et de l'environnement doit se traduire, entre autres choses, par une réduction du bruit de la circulation routière, par la protection et l'amélioration des paysages et par la prise en compte des milieux biophysiques et humains à toutes les étapes de la planification, de l'expression des besoins, du cheminement et du suivi des projets.

La planification du développement régional

Le Conseil régional de développement de la Mauricie (CRDM) a réalisé un exercice de planification stratégique qui a établi les grands axes de développement pour la région. Le dépôt du plan de développement stratégique 1999-2004, adopté lors de l'assemblée générale du 27 octobre 1999, a conduit à la signature, le 16 octobre 2000, d'une entente cadre avec le gouvernement du Québec pour une durée de cinq ans.

Certains éléments de la planification stratégique régionale sont reliés aux transports. Ainsi, au chapitre du développement récréo-touristique, il est mentionné que « la concertation régionale autour de la planification et de la réalisation du réseau cyclable permettra aussi, dans un avenir assez rapproché, le développement du cyclotourisme et des séjours d'aventure douce qui rayonnent autour des nombreux attraits touristiques de la Mauricie³ ». L'une des priorités, dans le développement d'une culture d'accueil, est l'uniformisation souhaitée de la signalisation touristique. Au chapitre du développement des ressources naturelles, le document mentionne qu'il faut recenser les moyens permettant l'accès aux ressources, qu'il s'agisse des milieux forestier ou hydrique.

Le développement de la qualité de vie est un élément important abordé dans la planification du CRDM, plus particulièrement en ce qui concerne la protection de l'environnement et le développement des services à la personne. Ainsi, le plan prévoit le développement de moyens favorisant la prise de décision au regard de projets dans une perspective de développement durable. Finalement, le document du CRDM rapporte une faiblesse régionale concernant l'accessibilité réduite aux emplois et au transport pour les personnes handicapées. La planification stratégique mentionne donc qu'il faut trouver des moyens afin de stimuler et soutenir la concertation concernant la problématique du transport et de développer et maximiser les possibilités dans l'organisation du transport adapté⁴.

3. Conseil régional de développement de la Mauricie. *Plan de développement stratégique de la Mauricie 1999-2004*. Octobre 1999, p. 27.

4. *Idem*, p. 58.

1. Les infrastructures routières et la fonctionnalité du réseau

1.1. Le réseau routier

Enjeux et orientations

Enjeu : la qualité du réseau routier

Les chaussées de la région sont dans un état satisfaisant, ce qui se confirme par des moyennes de l'indice de rugosité international (IRI) inférieures aux seuils d'intervention établis par le ministère des Transports. Ces indices sont des mesures de la qualité de roulement. Les seuils d'intervention varient selon les classes de routes (autoroutes, nationales, régionales, collectrices)⁵. Les routes nationales sont celles dont l'état se rapproche le plus du seuil d'intervention, ce qui signifie que le ministère des Transports devra poursuivre ses investissements sur la conservation des chaussées afin de maintenir un niveau de confort acceptable. Par ailleurs, la qualité générale des fondations des routes est également assez bonne puisque la plupart des structures de chaussée ont une faible sensibilité au gel. En ce qui concerne les ornières, 97 % des longueurs de routes sont en deçà du seuil d'intervention. Quant aux ouvrages d'art, c'est-à-dire les ponts, viaducs et autres structures, la majorité d'entre eux requièrent des réparations d'importance variable. Tous les ouvrages d'art du réseau supérieur de la Mauricie possèdent les capacités suffisantes permettant la circulation des camions lourds.

Les caractéristiques géométriques des routes⁶, telles que la vitesse praticable, les possibilités de dépassement et l'inclinaison des pentes, satisfont à la majorité des standards ministériels établis selon la classe de route. C'est toutefois sur le réseau national que certaines déficiences ont été remarquées, dont la route 155 qui fait l'objet de plusieurs critiques, malgré les sommes investies. Par ailleurs, la largeur des structures de chaussée s'avère la caractéristique qui présente le plus de déficiences. Toutefois, les corrections à apporter concernent surtout la largeur des accotements puisque la largeur des voies de circulation est, de façon générale, conforme aux normes.

Le ministère des Transports a investi des sommes importantes pour l'entretien et l'exploitation du réseau routier. L'entretien pendant la saison hivernale constitue une préoccupation pour qui veut se déplacer d'un point à un autre de façon rapide et sécuritaire. Les technologies reliées à l'entretien hivernal ont progressé depuis quelques années et le MTQ applique certaines de ces technologies afin d'améliorer l'entretien durant la saison froide.

5. Se référer à la classification fonctionnelle du ministère des Transports qui apparaît à l'annexe (voir carte 5).

6. Les caractéristiques géométriques des autoroutes ne sont pas considérées dans les études puisque cette classe du réseau est conforme aux normes.

Orientation : maintenir l'offre d'un niveau de service adéquat sur le réseau routier

L'amélioration des caractéristiques fonctionnelles du réseau routier supérieur (confort, sécurité et capacité) ainsi que la desserte des régions ressources constituent une préoccupation importante pour le ministère des Transports. En ce qui concerne l'état des chaussées, la cible ministérielle est de réduire de 10 % la proportion de kilomètres de chaussées déficientes. Pour les ouvrages d'art, les actions du Ministère visent à réduire de 10 % la proportion d'ouvrages d'art déficients⁷. Le Ministère s'oriente vers une prolongation de la durée de vie utile des ouvrages d'art et une réduction des coûts de conservation.

Objectifs et moyens d'action

1.1.1. Chaussées et ouvrages d'art

La déficience d'une chaussée se mesure en termes de rugosité, de fissuration et d'orniérage. La rugosité est exprimée en valeur d'IRI (indice de rugosité international) et permet de qualifier l'état du revêtement ainsi que la sensibilité au gel. Les problèmes particuliers liés aux structures de chaussées gélives sont peu fréquents sur plus de 94 % des kilomètres de routes du réseau autoroutier et national et sur 84 % des kilomètres de routes du réseau régional et collecteur. Du côté des ornières, 97 % de l'ensemble du réseau routier supérieur présentait, en 1998, peu de déficiences à ce niveau. Malgré ces résultats intéressants, le MTQ doit poursuivre ses interventions ponctuelles annuelles en vue de diminuer les longueurs de chaussées gélives et de réduire le nombre de kilomètres de chaussées avec des ornières prononcées.

En ce qui concerne les déficiences sur la chaussée au chapitre de la rugosité, près de 76 % des kilomètres de routes sont en bon état, leurs valeurs d'IRI étant inférieures au seuil d'intervention établi par le Ministère. Le tableau 1 illustre la moyenne des indices obtenus par catégories de routes.

TABLEAU 1 – MOYENNE DES VALEURS DE L'INDICE DE RUGOSITÉ INTERNATIONAL (IRI) SUR LE RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR EN 1999

Classes	Seuil d'intervention du MTQ	Moyenne obtenue sur le réseau de la Mauricie	Moyenne obtenue sur le réseau du Québec
Autoroutes	2,2	1,6	1,9
Nationales	2,5	2,1	2,3
Régionales	3,0	2,6	2,7
Collectrices	3,5	2,7	3,0

Source : MTQ. Relevés 1999.

7. Plan stratégique 2000-2003 du ministère des Transports. Mai 2000, p. 30.

1.1.1.1. Les chaussées

OBJECTIF : Maintenir la qualité des chaussées en priorité sur les autoroutes et les routes nationales.

MOYEN D’ACTION : Le Ministère effectue les travaux nécessaires pour atteindre et maintenir les objectifs établis en matière de qualité des chaussées d’ici 2005. Le tableau suivant indique les cibles à atteindre en pourcentage de kilomètres de routes qui doivent présenter un indice de confort de roulement satisfaisant⁸.

TABLEAU 2 – POURCENTAGE DES LONGUEURS DE ROUTES DONT LE CONFORT DE ROULEMENT EST SATISFAISANT, PAR CLASSES DE ROUTES

CLASSIFICATION FONCTIONNELLE	MAURICIE (1999)	CIBLE PROVINCIALE (2003)*	CIBLE RÉGIONALE (2005)
Autoroutes	86 %	79 %	85 %
Nationales	76 %	70 %	80 %
Régionales	68 %	66 %	70 %
Collectrices	76 %	64 %	70 %

* Les cibles provinciales ont été établies en 1998.

Des efforts particuliers seront déployés pour maintenir et améliorer l’état des chaussées sur les tronçons les plus sollicités, en termes de volume de trafic de personnes et de marchandises pour la Mauricie. On vise l’atteinte des résultats qui apparaissent dans le tableau suivant. Ces cibles sont exprimées en pourcentage de kilomètres de routes qui doivent présenter un indice de confort de roulement satisfaisant. Les données pour l’année 1999 sont indiquées à titre de référence.

TABLEAU 3 – PROPORTION DES LONGUEURS DE ROUTES DONT L’ÉTAT DE LA CHAUSSÉE EST SATISFAISANT ET CIBLE VISÉE POUR 2005

ROUTE	ÉTAT DE LA CHAUSSÉE (1999)	CIBLE 2005
Autoroute 40	87 %	85 %
Autoroute 55	86 %	85 %
Route 155	73 %	80 %

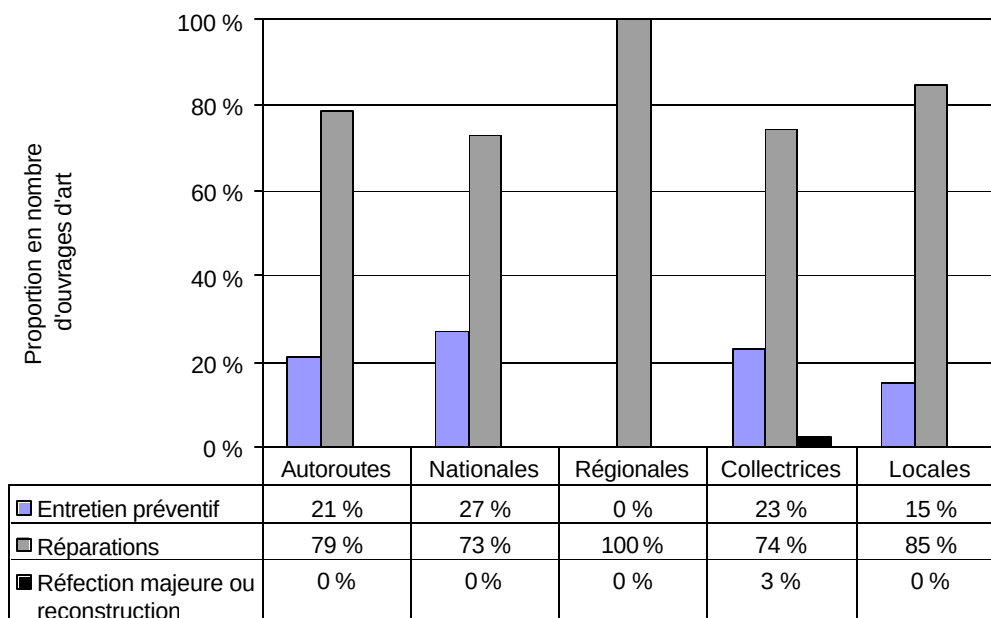
8. Le confort sur une chaussée asphaltée se traduit par un indice de rugosité international (IRI) qui détermine le niveau de qualité du roulement selon les barèmes internationaux permettant un calibrage uniforme. Se référer au lexique pour plus de détails.

1.1.1.2. Les ouvrages d'art

On entend par ouvrages d'art les structures, tel les ponts, les viaducs, les ponts sous remblai et les murs de soutènement. La région de la Mauricie compte, en 1999, 73 ouvrages d'art sur les autoroutes, 40 sur le réseau national, 34 sur le réseau régional, 43 sur le réseau des routes collectrices et 192 sur le réseau local, soit un total de 382 ouvrages d'art. L'indice d'état et l'indice d'inadéquation donnent un portrait de la condition et de la fonctionnalité des ouvrages d'art.

Le calcul de l'indice d'état d'une structure permet de classer les ouvrages d'art selon les besoins en réparations déterminés au moment de l'inspection. Les trois parties de la structure qui sont prises en compte pour établir la valeur de l'indice sont : les éléments de fondation, les systèmes structuraux et le platelage (la surface de roulement). La figure 2 montre la compilation des indices calculés par catégories de routes selon la classification fonctionnelle.

FIGURE 2 – ÉTAT DES OUVRAGES D'ART (1999)



Source : ministère des Transports. Relevés 1999.

OBJECTIF : Maintenir les ouvrages d'art en bon état et effectuer en priorité les réparations sur les autoroutes et les routes nationales.

MOYEN D'ACTION : Le ministère des Transports compte réaliser les travaux nécessaires afin qu'au moins 30 % des ouvrages d'art du réseau supérieur ne nécessitent qu'un entretien préventif et que les réparations se limitent à 65 % des ouvrages d'art. Le tableau suivant indique la proportion des ouvrages d'art dont l'indice fonctionnel satisfait aux critères d'entretien préventif ainsi que la cible à atteindre pour les autoroutes et les routes nationales.

TABLEAU 4 – PROPORTION DES OUVRAGES D’ART QUI NE NÉCESSITERONT, EN 2005, AUCUNE INTERVENTION AUTRE QUE LES ENTRETIENS PRÉVENTIFS

CLASSIFICATION FONCTIONNELLE	PROPORTION DES OUVRAGES D’ART (1999)	CIBLE (2005)
Autoroutes	21 %	30 %
Nationales	27 %	30 %

Source : ministère des Transports. Relevés 1999.

OBJECTIF : S’assurer du maintien de la capacité structurale des ouvrages d’art situés sur les axes routiers du réseau supérieur et en priorité sur le réseau de camionnage de transit du MTQ.

Les interventions sur les ouvrages d’art peuvent être réparties dans le temps puisque l’intégrité de ces ouvrages n’est pas mise en cause, leur capacité étant suffisante pour répondre aux besoins de l’ensemble des usagers. En effet, les relevés effectués en 1999 indiquent les résultats suivants :

TABLEAU 5 – NOMBRE ET CAPACITÉ STRUCTURALE DES OUVRAGES D’ART (1999)

Classification fonctionnelle	Ouvrages d'art de capacité suffisante (Charge légale et plus)	Ouvrages d'art de capacité limitée (Charge légale)	Ouvrages d'art de capacité limitée (Sous la charge légale)	Total
Autoroutes	73	0	0	73
Nationales	36	4	0	40
Régionales	33	1	0	34
Collectrices	38	4	1	43
Locales	119	39	34	192
Total	299	48	35	382

Source : ministère des Transports. Relevés 1999.

MOYEN D’ACTION : Les travaux nécessaires pour maintenir la capacité de tous les ouvrages d’art situés sur les routes faisant partie du réseau de camionnage de transit, soit les autoroutes 40 et 55, ainsi que les routes 153, 155 et 159, seront programmés de façon prioritaire.

1.1.2. Caractéristiques géométriques

Certains tronçons de routes présentent des déficiences géométriques en ce qui concerne les possibilités de dépassement. Ces déficiences sont particulièrement présentes sur le réseau national. Dans ce dernier cas, les kilométrages de routes qui montrent des déficiences faibles ou nulles ne représentent qu’une proportion de 16 %. Pour l’ensemble du réseau national et régional de la Mauricie, les routes 354, 155, 159, 349, 350 et 348 sont, par ordre décroissant, les plus touchées par des déficiences importantes relatives aux possibilités de dépassement. Quant à la

largeur des voies de circulation, les routes qui comportent peu de déficiences représentent 83 % des cas. Deux routes sont plus touchées que les autres : il s'agit des routes 138 et 155, dont quelques sections comportent des largeurs de voies de circulation ne correspondant pas à la norme actuelle. La largeur des accotements est la caractéristique pour laquelle les déficiences sont les plus marquées. Une proportion de 50 % des kilomètres de routes comporte des déficiences moyennes ou importantes en ce qui concerne la largeur des accotements. Les routes du réseau national et régional qui présentent des déficiences importantes à ce chapitre sont, par ordre décroissant, les routes 359, 349, 138, 159, 155 et 153.

OBJECTIF : Améliorer les caractéristiques géométriques du réseau routier supérieur.

MOYEN D'ACTION : Dans un premier temps, le ministère des Transports réalisera des travaux sur les routes nationales et régionales afin d'améliorer certaines caractéristiques techniques, en particulier pour les tronçons de routes nationales et régionales qui supportent un débit important. Les travaux peuvent consister en des réfections permettant d'améliorer la largeur des voies de circulation pour les secteurs hors normes et pour les secteurs où la largeur des accotements est trop faible (sécurité, confort et fluidité). Dans un deuxième temps, le Ministère pourrait intervenir sur les itinéraires sur lesquels la possibilité de dépassement est limitée, particulièrement dans les cas des routes dont le volume de trafic est élevé et le niveau de service observé est faible.

1.2. La sécurité routière

Enjeu et orientation

Enjeu : le niveau de sécurité routière

Entre 1995 et 1997, un peu plus du quart des accidents (28 % ou 6 934 événements) se sont produits sur le réseau du MTQ alors que la majorité des accidents (72 % ou 18 241 événements) sont survenus sur le réseau municipal⁹. Il faut mentionner que les accidents survenus aux intersections relevant des deux administrations (municipalités et MTQ) sont imputés au réseau du MTQ. Par conséquent, le nombre d'accidents sur le réseau du MTQ est surévalué par rapport à celui du réseau municipal qui, lui, est sous-évalué. Pour la même période à l'étude, plus de 126 accidents mortels (comportant au moins un décès) se sont produits. Ils sont répartis ainsi : 56 %

9. Le portrait que nous dressons ne représente qu'une partie de l'ensemble des accidents qui surviennent dans la région de la Mauricie. En fait, nous ne possédons pas les informations relatives aux accidents faisant l'objet de constats à l'amiable entre usagers. De plus, certains incidents, tels les dérapages majeurs sans conséquence grave, ne sont pas déclarés. Il est ainsi pratiquement impossible de chiffrer le nombre d'incidents qui ne font pas l'objet d'un rapport de police ou d'un constat à l'amiable. Il faut donc garder à l'esprit que les données d'accidents que détient le MTQ ne représentent qu'une fraction des accidents de la route et que, par conséquent, la problématique découlant du bilan des accidents est partielle.

sur le réseau du MTQ et 44 % sur le réseau municipal. Pour les accidents de moindre gravité, soit avec des dommages matériels seulement, la proportion diminue à 26 % pour le réseau supérieur. La proportion du nombre d'accidents sur le réseau municipal est donc plus élevée, mais leur gravité est moindre.

Plus de la moitié (52 %) des accidents se produisent sur trois routes : l'autoroute 40 et les routes 155 et 157. Ces dernières sont celles qui supportent un trafic parmi les plus denses. Les neuf routes présentant le plus grand nombre d'accidents par kilomètre sont, par ordre décroissant, la route 157, l'autoroute 40, l'autoroute 55 ainsi que les routes 138, 153, 350, 349, 348 et 155. Il faut noter que les proportions d'accidents sur la route 157 et l'autoroute 40 sont respectivement de trois et deux fois supérieures à ce que l'on enregistre sur l'autoroute 55. Le nombre d'accidents graves et mortels survenus sur une route a été comparé à l'ensemble des accidents enregistrés sur cette même route. Le calcul de cette proportion a été fait pour chaque route du réseau supérieur. Les routes suivantes sont, par ordre décroissant, celles qui présentent la plus forte proportion d'accidents graves et mortels par rapport à l'ensemble des accidents survenus sur chaque route étudiée : les routes 350, 349 et 352, le chemin de la Croche, les routes 159, 348 et 359, l'autoroute 55 ainsi que les routes 153 et 155. La répartition des accidents par classes de routes est de 36 % pour les autoroutes, 22 % pour les routes nationales, 30 % pour les régionales et 12 % pour les collectrices.

Ces dernières années, les réseaux cyclables et les réseaux de véhicules hors route se sont développés de façon importante. En 1998, on dénombrait en Mauricie environ 1 800 kilomètres de sentiers de motoneiges et 1 166 kilomètres de sentiers de VTT. En date de mars 2000, le nombre de kilomètres de voies cyclables régionales construites était de 75 sur un total de 212 kilomètres projetés, excluant les réseaux strictement municipaux. À cela, on ajoute 101 kilomètres pour la Route verte (réseau cyclable provincial) sur un total prévu de 185 kilomètres. L'interface de tous ces réseaux avec les routes du réseau supérieur pourrait engendrer une augmentation des risques d'accidents. Dans certains cas, des traverses pourraient ne pas être sécuritaires parce qu'elles ne respectent pas les normes de visibilité.

En ce qui concerne les traverses de motoneiges autorisées par le ministère des Transports en Mauricie, 100 % de celles-ci respectent maintenant les critères minimaux de sécurité. Plusieurs sentiers officiels de VTT qui croisent le réseau routier ont fait l'objet d'une autorisation du MTQ. Les traverses de VTT dénombrées sont toutes conformes aux critères minimaux de sécurité. Les interventions du MTQ et la collaboration des clubs de motoneiges et de VTT ont permis de diminuer les taux de non-conformité dans la région. Toutefois, certaines traverses sont privées ou aléatoires et celles-ci présentent encore des risques, tant pour les automobilistes que pour les conducteurs de tout-terrain. Il n'y a pas que les traverses qui peuvent causer des problèmes. Il faut mentionner également la problématique de la circulation des véhicules hors route (VHR) le long des emprises routières ainsi que la circulation en milieu urbain. Enfin, la circulation cycliste en bordure des routes, bien qu'elle soit autorisée, n'est pas sans risque, en particulier sur les routes fortement utilisées par les camions. Toutes ces interactions entre les usagers réguliers du réseau routier et ceux de ces réseaux récréatifs contribuent à augmenter les risques d'accidents.

Orientation : améliorer constamment le niveau de sécurité routière

Le nombre de déplacements sur le réseau routier n'a cessé de croître au Québec. Cette sollicitation accrue du réseau peut affecter la sécurité des déplacements. La sécurité routière constitue donc une grande préoccupation pour le ministère des Transports et fait partie des choix stratégiques pour les prochaines années. Plusieurs actions devront être posées dans un futur proche afin de tenir compte des tendances. Avec le vieillissement de la population, les façons de faire devront être revues. On peut citer, à titre d'exemples, la signalisation, l'aménagement des traverses de piétons et le temps octroyé pour ces traverses dans le cas des intersections munies de feux de circulation. Par ailleurs, les infrastructures de transport arrivent à maturité. Il faudra donc un volume de travaux suffisant pour maintenir la qualité du réseau et en améliorer la sécurité.

Objectifs et moyens d'action

Parmi les tronçons routiers qui présentent des taux d'accidents plus élevés que la moyenne, des priorités d'intervention seront définies pour corriger la situation et accroître l'intégration de la sécurité routière dans les activités du Ministère. Par ailleurs, le MTQ poursuit son engagement relativement à la sécurité dans le transport scolaire. Compte tenu de l'importance économique de la pratique du vélo, de la motoneige et du véhicule tout-terrain, la conformité des traverses doit être maintenue afin d'assurer la sécurité de la pratique de ces activités.

En 1997, le nombre de victimes d'accidents mortels était de 796 pour le Québec et avait atteint ainsi le plus bas niveau depuis 1955, alors que le nombre de véhicules en circulation, pour la même période, a quintuplé¹⁰. Selon le bilan routier de la SAAQ, rapporté par le quotidien *Le Nouvelliste*, 759 personnes auraient perdu la vie au Québec en 1999. Pour la Mauricie, en 1999, le nombre de décès dans des accidents routiers serait de 35¹¹. Le ministère des Transports se rapproche de son objectif de réduction des décès sur la route qui visait une diminution de 25 % entre 1995 et 2000 pour les ramener à moins de 750 par année. Sur le territoire de la Mauricie, en 1995, on dénombrait 43 accidents mortels (45 victimes) dont 28 survenus sur le réseau supérieur. Le nombre d'accidents mortels, pour l'année 1997, est passé à 42 (46 victimes), dont 18 sur le réseau supérieur¹².

Le ministère des Transports a d'autres objectifs de réduction d'accidents. Ainsi, il veut diminuer de 10 %, entre 2000 et 2003, le nombre d'accidents routiers impliquant un véhicule lourd. À titre indicatif, on a dénombré, pour l'année 1995, pour la région de la Mauricie, 900 accidents impliquant un véhicule lourd, dont 285 qui se sont produits sur le réseau supérieur. En 1997, ce nombre est passé à 879 accidents, dont 280 survenus sur le réseau supérieur.

10. Société de l'assurance automobile du Québec. *Dossier statistique. Bilan 1997*. Mai 1998, p. 14.

11. *Le Nouvelliste*, édition du mardi 2 mai 1999 et Société de l'assurance automobile du Québec.

12. Données issues du système *Diagnostic de sécurité routière* (DSR) du MTQ et de la SAAQ, *Dossier statistique. Bilan 1997*. Mai 1998, p. 56. Un accident mortel peut impliquer plus d'un décès.

De plus, le MTQ vise une réduction de 10 %, entre 2000 et 2003, du nombre de morts dans les accidents impliquant un véhicule hors route. En 1995, on a dénombré, en Mauricie, six morts reliées à l'utilisation d'un véhicule hors route, dont un cas pour le réseau supérieur. Pour 1997, on a recensé six morts pour la Mauricie, mais aucun cas sur le réseau supérieur. Le MTQ procède à la fusion des règlements sur les véhicules tout-terrains et la motoneige afin de permettre une meilleure uniformisation des règles et des contrôles. Par ailleurs, la *Loi sur les véhicules hors route* impose maintenant l'obtention d'un certificat de compétence pour les conducteurs âgés de 14 à 16 ans, l'implantation d'une signalisation améliorée dans les sentiers entretenus par les clubs de motoneigistes et l'application d'une limite de vitesse de 70 km/h dans les sentiers de motoneige.

OBJECTIF : Améliorer les caractéristiques des tronçons routiers présentant des taux d'accidents élevés.

MOYEN D'ACTION : Une série d'analyses, par itinéraire des tronçons les plus problématiques, seront réalisées afin de relever les causes des problèmes et de mettre de l'avant des solutions pour améliorer la situation. Le Ministère réalise déjà des interventions sur l'ensemble de son réseau afin d'éliminer les composantes déficientes et d'améliorer la sécurité, soit : pose de glissières de sécurité, fragilisation¹³ de la base des éléments de signalisation et des lampadaires, asphaltage d'accotements, accroissement des possibilités de dépassement et correction des courbes qui ne satisfont pas aux normes.

OBJECTIF : Intégrer davantage la préoccupation relative à la sécurité lors des travaux routiers.

MOYEN D'ACTION : Attention accrue à la sécurité lors de la réalisation de projets routiers. Pour ce faire, des audits de sécurité seront réalisés afin de s'assurer que les mesures prévues lors de la préparation des projets soient mises en place et que des correctifs, si cela est requis, puissent être appliqués rapidement.

OBJECTIF : Encourager le respect des limites de vitesse affichées à l'entrée des petites agglomérations.

MOYEN D'ACTION : Répertorier les agglomérations de moins de 5 000 habitants traversées par les routes nationales ou régionales qui présentent des problématiques de respect de la limite de vitesse affichée à l'entrée et en transit. À la suite de ce recensement, le MTQ analysera ces sites afin de déterminer les actions à entreprendre. De plus, le Ministère participe à un projet de recherche dont l'objectif est de déterminer et d'évaluer les facteurs influençant la vitesse des conducteurs lors du passage d'un milieu rural à un milieu plus ou moins urbanisé. Ce projet se déroulera jusqu'à l'été de l'an 2002.

13. Installation d'une section en aluminium à la base d'un objet fixe pour créer une zone fragile qui réduit la résistance de cet objet lors de l'impact d'un véhicule automobile.

OBJECTIF : S'assurer que les traverses de sentiers de véhicules hors route autorisées sur le réseau supérieur soient conformes aux normes du MTQ.

MOYEN D'ACTION : Afin d'améliorer la situation des traverses de véhicules hors route, le ministère des Transports a entrepris des démarches auprès des responsables des clubs pour éliminer les problèmes. Ce dernier compte maintenir ses interventions auprès des clubs responsables des traverses afin de les sensibiliser et de prévenir les problèmes éventuels.

OBJECTIF : Assurer la sécurité des aménagements cyclables croisant ou longeant le réseau routier supérieur.

MOYEN D'ACTION : Dans le cadre de l'élaboration de ses projets routiers, le ministère des Transports analyse la situation actuelle et prévisible en matière de réseau cyclable dans le secteur afin d'intégrer le plus possible la dimension « sécurité ». Il intègre également la préoccupation relative à la sécurité routière dans les analyses des projets d'aménagements cyclables, proposés par des tiers, lorsque ces aménagements croisent ou longent le réseau routier supérieur.

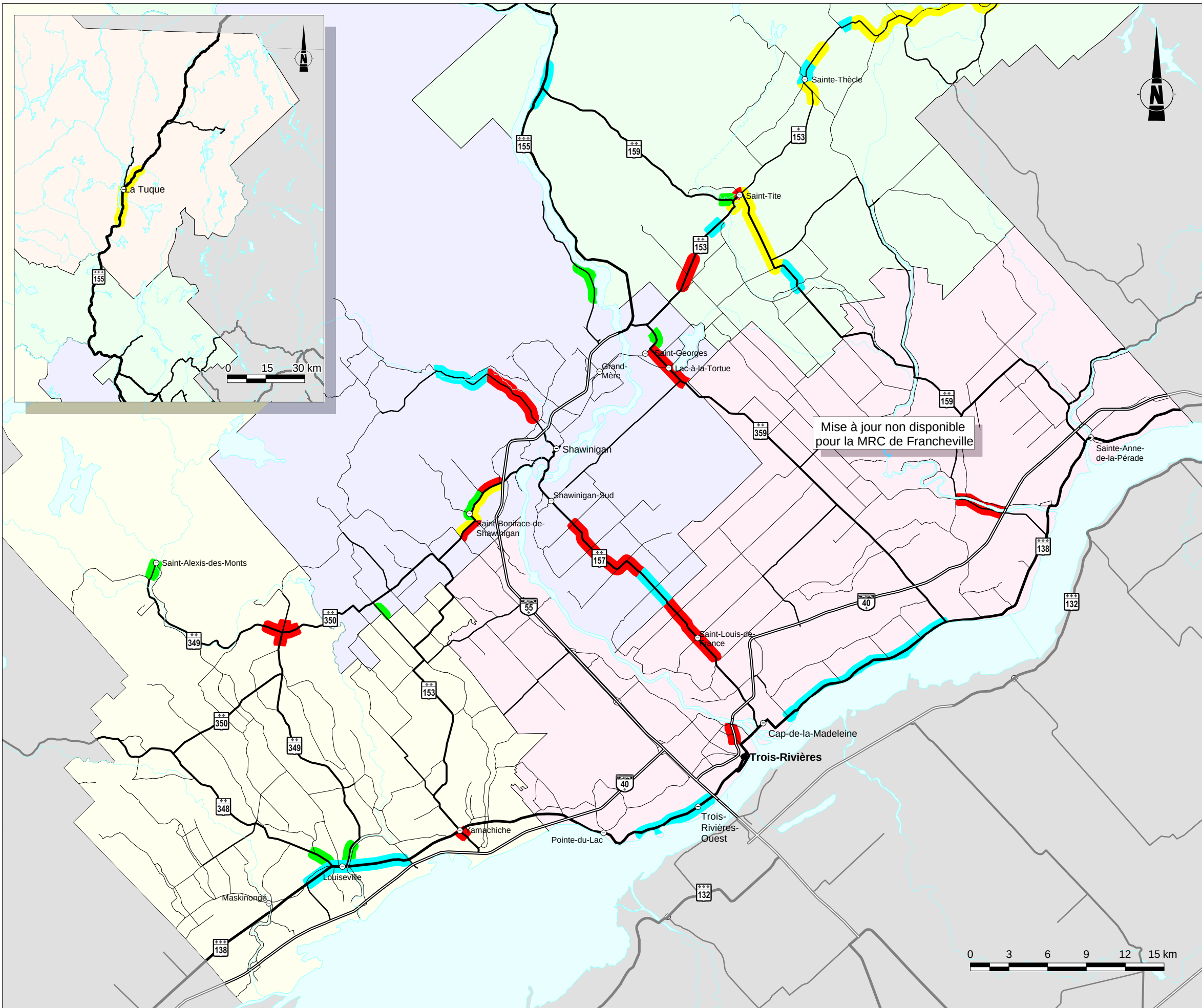
1.3. La fonctionnalité du réseau

Enjeu et orientation

La fonctionnalité du réseau routier sous la gestion du MTQ est diminuée par le nombre d'accès qui limitent la fluidité de la circulation et augmentent les risques d'accidents. « L'existence d'un lien direct entre l'accroissement du nombre de points d'accès et la diminution de la sécurité d'utilisation de la route a été démontrée par de nombreuses études américaines et, à un degré moindre, par quelques études canadiennes. Il ressort aussi des études consultées qu'une proportion moyenne de 10 % des accidents se produisent aux points d'accès¹⁴ ». De plus, dans certaines municipalités, il y a afflux important de circulation locale sur le réseau supérieur. Cette circulation est beaucoup plus lente que la circulation de transit, et l'on sait que le différentiel de vitesse crée une problématique importante de sécurité.

La carte 2 illustre la problématique des corridors routiers selon trois types de zones distinctes, soit les zones présentant des problèmes de fonctionnement, les zones qui nécessitent une attention particulière pour demeurer fonctionnelles, c'est-à-dire pour éviter que la situation ne se détériore, et les secteurs ou itinéraires qui présentent des problèmes de camionnage de transit. L'évaluation de cette problématique permet de constater que le réseau supérieur est amplement sollicité comme support au développement immobilier.

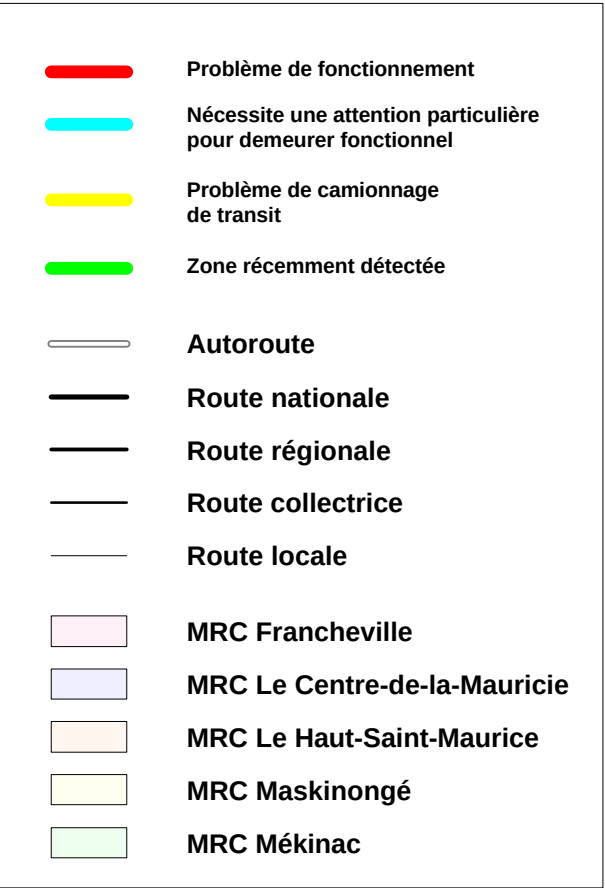
14. Ministère des Transports du Québec. *La gestion des corridors routiers*. Québec, décembre 1992, p. 14.



Plan de transport de la Mauricie

Carte 2

Gestion des corridors routiers : problèmes de fonctionnement



Source : ministère des Transports,
Service des inventaires et du Plan.

Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec
Service des inventaires et du Plan
Avril 2000

Bon nombre de municipalités orientent leur développement le long du réseau supérieur. Les périmètres d'urbanisation ont souvent été étendus le long des axes du réseau supérieur et le développement a tendance à se produire hors des périmètres urbains. Plusieurs kilomètres de routes du réseau supérieur subissent ou subiront la pression du développement des périmètres d'urbanisation le long des corridors routiers, dont certains supportent une circulation importante, ce qui réduira l'efficacité de la circulation. Les routes 138, 153, 157, 155 (les sections urbanisées de Grandes-Piles, de Saint-Roch-de-Mékinac et de La Tuque essentiellement), 159 et 359 doivent être protégées puisqu'elles s'avèrent des corridors de transit importants, tant pour le transport des personnes que pour celui des marchandises.

Les réseaux de sentiers de motoneiges et de VTT apportent également certains problèmes lorsqu'ils traversent les routes. La présence de traverses illégales ou mal situées peut mettre en péril la sécurité, non seulement des usagers de la route, mais surtout celle des motoneigistes ou des amateurs de VTT. La circulation de ces véhicules dans l'emprise des routes du réseau national cause également des problèmes. Le développement fulgurant des réseaux cyclables permet à la population de la région, et aux touristes, de pratiquer une activité populaire dans un environnement agréable qui incite à découvrir les différents attraits régionaux. En contrepartie, certains réseaux empruntent les corridors routiers et, lorsque la circulation y est dense, la pratique du vélo présente plus de risques, particulièrement lorsque le nombre de véhicules burds est important. Des mesures de sécurité adéquates ou des changements d'itinéraires pourraient être nécessaires dans le futur afin d'améliorer certains circuits cyclables.

Orientation : améliorer la gestion des corridors routiers et la traversée des agglomérations et ainsi préserver la fonctionnalité du réseau en renforçant le partenariat entre les MRC, les municipalités et le ministère des Transports

Les corridors routiers perdent de leur fonctionnalité en raison de la prolifération des accès, tels que les intersections et les entrées privées. L'efficacité du réseau routier de même que la sécurité des usagers et des riverains de la route en sont donc affectées. Les solutions aux problèmes passent par des interventions à réaliser autant par le ministère des Transports que par les acteurs du monde municipal.

Objectifs et moyens d'action

Le réseau supérieur doit permettre un temps de parcours raisonnable, offrir une sécurité optimale et une qualité de vie acceptable en bordure de la route. L'aménagement du territoire devra tenir compte des fonctions du réseau routier supérieur.

OBJECTIF : Préserver l'intégrité fonctionnelle des corridors routiers les plus menacés.

MOYEN D'ACTION : Corriger les accès existants. Dans le cadre de ses diverses interventions sur le réseau routier (projets d'élargissement de route, réfection importante, travaux d'asphaltage ou de drainage), le Ministère corrige les accès non conformes aux normes et effectue des

interventions dans les secteurs où l'on peut en tirer le plus de bénéfices possible. Une attention particulière est accordée aux tronçons de routes où les taux d'accidents sont supérieurs au taux moyen.

MOYEN D'ACTION : Encadrer la gestion des nouveaux accès en partenariat avec le milieu. Le ministère des Transports désire établir un partenariat avec les MRC et les municipalités en vue d'une meilleure gestion des corridors routiers sur les routes existantes. Ce partenariat permettra d'intégrer la gestion des nouveaux accès aux démarches des organismes concernés par l'aménagement du territoire. Lors de la préparation de tout projet d'une nouvelle route, le Ministère effectue une série d'actions (imposition de servitudes de non-accès, localisation des nouveaux accès, raccordement de rues, etc.) afin de préserver la fonctionnalité des nouveaux corridors routiers. Une approche harmonisée à l'échelle de la région en matière de planification et de contrôle des accès au réseau routier du Ministère apparaît aussi nécessaire pour limiter le nombre de nouveaux accès et de raccordements au réseau.

Le Ministère préconise l'intégration des mesures suivantes dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement des MRC de la région :

- Détermination des zones problématiques en matière de gestion des accès.
- Limitation d'utilisations du sol engendrant une circulation importante (commerces de grande surface, établissements industriels, etc.), et ce, dans les grandes affectations du territoire (hors des périmètres d'urbanisation).
- Limitation des périmètres d'urbanisation le long du réseau routier supérieur.
- Localisation des nouvelles rues dans les plans d'urbanisme.
- Normes minimales pour les distances entre les nouveaux accès.

Le Ministère souhaite aussi pouvoir formuler des avis :

- Lors de l'octroi de permis de construction et de lotissement et lors d'importants projets de développement.
- Sur la localisation et le raccordement de nouvelles rues et lors de la révision du plan d'urbanisme de chaque municipalité.

À la suite de demandes effectuées par des municipalités ou des MRC, le Ministère collabore également à la réalisation de plans d'aménagement de corridors routiers (PACR), de concert avec les intervenants municipaux concernés, pour des secteurs jugés problématiques quant aux accès et à la sécurité routière.

MOYEN D’ACTION : Le Ministère compte mieux informer et, au besoin, soutenir les divers intervenants municipaux dont les activités touchent la gestion des accès. Pour ce faire, il produira des documents de référence et tiendra des rencontres à l’échelle des MRC qui permettront de meilleures interventions en gestion des accès. Le Ministère compte diffuser des documents d’information pour sensibiliser les citoyens à la problématique de la gestion des accès et à l’obligation de demander un permis pour tout nouvel accès au réseau routier du Ministère.

OBJECTIF : Assurer une qualité de vie acceptable en bordure de la route.

MOYEN D’ACTION : Contribuer à une démarche conjointe avec la MRC et la municipalité. Le Ministère participera, à la demande de la municipalité et de la MRC, à une analyse conjointe des aménagements routiers dans la traversée d’agglomération, pour les municipalités où la problématique de traversée d’agglomération est reconnue. Cette démarche a pour but de cibler les actions possibles et réalisables ainsi que de définir un cadre de répartition technique et budgétaire de ces interventions.

1.4. L’environnement

Enjeu et orientation

Enjeu : la qualité de vie et la qualité de l’environnement

L’implantation des infrastructures de transport cause des répercussions souvent importantes sur les milieux que celles-ci traversent. L’exploitation des infrastructures de même que leur utilisation peuvent aussi avoir des incidences environnementales non négligeables. Plusieurs éléments doivent être considérés afin d’intégrer de façon la plus harmonieuse possible la fonction « transport » dans l’environnement. De façon générale, un des concepts les plus englobants consiste à intégrer les principes du développement durable et de la qualité de vie à la planification, à la réalisation et à l’exploitation des réseaux de transport.

De plus, certaines problématiques de la région de la Mauricie doivent faire l’objet d’une attention particulière. Parmi ces composantes, le bruit de la circulation routière affecte la qualité de vie des riverains, principalement dans les zones urbaines mais aussi sur les routes dont le débit journalier moyen estival (DJME) est élevé. La qualité des paysages, particulièrement ceux qui sont visibles des axes routiers, est un autre élément important à considérer, spécialement dans une région où le tourisme est en plein essor. Finalement, certaines infrastructures de transport sont situées à proximité de zones écologiques sensibles. Celles-ci sont vulnérables à tout changement occasionné par divers événements.

Le bruit causé par la circulation sur les autoroutes engendre des problèmes de qualité de vie dans quelques municipalités de la région. Selon le dernier inventaire réalisé en 1993 par le Ministère, des zones résidentielles qui longent l’autoroute 40 sur une longueur totale de 3,2 kilomètres,

subissent une pollution sonore élevée, c'est-à-dire que le niveau de bruit extérieur est égal ou supérieur à 65 dBA $L_{eq, 24h}$. D'autres zones situées le long des autoroutes 40 et 55 sont affectées par des niveaux de bruit qui se rapprochent du seuil de 65 dBA $L_{eq, 24h}$. Le problème du bruit causé par la circulation routière prend de l'ampleur puisque les débits s'accroissent au cours des années et que les pratiques actuelles d'aménagement favorisent encore, dans certaines municipalités, le développement de secteurs résidentiels en bordure des autoroutes ou de routes ayant un débit de circulation ou des proportions de véhicules lourds relativement élevés. Afin de réduire ce phénomène, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU), modifiée en 1993, oblige les MRC à répertorier les voies de circulation actuelles ou projetées posant des contraintes à l'occupation du sol à proximité de ce lieu et à établir, dans les zones de contraintes, des dispositions réglementaires visant à combattre le bruit de la circulation routière. Le ministère des Transports préconise un niveau de bruit extérieur de 55 dBA $L_{eq, 24h}$ qui est généralement reconnu comme un seuil acceptable pour les zones sensibles au bruit, c'est-à-dire les aires résidentielles, récréatives ou institutionnelles. Comme la circulation est élevée sur plusieurs sections des routes nationales et régionales, les nouvelles constructions situées à proximité de ces routes subissent, selon toute vraisemblance, une pollution sonore supérieure à 55 dBA $L_{eq, 24h}$. Par exemple, l'emplacement théorique de la limite de ce niveau sonore est situé à environ 80 mètres du centre de la chaussée lorsque le débit moyen estival journalier est de 5 000 véhicules et que la vitesse pratiquée est de 90 kilomètres à l'heure.

Par ailleurs, compte tenu des préoccupations croissantes quant au bruit de la circulation ferroviaire, les MRC peuvent également déterminer les voies ferrées qui occasionnent des contraintes à l'occupation du sol à proximité et établir, dans les zones de contraintes, des règles minimales à respecter dans la réglementation d'urbanisme des municipalités concernées (selon l'article 6 de la LAU).

En ce qui concerne les paysages, ceux-ci sont responsables en grande partie de la récente popularité de la Mauricie comme destination touristique (nature, aventure, culture). Cependant, la qualité de certains paysages, situés de part et d'autre du réseau routier, est en voie de se dégrader ou est menacée par l'intervention humaine. C'est le cas de quelques zones d'exploitation forestière (coupe à blanc à flanc de colline), de zones d'extraction (carrières, sablières), et de secteurs périurbains où se trouvent une multitude de panneaux publicitaires. De plus, plusieurs escarpements rocheux sont couverts de graffitis et, enfin, à divers endroits, la végétation aux abords des routes souffre des retombées de l'embrun salin.

Par ailleurs, la plupart des emprises des routes et des autoroutes de la Mauricie n'ont pas toujours bénéficié, de la part du Ministère, de traitements paysagers particuliers visant à préserver et à mettre en valeur l'aspect visuel de ces corridors routiers et qui pourraient appuyer davantage le caractère touristique de la région. Les pratiques d'aménagement du territoire ont aussi fait peu de place jusqu'à maintenant à la préservation et à l'amélioration de la qualité des panoramas visuels en bordure des routes. Depuis quelques années cependant, plusieurs organismes de la région, en particulier les MRC, sont de plus en plus préoccupés par la préservation et la mise en valeur des paysages et doivent, dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement, repérer toute partie du territoire présentant un intérêt d'ordre historique, culturel, esthétique ou écologique.

Enfin, les ressources du milieu biophysique contribuent au développement de plusieurs secteurs de l'activité économique, tels que le tourisme, la villégiature, l'exploitation des ressources fauniques (ex. : chasse et pêche) et des ressources floristiques (parc, réserve, forêt), de même que l'agriculture. Parmi les zones les plus sensibles de la Mauricie, il faut signaler, au sud, la zone inondable du lac Saint-Pierre, où l'on trouve une abondante biodiversité, les terres agricoles des basses terres du Saint-Laurent ainsi que l'axe patrimonial de la route 138 (chemin du Roy) qui traverse les secteurs les plus anciens dans la MRC de Francheville. Au nord, on note la richesse des nombreux lacs, rivières et forêts. Par endroits, le patrimoine historique (barrages hydroélectriques) ou archéologique présente également une grande importance.

Orientation : minimiser les impacts environnementaux afin de préserver la qualité de vie

Le bruit de la circulation routière

La *Politique sur le bruit routier* vise essentiellement à prévenir et à atténuer le bruit engendré par l'utilisation des infrastructures routières. Elle constitue un moyen de mise en œuvre de la *Politique sur l'environnement* du ministère des Transports du Québec et s'inscrit dans une perspective de protection de l'environnement et d'amélioration de la qualité de vie. La *Politique sur le bruit routier* préconise deux approches : une approche corrective et une approche de planification intégrée. Le ministère des Transports souhaite que les MRC et les municipalités participent à la démarche visant à atténuer le bruit routier dans les zones sensibles qui subissent une pollution sonore de 65 dBA $L_{eq, 24h}$ et plus. Afin de prévenir les problèmes, les usages sensibles au bruit en bordure des voies de circulation doivent être davantage contrôlés au moyen des schémas d'aménagement et de la réglementation d'urbanisme.

Les paysages routiers

En ce qui a trait à la préservation et à la mise en valeur des paysages, le Ministère vise à améliorer sa façon de faire dans ses emprises routières et dans ses choix de tracés afin de préserver et de mettre en valeur des paysages distinctifs. Une vision d'ensemble de l'aménagement des emprises routières, des paysages environnants et des haltes routières pourrait être élaborée de concert avec les MRC et les municipalités concernées.

Les zones sensibles

Le Ministère adapte ses interventions sur le réseau routier en fonction de la sensibilité des milieux traversés tout en s'assurant de leur mise en valeur. Il poursuit également la recherche et le développement de solutions visant la réduction des incidences du réseau sur les problématiques environnementales régionales.

Objectifs et moyens d'action

1.4.1. Bruit de la circulation routière

Plusieurs zones résidentielles situées principalement le long des autoroutes sont déjà fortement perturbées par le bruit routier. Le ministère des Transports, 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 Ministère entend réaliser, de concert avec les municipalités qui en font la demande, 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.

OBJECTIF : Prévenir et diminuer la pollution sonore en bordure des voies de circulation autoroutières.

MOYEN D'ACTION : Approche de planification intégrée. En matière de planification, une approche harmonisée à l'échelle de la région paraît nécessaire pour prévenir les problèmes de bruit. Les mesures suivantes devraient être intégrées aux schémas des MRC :

- Limiter le développement des fonctions résidentielles, institutionnelles et récréatives aux périmètres d'urbanisation.
- Éviter les développements résidentiels linéaires en bordure du réseau routier.
- Dans les zones de contraintes à l'occupation du sol, s'assurer que les règles minimales soient adoptées pour obliger les municipalités à réglementer en matière de bruit routier, et ce, particulièrement le long des autoroutes où des projets résidentiels sont prévus.

Il est utile de préciser que, en vertu de la *Politique sur le bruit routier*, les municipalités locales ou leurs partenaires doivent prendre en charge la totalité des frais de mise en œuvre des mesures d'atténuation du bruit à l'occasion de nouveaux projets de construction résidentielle, institutionnelle, ou de projets à caractère récréatif réalisés à partir du mois de mars 1998.

MOYEN D'ACTION : Application de mesures correctives. Conformément à sa *Politique sur le bruit routier*, le Ministère compte réaliser des mesures correctives dans les zones où le niveau de bruit s'élève à 65 dBA $L_{eq, 24h}$ et plus. L'engagement du Ministère à financer partiellement les mesures correctives est conditionnel à l'adoption, par la municipalité qui en fait la demande, de mesures réglementaires, administratives ou techniques visant à prévenir à long terme les problèmes de bruit en bordure du réseau routier. Les coûts des études et des mesures d'atténuation sont partagés, à part égale, avec les municipalités concernées. Afin de mieux circonscrire les zones problématiques concernant le bruit, le Ministère compte mettre à jour l'inventaire des zones où le niveau de bruit s'élève à 65 dBA $L_{eq, 24h}$ et plus, notamment en y incluant les nouvelles zones sensibles qui se sont ajoutées depuis 1993.

MOYEN D’ACTION : Mettre en œuvre des mesures d’atténuation lors des travaux routiers. Dans le cadre du projet de construction d’une nouvelle route dans une nouvelle emprise ou de reconstruction d’une route ayant pour effet d’en augmenter la capacité de façon significative ou d’en changer la vocation, le Ministère mettra en œuvre, dans les zones sensibles établies, des mesures d’atténuation du bruit lorsque l’impact sera significatif et assumera entièrement les frais de mise en œuvre de ces mesures.

MOYEN D’ACTION : Information et échanges avec les MRC et les municipalités. Le Ministère compte mieux informer les intervenants municipaux et professionnels dont les activités touchent les considérations de bruit routier. Pour ce faire, il envisage la tenue de réunions de travail avec les MRC et les municipalités de façon à s’assurer de meilleures interventions sur les plans de la prévention ou de la correction du bruit routier. Le Ministère compte diffuser des documents d’information pour sensibiliser les citoyens à la problématique du bruit routier et les informer des orientations de sa *Politique sur le bruit routier*.

1.4.2. Paysages routiers

Depuis vingt ans, le Ministère a intégré le volet paysager dans la planification des projets routiers grâce à la réalisation d’études environnementales. Le Ministère poursuit ses efforts en la matière et tentera dorénavant d’élargir le cadre d’intervention aux projets non soumis à la démarche d’évaluation environnementale et au réseau routier existant. Ceci sous-entend de considérer le corridor routier dans son ensemble, c’est-à-dire non seulement l’emprise de la route elle-même mais également ses abords. Par conséquent, toute intervention dans ce domaine nécessite d’être réalisée en partenariat avec les MRC et les municipalités responsables de l’aménagement du territoire.

OBJECTIF : Préserver et mettre en valeur les paysages le long des infrastructures routières.

MOYEN D’ACTION : Mesure de préservation de la qualité des paysages. Lors de la construction de nouvelles routes ou du réaménagement de routes existantes, le Ministère 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. Le Ministère tient également compte des mesures énoncées dans les schémas d’aménagement du territoire visant à préserver et à mettre en valeur les paysages.

MOYEN D’ACTION : Établissement de mesures visant à protéger les sites d’intérêt esthétique. Chacune des MRC a ciblé des sites d’intérêt esthétique qui devraient être protégés. Le chemin du Roy ainsi que la vallée du Saint-Maurice ont été répertoriés par plus d’une MRC. Presque toutes les MRC, avec l’appui du Ministère, proposent l’établissement de mesures visant à protéger les sites d’intérêt esthétique.

1.4.3. Autres ressources du milieu

Les ressources du milieu biophysique, dont notamment la forêt, les rivières et les lacs, contribuent au développement de plusieurs secteurs de l'activité économique. Il apparaît indispensable que la qualité de ces composantes du milieu soit préservée et, dans la mesure du possible, mise en valeur par les actions du Ministère.

OBJECTIF : Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ.

MOYEN D'ACTION : Analyses environnementales spécifiques, protection et réhabilitation des sites. Le Ministère réalise des évaluations environnementales de façon à préserver l'équilibre des écosystèmes, les processus écologiques et la diversité biologique. Le Ministère intègre toutes les composantes des milieux naturels et humains au processus d'évaluation environnemental. Il applique également des mesures de restauration, d'atténuation ou de compensation pour améliorer ou mettre en valeur l'environnement.

MOYEN D'ACTION : Étude de solutions pour minimiser l'impact du réseau routier sur les ressources hydriques. Par ses activités de construction et d'exploitation sur son réseau, le Ministère contribue aux nuisances liées à l'érosion des sols et à l'utilisation de sels déglacants et d'abrasifs. De nouvelles approches sont à l'étude pour réduire les problèmes liés à la proximité des infrastructures routières des milieux riverains et des zones humides.

2. Les liaisons routières dans le corridor nord-sud

2.1. Le corridor situé entre le Lac-Saint-Jean et le Centre-du-Québec

Enjeu et orientation

Enjeu : la mobilité régionale et interrégionale dans le corridor nord-sud

Si les MRC de Mékinac, du Centre-de-la-Mauricie et de Francheville sont bien pourvues en routes du réseau routier supérieur, il en va autrement pour la MRC du Haut-Saint-Maurice qui n'est traversée que par une seule route du réseau supérieur, soit la route 155. Cet axe qui longe, dans la partie sud de la région, la rivière Saint-Maurice dessert une clientèle dont les motifs de déplacement sont très différents. Les camionneurs qui doivent transporter une quantité impressionnante de bois et de copeaux côtoient des automobilistes qui se déplacent pour les affaires ou pour les loisirs. Dans ce dernier cas, les véhicules traînent parfois des remorques (bateau, VTT, motoneige, etc.) ou des roulottes de tous genres. Dans cette région montagneuse, on dénombre sur la route 155 de 1 200 à 3 600 véhicules/jour (DJMA), ce qui inclut entre 600 et 700 camions par jour en moyenne. La fréquence des camions explique peut-être pourquoi les utilisateurs, mais surtout les riverains de la route 155, perçoivent le corridor entre le Lac-Saint-Jean et Grand-Mère comme un axe problématique pour leur sécurité.

L'une des problématiques signalées sur la route 155 est donc la diversité de la clientèle qui peut provoquer des conflits d'usages. Ainsi, le tourisme semble, à première vue, s'opposer au camionnage. Pourtant, cette dualité tourisme/camionnage n'est pas propre à la région. Le tourisme est une activité très importante dans la région. En fait, c'est un domaine qui devrait connaître une forte croissance au cours des prochaines années¹⁵. En effet, la destination Mauricie sera probablement de plus en plus recherchée. Cette affirmation s'appuie sur deux tendances. La première veut que les déplacements des Québécois à des fins de tourisme soient en progression (du moins jusqu'en 2016). La deuxième tient au fait que la Mauricie, et particulièrement la Haute-Mauricie, répond au comportement des touristes de plus en plus orientés vers l'aventure-nature-culture et la villégiature qui inclut les excursions en motoneige et en véhicule tout-terrain. La clientèle européenne constitue, à elle seule, un vaste marché.

L'augmentation du temps de loisir, en raison du vieillissement de la population, la baisse relative des coûts de transport (ce constat devient de moins en moins vrai à cause du prix élevé de l'essence) et l'accessibilité à l'information touristique, incluant les promotions et les forfaits, favorisent une plus grande mobilité et une tendance à opter pour des séjours courts mais plus fréquents.

15. Menouar Boulahfa. *Évolution et perspectives touristiques pour la Mauricie*. Université du Québec à Trois-Rivières, 1999, p. 112.

Actuellement, 98 % des déplacements touristiques en Mauricie sont effectués en automobile. L'autocar nolisé demeure le deuxième mode de transport le plus utilisé dans les déplacements touristiques. Bien que l'usage du train soit possible pour accéder à certaines pourvoies, son utilisation demeure faible, malgré une augmentation enregistrée durant les dernières années¹⁶. Si la région offre des produits touristiques de plus en plus en demande et que ceux-ci ne sont accessibles que par train, il faut que ce mode demeure présent. Par ailleurs, si la route 155 est le moyen le plus utilisé pour profiter des attraits touristiques situés au nord de la Mauricie, on comprendra que toute hausse du trafic sur la route 155 augmentera la perception d'inadéquation du lien entre la région du Lac-Saint-Jean et Grand-Mère.

En outre, le tourisme relié à l'utilisation de la rivière Saint-Maurice devrait croître à court et à moyen terme. En effet, certains sites à caractère touristique le long de la rivière Saint-Maurice auraient enregistré jusqu'à 40 % d'augmentation de fréquentation¹⁷. Compte tenu des interventions de la Corporation de gestion du développement du bassin de la rivière Saint-Maurice (CGDBR), qui a pour mission de mettre en valeur cette rivière, le potentiel récréotouristique se développera et aura des répercussions certaines sur l'utilisation de la route 155 et sur la pression exercée sur le camionnage.

À plusieurs endroits sur son parcours, la route 155 ne répond pas aux normes. On y trouve des déficiences en ce qui concerne la largeur de la plate-forme (voies de circulation plus les accotements), les courbes, les pentes et les possibilités de dépassement. Le dépassement devrait être possible sur au moins 60 % de chaque tronçon, selon les normes du ministère des Transports.

Parmi les déficiences de la route 155, les faibles possibilités de dépassement sont à souligner. Le dépassement est possible, selon les diverses sections de la route, sur 8 % à 30 % du parcours. Ces faibles possibilités de dépassement posent problème en raison du nombre élevé de camions qui circulent sur cette route. Comme ceux-ci sont particulièrement difficiles à dépasser, la fluidité générale de la circulation est donc entravée. Cette situation pousse bien souvent les conducteurs des autres véhicules à adopter des comportements à risques.

Par ailleurs, selon les données relevées au cours de l'été 1998 sur la route 155, le seuil de déficience au regard de la qualité de roulement est atteint sur 34 % du parcours de la route, soit sur 66 kilomètres.

16. Menouar Boulahfa. *Évolution et perspectives touristiques pour la Mauricie*. Université du Québec à Trois-Rivières, 1999, p. 139.

17. *Idem*, p. 111.

Orientation : soutenir le développement économique et touristique dans le corridor situé entre le Lac-Saint-Jean et le sud du Québec

En 1995, la Mauricie était la région la plus visitée après Montréal, Québec et les Laurentides. Les intervenants du milieu auront la délicate tâche de maintenir et d'améliorer l'économie touristique et le ministère des Transports d'y contribuer par des interventions adéquates et bien ciblées, particulièrement en ce qui concerne la route 155.

Objectifs et moyens d'action

Les déficiences relevées par rapport aux normes actuelles pour la route 155, classée nationale, ont incité le Ministère à réaliser une série d'études, entre 1983 et 1991, afin de trouver des solutions aux problèmes décelés. Certains travaux d'envergure variable, visant à corriger la situation, ont déjà été entrepris. De plus, des autorisations gouvernementales ont été obtenues, en 1992, pour le réaménagement de cinq tronçons de la route entre Grand-Mère et La Tuque. À la suite de ces autorisations, le Ministère a entrepris, en 1997, d'importants travaux sur la route 155 sur une longueur de treize kilomètres dans la municipalité de Trois-Rives (canton Boucher). Des interventions sont aussi prévues sur les autres tronçons de la route 155 pour lesquels le Ministère possède des autorisations. Cependant, la problématique de la route 155 a évolué rapidement au cours des dernières années. Le Ministère a réalisé, en 1997 et 1998, une étude visant à actualiser ses connaissances sur la problématique de la route entre Grand-Mère et la limite nord du territoire de la Mauricie. Une étude particulière a été réalisée sur la réhabilitation de la chaussée de la route, entre La Tuque et la limite nord de la Mauricie. Ces études mettent en lumière la nécessité de poursuivre les efforts à consacrer à la route 155.

OBJECTIF : Améliorer le confort de roulement sur la route 155.

MOYEN D'ACTION : Réaliser des travaux d'asphaltage complémentaires à ceux entrepris depuis quelques années. Ces travaux sur une longueur supplémentaire de seize kilomètres, répartie en deux sections, sont prévus entre Grand-Mère et La Tuque. Le MTQ entend également poursuivre les travaux d'asphaltage des accotements, réalisés aux deux tiers dans cette section de la route 155. De plus, des travaux importants de réhabilitation de la chaussée seront exécutés sur une longueur totale d'environ quinze kilomètres au nord de La Tuque.

OBJECTIF : Améliorer la géométrie et la sécurité sur la route 155.

MOYEN D'ACTION : Réaliser des travaux de reconstruction afin d'améliorer la géométrie de la route 155. Ces travaux seront effectués sur une longueur approximative de 30 kilomètres entre Grand-Mère et La Tuque. Au nord de La Tuque, les reconstructions complètes couvriront une longueur totale d'un peu plus de dix kilomètres. Ces travaux importants incluent six projets de construction d'une voie supplémentaire pour les véhicules circulant à basse vitesse, permettant ainsi le dépassement.

OBJECTIF : Améliorer la fluidité sur la route 155.

MOYEN D’ACTION : Aménager des voies auxiliaires afin d’augmenter les possibilités de dépassement. Les faibles possibilités de dépassement sur plusieurs kilomètres favorisent la formation de files de véhicules (pelotons). La présence de voies auxiliaires, dites voies de dépassement, atténue le regroupement des véhicules et améliore la fluidité. Le nombre et la localisation des voies auxiliaires restent à définir en fonction des coûts/bénéfices raisonnables.

OBJECTIF : Reconnaître l’importance touristique de la route 155.

MOYEN D’ACTION : En collaboration avec l’Association touristique régionale (ATR) et les milieux concernés, engager le processus de reconnaissance de la route 155 comme route touristique et lui attribuer un nom; ce nom pourrait être relié à l’histoire de la Mauricie (foresterie, drave, énergie, forges, etc.). Le MTQ favorise le partenariat au regard de la signalisation d’événements touristiques importants, particulièrement ceux qui touchent la route 155. Le MTQ souhaite également s’associer à la CGDBR afin que les projets éventuels touchant les accès à la rivière Saint-Maurice soient conformes et sécuritaires.

OBJECTIF : Améliorer la gestion du paysage sur la route 155.

MOYEN D’ACTION : Lors des interventions sur la route 155, évaluer les effets sur le paysage et effectuer les correctifs appropriés. Prévoir également des mesures de mise en valeur du paysage.

MOYEN D’ACTION : Étudier la pertinence d’établir des aires de repos à des endroits ne nuisant pas à la sécurité. Implanter à l’intérieur de ces sites, en collaboration avec les partenaires, des informations sur l’histoire, les points de vue, l’interprétation des paysages (comme dans les parcs nationaux), etc. L’implantation de ces aires sera sous la responsabilité du MTQ, mais la gestion en incombera aux municipalités ou aux MRC.

2.2. Le pont Laviolette

Enjeu et orientation

Enjeu : la vulnérabilité du pont Laviolette

Construit entre 1964 et 1967, le pont Laviolette s’avère le lien physique entre la Mauricie et le Centre-du-Québec. Il est vrai que ce pont est une nécessité pour les échanges entre les deux rives du fleuve mais il a aussi une portée suprarégionale. En 1997, 64 % des 2 690 travailleurs du Parc industriel et portuaire de Bécancour, soit 1 722 personnes, avaient leur domicile en Mauricie et, de ce fait, voyageaient tous les jours par ce lien. À Saint-Célestin, sur la route 155 en direction

sud, dans le cadre d'une enquête origine-destination, 63 % des répondants ont déclaré venir de la Mauricie, ce qui correspond à 2237 véhicules sur une période de 24 heures. De plus, 12 % des déplacements (426 véhicules) à cet endroit avaient comme origine l'extérieur de la Mauricie.

Le pont Laviolette supporte un trafic journalier moyen estival d'environ 32 000 véhicules. Pour une année complète, la moyenne est de 29 000 véhicules (données de 1998). Il est intéressant de noter que si le débit journalier moyen annuel (DJMA) est demeuré le même qu'en 1995, le débit journalier moyen estival (DJME) a augmenté de 1000 véhicules, ce qui représente une hausse de 3,2 % par rapport à 1995. Par ailleurs, on estime la circulation des véhicules lourds à 2 900 camions par jour sur le pont Laviolette. Pendant la période de pointe du matin, il y a plus de trafic en direction sud qu'en direction nord. De plus, dans certains cas, pendant la période de pointe du soir, la répartition des débits peut être presque égale dans les deux directions.

Certaines situations survenant sur le pont telles qu'un accident important, la présence de verglas sur la superstructure, une tentative de suicide, une manifestation ou un bateau à la dérive à l'approche des piles sont autant d'événements qui peuvent forcer le ministère des Transports ou la Sûreté du Québec à procéder à la fermeture complète ou partielle des voies de circulation. Le niveau de service sur le pont est qualifié de stable (niveau C) lorsque les conditions sont satisfaisantes. Mais lorsqu'un événement mineur se produit, à l'heure de pointe, comme un léger accrochage ou un véhicule en panne, ceci peut causer des files d'attente, des retards et peut, à l'occasion, provoquer d'autres incidents. Le pont est donc un lien vulnérable puisqu'aucune autre option n'existe, à moins de faire un long détour par Québec (plus de deux heures) ou par la traverse maritime située entre Sorel et Saint-Ignace-de-Loyola (plus de deux heures s'il n'y a pas de file d'attente au traversier).

Par ailleurs, la traversée du fleuve comporte des difficultés pour les personnes qui utilisent le vélo, la motoneige ou le VTT. Le pont Laviolette, desservant une autoroute, interdit toute circulation en motoneige ou en vélo. Les circuits touristiques nord-sud qui font appel à ces deux modes de transport font donc face à des difficultés supplémentaires, même si une navette payante est disponible sur demande.

Orientation : maintenir la fonctionnalité du lien interrives (pont Laviolette)

Le pont Laviolette devra être en mesure d'absorber toutes les augmentations de trafic engendrées par l'activité économique, que ce soit pour des motifs touristiques, d'affaires ou de travail. En ce qui concerne ce dernier point, de nombreuses personnes traversent quotidiennement le fleuve Saint-Laurent pour se rendre à leur travail. De plus, le ministère des Transports doit envisager tous les moyens raisonnables pour gérer adéquatement les déplacements des personnes et des marchandises.

Objectifs et moyens d'action

Au regard des normes routières actuelles du Québec, le pont ne respectait pas la norme en ce qui concerne les dispositifs de protection pour les véhicules automobiles circulant sur les voies rapides dont la vitesse affichée est de 90 kilomètres à l'heure ou plus. La réduction de la vitesse sur le pont améliore la conformité à la norme en ce qui concerne la présence d'une barrière médiane, mais cette seule mesure ne signifie pas nécessairement qu'il n'y a plus de problème. Le pont est situé sur une autoroute dont la vitesse affichée est de 100 kilomètres à l'heure de part et d'autre de la structure. Pour le conducteur, il n'est pas nécessairement naturel, compte tenu du dégagement visuel qui s'offre à lui aux approches du pont, de réduire sa vitesse. Cette situation augmente la proportion de délinquance face à la vitesse légale affichée. Une vitesse réduite abaisse la qualité du niveau de service. Cette baisse du niveau de service, dans le cas du pont Laviolette, se présentera toutefois dans une échéance à long terme. Malgré cela, compte tenu du coût astronomique d'un nouveau lien, le ministère des Transports doit faire en sorte que le pont Laviolette puisse jouir d'un niveau de service acceptable.

OBJECTIF : Maintenir un niveau de service élevé sur le pont Laviolette entre 6 h et 18 h.

MOYEN D'ACTION : Reconstruction complète de la dalle du pont. La partie du tablier en béton du pont nécessite souvent des réparations d'importance variable dont l'impact est la fermeture fréquente de voies pour permettre les travaux de réparations. Le remplacement complet du tablier en béton, prévu dans quatre ans, constitue un défi pour le maintien de la circulation pendant les travaux. Toutefois, lorsque ces derniers seront terminés, le nombre d'interventions à réaliser, sur la dalle et sur l'asphalte qui sert de surface de roulement, sera réduit de façon significative. Par ailleurs, les autres interventions sur le pont se dérouleront dorénavant durant la soirée ou la nuit.

OBJECTIF : Améliorer la sécurité sur le pont Laviolette.

MOYEN D'ACTION : Construction d'une bande médiane sur le pont. Le MTQ intégrera au projet de reconstruction de la dalle la mise en place d'une bande médiane afin d'améliorer la sécurité routière.

MOYEN D'ACTION : Mettre en œuvre, suivre et améliorer le plan des mesures d'urgence pour le pont Laviolette.

MOYEN D'ACTION : Mise en place de panneaux à messages variables et de systèmes de détection. Les panneaux aériens à messages variables fourniront aux usagers du pont Laviolette de l'information concernant la circulation. Il pourrait s'agir de messages concernant une vitesse recommandée, de l'état de la chaussée, de la fermeture d'une voie, des conditions de visibilité, etc. Les systèmes de détection permettront de repérer plus rapidement les changements de conditions de la circulation tels que les véhicules en panne, les accidents, les ralentissements et autres. Ces travaux seront effectués simultanément à la réfection de la dalle du pont.

Partie sud



Partie nord

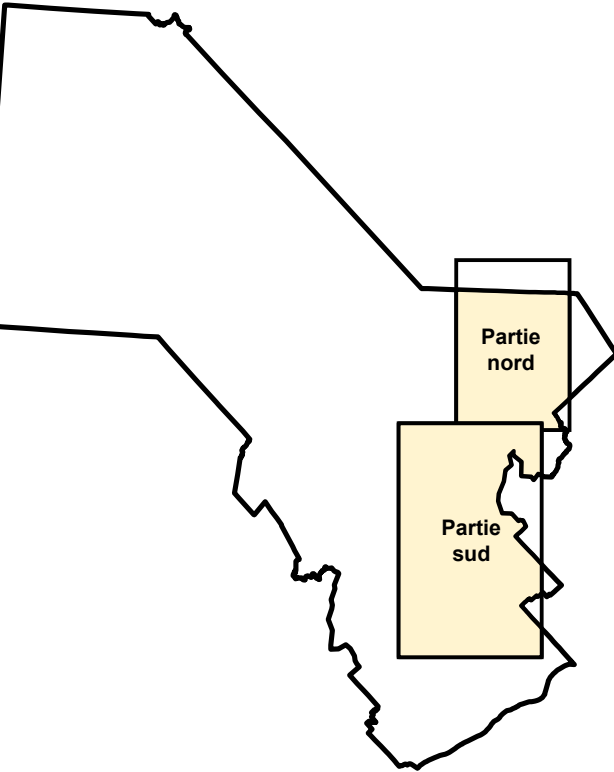


Plan de transport
de la Mauricie

Carte 3

Plan d'intervention
de la route 155 au nord
de Grand-Mère

- Intervention projetée à partir de 2000
- Intervention réalisée entre 1997 et 1999
- Voie lente



3. La desserte des pôles d'activités dans l'agglomération de Trois-Rivières par le réseau supérieur

Enjeu et orientation

Enjeu : la fonctionnalité et la mobilité de l'axe est-ouest dans l'agglomération de Trois-Rivières

Parmi les MRC de la région, celle de Francheville absorbera, d'ici 2016, les plus fortes hausses de population et du nombre de ménages. Or, ces hausses devraient toucher particulièrement les municipalités situées autour de Trois-Rivières et de Cap-de-la-Madeleine. En effet, les municipalités de Trois-Rivières-Ouest, de Sainte-Marthe-du-Cap et de Saint-Louis-de-France pourraient voir augmenter leur nombre de ménages de 50,1 %, 38,5 % et 41,5 % respectivement. Ces ménages supplémentaires peuvent signifier une augmentation des déplacements en véhicule pour des motifs tels que l'emploi, les loisirs et le magasinage.

Par rapport à l'année 1995, les autoroutes 40 et 55 ont reçu en moyenne depuis 1982 des augmentations annuelles de trafic de l'ordre de 7 % et de 5 % respectivement. En effet, le tronçon situé sur l'autoroute 55 entre l'échangeur des autoroutes 40 et 55 (sortie 186 de l'autoroute 55) au nord de Trois-Rivières-Ouest et la sortie vers l'autoroute 40 en direction de Cap-de-la-Madeleine (sortie 182 de l'autoroute 55) est passé de 13 700 véh./j^r (débit journalier moyen annuel) à 34 000 véh./j^r dans une période de treize ans, ce qui représente 2,5 fois plus de véhicules. Une situation comparable est observée pour le tronçon de l'autoroute 40 situé entre les sorties du boulevard des Récollets et les sorties du centre-ville de Trois-Rivières où la circulation est passée de 18 000 véh./j^r à près de 42 000 véh./j^r, ce qui signifie 2,3 fois plus de véhicules. En ce qui concerne le pont Radisson, la circulation est passée de 20 000 véh./j^r en 1982 à 52 000 véh./j^r en 1995. Ces chiffres étonnent peu si l'on considère que certaines municipalités comme Trois-Rivières-Ouest ont eu des taux de croissance de population de 29 % entre 1986 et 1991 et de 14 % entre 1991 et 1996¹⁸.

Les niveaux de service sur l'autoroute 40 dans l'agglomération de Trois-Rivières varient de tolérable à mauvais aux heures de pointe. La perte d'une voie en direction est, après le pont Radisson, est en partie responsable de cette situation. L'autoroute 55 présente un bilan légèrement meilleur avec un niveau de service un peu plus stable.

Les augmentations précitées sont suffisamment importantes pour que le ministère des Transports et les municipalités touchées par ces changements se positionnent quant aux actions à

18. Denis Leroux. *Étude de l'évolution et des prévisions démographiques afin de dégager les tendances pour la demande en transport en Mauricie*. Université du Québec à Trois-Rivières, 1998, p. 12.

entreprendre pour diminuer les effets de la croissance de la circulation. Pour ces raisons, des estimations préliminaires ont été faites afin de cerner la situation en prévision de 2016 et de planifier en conséquence les interventions. La carte 4 présente, selon trois scénarios de projection du volume de circulation routière, les niveaux de service anticipés d'ici l'année 2016.

Le scénario utilisé pour chiffrer l'augmentation de la circulation et la caractérisation des niveaux de service futurs démontre que la plupart des tronçons de l'autoroute 40 entre l'autoroute 55 et Sainte-Marthe-du-Cap présenteront des niveaux de service qui varieront de tolérable (niveau D) à possibilité de congestion (niveau F) aux heures de pointe. Ce problème ne touchera pas uniquement l'autoroute 40 mais aussi les bretelles de l'autoroute et donc les rues municipales qui s'y rattachent. Certaines rues, comme le boulevard des Récollets, la rue Thibeau et le boulevard des Forges, pourraient recevoir un flot de circulation qui risque d'affecter grandement la capacité d'absorption. Un partenariat entre le ministère des Transports et les municipalités touchées sera donc requis pour s'assurer que les problèmes de sécurité ou de fluidité seront réglés à la satisfaction des intervenants.

La problématique principale réside dans le fait que l'autoroute 40 entre Pointe-du-Lac et Sainte-Marthe-du-Cap sert dans une proportion importante de boulevard desservant un trafic essentiellement local. Cette situation est due, en partie, à l'absence d'un lien est-ouest entre les municipalités de Cap-de-la-Madeleine, de Trois-Rivières et de Trois-Rivières-Ouest. Il y a bien sûr le tracé sinueux de la route 138, mais celle-ci dessert surtout la partie sud des municipalités précitées. Par ailleurs, la desserte en transport collectif ne peut être assurée dans toutes les municipalités qui entourent l'agglomération de Trois-Rivières. Par exemple, les municipalités de Pointe-du-Lac et de Saint-Étienne-des-Grès n'ont pas de service de transport adapté et ne sont pas desservies par le transport en commun.

Orientation : améliorer la desserte de l'autoroute 40 située entre les municipalités de Pointe-du-Lac et de Sainte-Marthe-du-Cap

Le ministère des Transports devra, avec la participation des municipalités, maintenir la fonctionnalité et la sécurité d'utilisation de l'autoroute en appliquant les principes d'une gestion optimale des échangeurs autoroutiers et de leurs abords.

Objectifs et moyens d'action

Les études en circulation réalisées dans le cadre de l'élaboration du diagnostic en transport pour la Mauricie donnent peu d'indices sur les origines et destinations des véhicules à l'intérieur de l'agglomération et en provenance de l'extérieur. Les résultats obtenus jusqu'à présent démontrent qu'il faut pousser plus loin la recherche d'information afin de bien comprendre les relations qui existent entre les générateurs de circulation (les institutions scolaires, les industries, les commerces, les hôpitaux, etc.), les lieux de résidence, les motifs de déplacement, etc.

OBJECTIF : Améliorer les connaissances relatives à la circulation dans l’agglomération de Trois-Rivières.

MOYEN D’ACTION : Réaliser une enquête origine-destination téléphonique couvrant la région métropolitaine de recensement (RMR) en plus de quelques municipalités génératrices de circulation pour l’agglomération de Trois-Rivières.

MOYEN D’ACTION : Mise au point d’un modèle de transport régional permettant la simulation de variation de l’offre ou de la demande en transport dans l’agglomération de Trois-Rivières et les environs.

L’amélioration des connaissances relatives à la circulation dans l’agglomération de Trois-Rivières devrait permettre de mieux cibler les interventions à réaliser puisque les coûts des modifications en milieu urbain sont généralement très élevés, d’où l’importance d’investir adéquatement dans la préparation d’un outil complet permettant l’élaboration de solutions de remplacement et l’évaluation des effets engendrés par les changements.

OBJECTIF : Maintenir des conditions de circulation acceptables sur l’autoroute 40 et l’autoroute 55 dans l’agglomération de Trois-Rivières.

MOYEN D’ACTION : Contribuer jusqu’à 50 % des coûts de synchronisation des feux municipaux reliés à la fluidité des intersections dont l’influence se fait sentir aux entrées et aux sorties de l’autoroute 40.

MOYEN D’ACTION : Optimiser l’utilisation des tronçons de l’autoroute 40 et de l’autoroute 55 situés entre Sainte-Marthe-du-Cap et Pointe-du-Lac, principalement aux bretelles des autoroutes. Suivre régulièrement l’augmentation de trafic et la qualité des niveaux de service. Lorsque les niveaux de service auront atteint une cote située près de la congestion et que le volume de circulation sur le pont Radisson aura atteint 90 000 véhicules par jour en moyenne, amorcer le processus d’élaboration du prolongement de l’autoroute 40 sur un horizon de quinze ans.

4. Le transport collectif des personnes

Enjeu et orientation

Enjeu : la desserte du territoire par des services de transport collectif

Avec la dispersion de la population sur un vaste territoire se pose le défi d'assurer des services adéquats de transport collectif à la population de la Mauricie. À cet égard, il faut distinguer la situation qui prévaut dans les pôles urbains de celle que l'on trouve dans le reste de la région, ceci en fonction de trois types de clientèles : la clientèle générale, les écoliers et les personnes handicapées et à mobilité réduite.

Le service de transport en commun n'est offert que dans les agglomérations de Trois-Rivières et de Shawinigan. Toutefois, ces bassins représentent plus de la moitié de la population de la Mauricie. Ces agglomérations ont également droit à une desserte complète par les services de taxi, d'autocars interurbains, de transport scolaire et de transport adapté. Sur le reste du territoire, la population dispose d'une offre partielle et non uniforme des services de transport collectif. Le niveau de desserte varie selon chaque type de service de transport collectif offert.

Le transport en commun constitue un actif de grande importance, car la diminution du nombre de personnes se déplaçant en automobile ne peut que se traduire par des effets bénéfiques sur la fluidité du réseau, particulièrement aux heures de pointe, mais aussi sur l'environnement et la consolidation du centre d'une agglomération. De plus, le ministère des Transports a la responsabilité de s'assurer, là où les conditions d'exploitation le permettent, que des services de transport soient offerts à ceux qui ne peuvent ou ne veulent pas utiliser une automobile. Toutefois, l'augmentation de l'utilisation du transport en commun ne sera possible que dans la mesure où celui-ci constitue une solution de rechange efficace, attrayante et accessible. Il doit être soutenu par des mesures de gestion de la demande.

En ce qui a trait au transport par autocar interurbain, environ 67 % de la population est directement desservie, c'est-à-dire que les individus peuvent utiliser ces services à partir de leur municipalité de résidence. Toutefois, il est important de spécifier que seulement 31 % des municipalités sont desservies. L'évolution historique de l'offre de service indique que les lignes intrarégionales sont fragiles. Ainsi, avec la diminution des services, voire l'abolition de certains parcours, la desserte par autocar tend à se limiter aux municipalités qui sont traversées par les autoroutes 40 et 55 ainsi que les routes 155 et 157. On observe deux axes, le premier est parallèle au fleuve et le second à la rivière Saint-Maurice.

Le taxi en Mauricie dessert 84 % de la population, mais seulement 43 % des municipalités. Ainsi, plusieurs municipalités ne sont pas desservies, parmi lesquelles certaines ont une population importante (environ 4 000 résidents). Le taxi est un mode de transport dont la

clientèle traditionnelle diminue à mesure que le taux de motorisation augmente. Le taxi est donc actuellement à la recherche de nouveaux marchés. Les possibilités de ces services 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, de la livraison et du transport collectif. Finalement, on note une diminution du nombre de permis, du nombre de propriétaires ainsi que du nombre de chauffeurs entre 1993 et 1998. Par conséquent, le ratio de personnes desservies par permis a, lui aussi, diminué. Il est passé de 1/1338 personnes à 1/1521 personnes.

En ce qui concerne le transport adapté, les résidents de la Mauricie sont bien desservis. En 2001, 98 % de ceux-ci habitent une municipalité qui est desservie par un organisme de transport adapté (OTA). Les municipalités de la région qui se sont regroupées pour offrir un service de transport adapté l'ont fait en tenant compte des limites des MRC, à l'exception de la municipalité de Notre-Dame-du-Mont-Carmel qui est desservie par une MRC voisine.

Le transport scolaire est le seul service de transport collectif qui dessert toutes les municipalités de la Mauricie. Entre 1991 et 1997, les deux commissions scolaires de la Mauricie ont connu une diminution globale de leur clientèle évaluée à 4,3 %. Cette tendance à la baisse n'affecte que le primaire puisqu'il y a eu hausse au préscolaire et au secondaire. Le transport scolaire connaît une évolution vers l'utilisation de véhicules plus petits. Cette évolution occasionne une augmentation du nombre de véhicules et une diminution de places disponibles. Avec la hausse prévue des élèves du secondaire, de nouveaux besoins se feront sentir concernant le transport scolaire. Devant cette situation, la mise en commun du transport scolaire et du transport en commun pourrait devenir une possibilité à considérer dans la mesure où cette option est possible et moins onéreuse. Finalement, une vision stratégique de la localisation des écoles et du développement urbain va contribuer à une maîtrise des coûts, mais aura aussi un impact sur la circulation environnante et les migrations de population.

Des intervenants en transport ainsi que des résidents de certaines municipalités ont indiqué que plusieurs services de transport se dédoublaient dans leur municipalité. En effet, il y aurait des véhicules de transport spécialisés fonctionnant avec des places inoccupées faute d'utilisateurs. De plus, chacun de ces modes de transport collectif aurait son propre système de répartition. Plusieurs groupes souhaiteraient élargir la clientèle de ces transports spécialisés afin de mieux répondre aux besoins de mobilité et, aussi, de centraliser le système de répartition dans le but de le simplifier.

Enfin, la population de la Mauricie n'échappera pas au phénomène de vieillissement observé dans l'ensemble du Québec, ce qui modifiera sensiblement les besoins en transport collectif. Le vieillissement de la population de la Mauricie devrait accentuer les problèmes de mobilité, en particulier pour les personnes ne possédant pas d'automobile. Ce problème peut s'avérer plus important dans les municipalités qui ne sont pas desservies par un service de transport en commun. La clientèle admise au transport adapté devrait augmenter de plus de 29 % entre 1993

et 2006. Toutefois, cette hausse ne se traduirait que par une augmentation de 2,9 % des déplacements¹⁹. En effet, la hausse de la clientèle sera occasionnée par la population à mobilité réduite de plus de 65 ans et cette clientèle engendrera, du moins pour un certain temps, moins de déplacements que la clientèle qui s'est ajoutée ces dernières années dans le cadre du processus de désinstitutionnalisation et qui a à se déplacer pour des activités régulières d'apprentissage, de travail ou autres. Il faut également ajouter le phénomène de motorisation croissante chez la population âgée qui, pour un certain temps, satisfait une grande partie de ses besoins en déplacements, mais qui, en raison d'une limitation de capacités, accroît les facteurs de risque concernant la sécurité routière. Ces limitations pourraient provoquer un resserrement des normes et des conditions d'obtention et de conservation des permis de conduire et augmenter la clientèle potentielle du transport adapté. Une coordination des décisions sera nécessaire pour éviter de fâcheuses répercussions.

Dans un contexte comme celui de la Mauricie, où la population est irrégulièrement répartie sur un vaste territoire et où une partie de celle-ci n'a pas accès à tous les services de transport collectif, le défi consiste à assurer des services de base adéquats dans l'ensemble des MRC. De plus, les besoins en transport des personnes handicapées ou à mobilité réduite iront en grandissant en raison du vieillissement de la population. Compte tenu des ressources financières publiques de plus en plus restreintes, il faudra innover dans la façon d'adapter les services de transport collectif à l'évolution de la demande.

Orientation : encourager les initiatives d'amélioration du transport collectif

Par son soutien aux autorités organisatrices de transport en commun, le ministère des Transports permet le maintien et l'amélioration des actifs. Un transport en commun efficace passe par une densification du territoire et des quartiers existants. En raison de la faible densité de population en dehors des agglomérations de Trois-Rivières et de Shawinigan, le transport en commun classique paraît peu viable. À l'extérieur des agglomérations, la population devra compter sur une consolidation des autres services de transport collectif existants tels que l'autocar interurbain, le taxi, l'autobus scolaire ou le transport adapté. En ce qui concerne ces deux derniers services réservés à des clientèles particulières, l'évaluation de l'ouverture de ces services à une clientèle élargie serait souhaitable. Il faut aussi viser une meilleure coordination entre ces services et tenter d'implanter des services collectifs sur demande. Le covoiturage, le transport bénévole, la création de circuits interurbains régionaux souples ou l'adaptation de circuits existants ainsi que l'extension de l'offre de service de taxi vers d'autres municipalités, principalement celles dont la population est de quelques milliers de résidents, permettraient sans doute d'améliorer l'offre en transport pour les citoyens qui ne peuvent bénéficier du transport en commun régulier sur leur territoire.

19. INRS Urbanisation. *Portrait et prévisions de la clientèle à mobilité réduite en transport au Québec, 1993-2006 (Document préliminaire)*. Janvier 1996, 288 pages. Au moment de l'étude, en 1996, l'actuelle région du Centre-du-Québec faisait partie de la région Mauricie-Bois-Francs. Les données n'ont pu être dissociées.

Objectifs et moyens d'action

OBJECTIF : Soutenir la mise en place et la consolidation des infrastructures et des équipements de transport collectif.

MOYEN D'ACTION : Promouvoir et développer les *programmes employeurs*. Le ministère des Transports entend faire la promotion, auprès des grandes entreprises, de la création de *programmes employeurs* dans le but de freiner l'érosion probable de la clientèle du transport en commun, de favoriser l'amélioration de ce mode de transport et de permettre un autre choix que l'automobile. Ces programmes visent à permettre aux employeurs de mettre en place, de concert avec les employés, des mesures pour réduire le nombre de déplacements en automobile. Ces programmes peuvent comporter des mesures telles que l'octroi de subventions pour le transport en commun et la gestion des horaires facilitant l'utilisation de ce mode. Il serait également intéressant que les étudiants du cégep et de l'université soient admissibles car ils constituent une clientèle de plus en plus motorisée.

D'autres mesures peuvent faire partie d'un programme employeur qui n'ont pas d'impact sur le transport en commun mais qui peuvent être utiles pour réduire le nombre d'automobiles. On peut citer, à titre d'exemples, le regroupement des covoitureurs, le retour garanti à la maison, la gestion des horaires de travail qui facilite le covoiturage, la délimitation d'espaces de stationnement pratiques pour les covoitureurs et des tarifs de stationnement avantageux pour les covoitureurs lorsque le stationnement est payant. Le ministère des Transports envisage également de fournir une aide technique aux employeurs qui désirent mettre sur pied un *programme employeur*.

MOYEN D'ACTION : L'instauration de mesures de déductions fiscales. Le transfert de l'automobile vers les modes de transport à taux d'occupation élevé serait probablement plus fortement encouragé si des avantages financiers étaient consentis aux usagers. Pour le moment, les employés qui reçoivent un avantage pécuniaire ou un titre de transport en commun de leur employeur voient la valeur de cet avantage s'ajouter au revenu imposable. Le ministère des Transports évalue l'effet des mesures visant une déduction fiscale à l'achat de titres de transport en commun ainsi que l'exemption fiscale pour les employés qui bénéficient d'un titre de transport en commun offert par leur employeur.

MOYEN D'ACTION : La révision du programme d'aide au transport en commun. Le ministère des Transports juge nécessaire d'évaluer le programme d'aide afin que les sommes investies permettent de maintenir les actifs et d'atteindre les objectifs qui sont d'augmenter l'utilisation des services de transport en commun afin d'améliorer la gestion des déplacements et d'assurer la qualité de l'environnement.

MOYEN D'ACTION : Considérant les problématiques soulevées, la Corporation inter-municipale de transport des Forges pourrait être intéressée à procéder à l'amélioration de même qu'à l'expansion de son réseau. Le ministère des Transports rappelle qu'une partie du coût des études de faisabilité est admissible en vertu de son programme d'aide au transport en commun,

volet études et projets expérimentaux. Cela pourrait être le cas, par exemple, pour évaluer la faisabilité d'une ligne entre le Parc industriel et portuaire de Bécancour et Trois-Rivières-Ouest.

MOYEN D'ACTION : Amélioration des services de transport adapté. Afin d'améliorer les services existants, les organismes responsables du transport adapté devraient analyser les possibilités d'accroître les liaisons entre les différents services de transport adapté dans la Mauricie. De plus, le ministère des Transports entend procéder à une évaluation complète du programme d'aide au transport adapté. Les objectifs de cette évaluation sont de s'assurer que le programme permette aux personnes admises un accès facile aux services, que le mode de financement et la gestion soient efficaces et que les ressources disponibles soient utilisées de façon efficiente. Cette évaluation devrait permettre la mise en place d'un programme d'aide plus souple et qui favorise l'introduction de nouvelles approches pour les secteurs non desservis. Le Ministère souhaite également que le programme tienne compte du contexte du vieillissement de la population et du virage ambulatoire.

MOYEN D'ACTION : Préserver le service de transport par autocar interurbain. On sait depuis plusieurs années que les lignes intrarégionales sont très vulnérables à cause de leur faible rentabilité. Devant cette situation, les autorités auront peu de pouvoir pour conserver la ligne Trois-Rivières–La Tuque advenant que le transporteur décide de l'abandonner. Pour prévenir cette situation, le Ministère encourage les intervenants en transport à faciliter l'accès au transport par autocar afin de maintenir ou même d'augmenter le nombre d'utilisateurs de ce mode de transport.

OBJECTIF : Soutenir l'accessibilité aux produits touristiques par l'intermédiaire du transport nolisé et du transport ferroviaire des personnes.

MOYEN D'ACTION : S'assurer du maintien en bon état des infrastructures ferroviaires et favoriser les actions permettant aux sites touristiques de recevoir les visiteurs ayant choisi le transport par autocar plutôt que le véhicule privé. En partenariat avec l'Association touristique régionale de la Mauricie (ATR), le ministère des Transports pourrait cibler des sites à caractère touristique où la circulation des autocars nolisés pourrait causer des problèmes de fluidité et de sécurité. Plusieurs pourvoiries situées en Haute-Mauricie sont desservies par le transport ferroviaire. Le ministère des Transports entend demeurer vigilant quant à la conservation de cette desserte ferroviaire pour le transport des personnes, tant les touristes que les résidents des secteurs éloignés.

OBJECTIF : Évaluer la possibilité d'élargir la clientèle de certains services de transport et de centraliser les systèmes de répartition dans le but d'éliminer le dédoublement des services offerts.

MOYEN D'ACTION : Soutien technique et financier à des projets de mise en commun de différents services de transport collectif. Le Ministère appuiera tout projet de mise en commun, sur une base volontaire, des différents services de transport collectif, y compris le transport scolaire, notamment par l'intermédiaire d'un programme d'aide financière pour le démarrage des

projets. La mise en commun des services viserait prioritairement les différents services de transport adapté mais aussi les autres modes de transport. Dans ce contexte, le MTQ évaluera la possibilité de permettre aux services destinés à une clientèle précise d'offrir des services à une clientèle élargie, notamment l'ensemble des personnes à mobilité réduite, tout en respectant la priorité envers la clientèle régulière pour laquelle les programmes d'aide sont prévus.

OBJECTIF : Encourager les intervenants en transport et les municipalités à étudier la possibilité de se doter de nouveaux modes de transport appropriés aux milieux à faible densité, notamment par l'amélioration de la couverture des services de transport en taxi à un plus grand nombre de municipalités.

MOYEN D'ACTION : Évaluer la pertinence d'instaurer de nouveaux types de services de transport collectif. Encourager et soutenir techniquement et financièrement les intervenants en transport et les municipalités afin qu'ils puissent étudier la possibilité d'implanter des services de transport non conventionnels. En effet, plusieurs municipalités du Québec ont tenté l'expérience d'établir de nouveaux types de services de transport spécialement adaptés aux municipalités à faible densité. Brièvement, il s'agit du covoiturage en taxi, du minibus ou autobus rural, du covoiturage, du taxi et finalement du transport bénévole d'accompagnement. Bien entendu, tous ces nouveaux types de services de transport n'ont pas eu partout le même succès, chacun ayant ses avantages et ses inconvénients. Toutefois, il s'agit d'une option qui pourrait s'avérer valable pour certaines municipalités de la Mauricie.

MOYEN D'ACTION : Révision de la *Loi sur le transport par taxi*. Le Ministère révisera la *Loi sur le transport par taxi*, afin de répondre aux nouvelles préoccupations de la clientèle et des partenaires et de réévaluer, au besoin, le découpage territorial.

MOYEN D'ACTION : Encourager l'implantation de services de transport par taxi. Appuyer les intervenants en transport qui désirent organiser un service de transport par taxi, principalement dans les municipalités qui en sont dépourvues. Un service de transport par taxi a l'avantage d'être très polyvalent.

5. Le transport des marchandises

5.1. Les infrastructures modales

Enjeu et orientation

Enjeu : l'efficacité du transport des marchandises

La région de la Mauricie compte plusieurs entreprises d'envergure qui doivent disposer d'infrastructures efficaces pour le transport des marchandises. L'apparition de la technologie des échanges de données informatisées (EDI) et celle, plus récente, de l'Internet permettent de plus en plus de concevoir des systèmes logistiques où l'importance de la composante de l'entreposage est fortement diminuée et où l'on tolère en contrepartie des coûts de transport accrus. Ces coûts résultent de l'accroissement de la fréquence des transports combiné à une diminution de la quantité transportée. Cette façon de faire favorise l'utilisation du camion en raison des exigences liées à la flexibilité, à la régularité, à la fiabilité et à la rapidité des mouvements. La fréquence plus élevée des déplacements, conjuguée à une diminution de la quantité de biens transportés, entraîne donc un accroissement de la présence de camions sur les routes et, en raison d'une augmentation des retours à vide, un second effet d'accroissement de camions sur les routes. Le camionnage est donc devenu, au cours des années, le mode dominant du transport des marchandises, à cause de sa souplesse, de sa rapidité et de son coût compétitif.

La situation géographique de la région de la Mauricie explique que certains axes routiers doivent supporter un nombre important de véhicules lourds. L'axe qui reçoit le plus de véhicules lourds est l'autoroute 40. Le second axe routier qui supporte de nombreux véhicules lourds est l'autoroute 55 et la route 155 entre Grand-Mère et La Tuque. La portion de l'autoroute 40 localisée à l'ouest de la municipalité de Sainte-Marthe-du-Cap supporte un débit journalier moyen annuel de véhicules lourds (DJMAVL) qui varie entre 2000 et 4000. Ce tronçon est le plus achalandé de la région. La portion de l'autoroute 40 située à l'est de la municipalité de Cap-de-la-Madeleine et l'autoroute 55 localisée au nord de la ville de Trois-Rivières-Ouest reçoivent une moyenne quotidienne de 1 000 à 2 000 véhicules lourds. La route 155 entre Grand-Mère et La Tuque et la route 157 dans la municipalité de Saint-Louis-de-France affichent quant à elles des DJMAVL se situant entre 500 et 1 000 véhicules.

Un réseau sous la responsabilité du MTQ a été affecté au camionnage de transit en 1996. Les objectifs sont multiples; ils consistent notamment à diriger les véhicules lourds sur le réseau le plus approprié afin de minimiser la détérioration des chaussées, de réduire les inconvénients que présente pour les résidents cette circulation en dehors des grandes artères, de faciliter le contrôle routier et de permettre aux municipalités de planifier plus facilement la circulation de ces véhicules sur leur propre réseau. Dans certaines MRC, le transport du bois est effectué sur des chemins de responsabilité municipale. Les responsabilités financières plus grandes que doivent

assumer les municipalités au regard du réseau routier et les préoccupations des résidants quant à la sécurité et à la tranquillité conduisent les municipalités à restreindre la circulation des camions. Cette situation engendre parfois des conflits entre les entreprises qui génèrent du camionnage, les citoyens et les élus des municipalités concernées par ce problème. Par ailleurs, l'utilisation du camion a ses limites en raison de la nature des produits à transporter, de l'éloignement des marchés et des sources d'approvisionnement.

La présence d'infrastructures ferroviaires dans une région constitue donc un facteur stratégique pour la localisation et le développement des entreprises, principalement celles dont le marché est d'envergure nord-américaine. La dernière décennie s'est avérée une période marquée par des changements rapides et importants qui ont touché le secteur du transport ferroviaire, second mode en importance pour la Mauricie. Plus de 80 % du réseau ferroviaire de la région est exploité par le Canadien National (CN) et sa division interne, le Chemin de fer d'intérêt local interne du nord du Québec (CFILINQ), alors que l'autre partie du réseau, qui appartenait autrefois à CP Rail, est exploitée depuis le 11 novembre 1997 par le Chemin de fer Québec-Gatineau (CFQG). Le CN et le CFQG se concurrencent dans l'extrémité sud du territoire, alors que le CN, par l'entremise de sa division interne, le CFILINQ, est seul à desservir la partie du territoire s'étendant au nord de Hervey-Jonction (Lac-aux-Sables).

La présence de deux réseaux ferroviaires concurrents témoigne de l'importance de ce mode de transport dans la région. La déréglementation de l'industrie des services de transport au Canada et l'entrée en vigueur des accords de libre-échange ont contribué à stimuler davantage les échanges commerciaux dans l'axe nord-sud et à accentuer la concurrence à l'échelle nord-américaine entre les chemins de fer, entre les camionneurs, et entre les camionneurs et les chemins de fer.

Afin d'améliorer leur capacité concurrentielle par rapport à l'industrie du camionnage, les compagnies de chemins de fer ont accentué leurs programmes de dépenses en immobilisations (modernisation du parc de locomotives, acquisition de nouveaux wagons, amélioration des voies, des infrastructures et des installations intermodales) et ont procédé à l'implantation de nouvelles technologies dans le secteur du transport intermodal, tels les wagons porte-conteneurs à deux niveaux appelés *conteneurs gerbés* (double-stack), le *RoadRailer*, l'*Autoroute ferrée* (*Iron Highway*) et l'*Expressway*.

La promotion et le développement des nouvelles technologies intermodales rail-route mises de l'avant ces dernières années par les compagnies ferroviaires ouvrent la porte à l'intégration des systèmes de transport routier et ferroviaire et permettent le transfert modal de la route vers le rail d'une partie du trafic lourd. Un tel transfert modal ne peut que contribuer à assurer la protection du patrimoine routier et une plus grande sécurité.

Le Chemin de fer Saint-Laurent & Hudson mettait en service commercial régulier, au printemps 2000, sa nouvelle technologie Expressway en remplacement du prototype expérimental Iron Highway qu'il exploitait depuis 1996 dans le corridor Montréal-Toronto. Il s'agit d'un train modulaire constitué de plates-formes continues comprenant chacune 5 wagons (« five pack »);

un train peut comprendre jusqu'à 12 « five pack » pour le transport de 60 semi-remorques routières ordinaires (non renforcées). Il est question que ce service soit très bientôt étendu jusqu'à Québec via la rive nord du Saint-Laurent sur la ligne du CFQG.

Le RoadRailer est le nom commercial d'une technologie ou d'un système de transport bimodal rail-route. Ce système comprend des semi-remorques routières spécialement renforcées, pouvant être placées sur des bogies de chemin de fer et munies d'attelages spéciaux permettant leur mise en convoi ferroviaire. Ces remorques peuvent être acheminées dans des trains blocs ou à la queue des trains formés de wagons ordinaires. En août 1999, le CN mettait en service dans le corridor Montréal-Toronto la technologie RoadRailer Mark V comprenant de nouvelles semi-remorques de 53 pieds et de nouveaux bogies haute vitesse. Il n'est pas impossible que l'on puisse voir d'ici un an environ des semi-remorques RoadRailer circuler sur les lignes ferroviaires du CN reliant Montréal au Lac-Saint-Jean via la Mauricie.

Les systèmes Expressway et RoadRailer permettent d'offrir un service intermodal rail-route d'une grande souplesse sur les marchés de transport de courtes et moyennes distances, de 400 à 1 000 kilomètres. Ces technologies modernes allient la souplesse du transport routier au coût réduit du transport par chemin de fer sur moyennes et longues distances.

Quant à l'avenir du transport ferroviaire dans la région, la formule des chemins de fer d'intérêt local (CFIL) comporte, comme dans d'autres domaines, un élément de vulnérabilité lié à la taille des entreprises et des marchés à desservir. En revanche, les CFIL peuvent démontrer un grand dynamisme dans la mise en marché de leurs produits et dans l'adaptation de leurs services aux besoins de la clientèle. Les CFIL offrent donc de bonnes perspectives pour la conservation d'un réseau ferroviaire adéquat et performant.

En ce qui concerne le transport maritime, la position avantageuse du port de Trois-Rivières, que ce soit du point de vue de sa rentabilité, de sa situation géographique ou de son marché cible, c'est-à-dire le vrac solide et liquide, fait en sorte que le maintien du transport maritime semble assuré.

Orientation : optimiser les différentes structures modales, en particulier le ferroviaire

Pour favoriser leur compétitivité, les entreprises de la Mauricie doivent disposer de moyens de transport adéquats au meilleur coût. Dans cette optique, des efforts doivent être déployés pour assurer de bonnes conditions de circulation, améliorer les caractéristiques géométriques des sections de routes et des intersections les plus utilisées par les véhicules lourds et, enfin, favoriser une harmonisation des réseaux de camionnage régional et local. Il est également nécessaire d'assurer le maintien d'un réseau ferroviaire adéquat, particulièrement dans le cas du nord de la Mauricie.

Objectifs et moyens d'action

5.1.1. Le camionnage

La fluidité des déplacements des marchandises sur le réseau routier doit être préservée. Les projets d'amélioration des infrastructures routières doivent en tenir compte. Par ailleurs, il faut viser une cohérence entre le réseau routier supérieur et les réseaux municipaux. Les municipalités et le ministère des Transports doivent continuer à s'harmoniser afin d'assurer le maintien d'un réseau efficace.

OBJECTIF : Améliorer l'efficacité des déplacements par camion, notamment en améliorant la géométrie des routes formant le réseau de camionnage de transit.

MOYEN D'ACTION : Le ministère des Transports cible les routes du réseau de camionnage qui présentent les déficiences les plus importantes. La priorité porte surtout sur repérage et la correction des intersections problématiques pour les virages avec des véhicules lourds. Le Ministère doit également maintenir en priorité la capacité portante des ouvrages d'art situés sur le réseau de camionnage de transit.

OBJECTIF : Assurer la cohérence des réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ.

MOYEN D'ACTION : Le Ministère analyse pour approbation les règlements municipaux ayant une incidence sur la circulation des véhicules lourds. Le Ministère envisage de participer, avec ses partenaires, à l'illustration des réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ sur un même outil cartographique.

5.1.2. Les infrastructures ferroviaires

Le ministère des Transports privilégie la création de CFIL pour suppléer à l'abandon des services offerts par les grandes compagnies ferroviaires.

OBJECTIF : Préserver la fonctionnalité du réseau ferroviaire actuel.

MOYEN D'ACTION : Favoriser la remise ou le maintien en bon état des infrastructures ferroviaires des CFIL, et privilégier le développement de l'intermodalité et l'intégration des systèmes de transport. À cet effet, le gouvernement du Québec a mis de l'avant le *Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire*. Ce programme d'aide financière vise d'une part la réhabilitation des lignes secondaires exploitées par les CFIL et, d'autre part, l'accès ou l'utilisation plus facile du chemin de fer et la mise en place des infrastructures liées à des lignes ferroviaires ayant un potentiel intermodal (constructions d'embranchements ferroviaires industriels et aménagement de centres de transbordement ou de terminaux intermodaux). Celui-ci a pour objectifs l'amélioration des infrastructures ferroviaires,

une plus grande accessibilité au réseau et la revitalisation de ce mode de transport par une participation financière du gouvernement jumelée à une contribution du secteur privé.

MOYEN D’ACTION : Maintenir la fonctionnalité des passages à niveau. Dans le cadre de ses responsabilités en la matière, le ministère des Transports veille à assurer des passages à niveau fonctionnels et sécuritaires avec le réseau routier.

5.2. La liaison Lac-Saint-Jean – Mauricie – Centre-du-Québec

Enjeu et orientation

Enjeu : le transport des marchandises dans l’axe nord-sud

Le transport des marchandises en Haute-Mauricie fait l’objet de nombreuses préoccupations et suscite bien des débats. Les MRC de Mékinac et du Haut-Saint-Maurice ont une économie fortement axée sur l’utilisation de la forêt comme ressource, non seulement pour l’approvisionnement et la transformation du bois, mais aussi pour le tourisme, les loisirs et la villégiature. En raison de la géographie du territoire de la Haute-Mauricie, le corridor nord-sud constitue l’axe privilégié pour le transport des marchandises par le réseau routier. Seul le transport ferroviaire offre un axe est-ouest en Haute-Mauricie. Les intervenants locaux et régionaux craignent que cette voie ferrée ne soit pas assez rentable et que son abandon crée un problème d’accès, particulièrement pour les hameaux isolés de la MRC du Haut-Saint-Maurice. Bien que le ministère des Transports ait une politique de désenclavement des communautés isolées, celle-ci ne s’applique qu’au réseau routier. Or, certains produits reliés à la forêt comme les copeaux et le bois œuvre doivent être, soit transportés à l’abri de la poussière pour être utilisables par le client, soit transportés à l’extérieur du pays. Ces conditions rendent le transport ferroviaire pratiquement indispensable. L’une des conséquences d’un abandon serait notamment l’augmentation du nombre de camions sur la route 155. Or, la municipalité de La Tuque est déjà traversée par un nombre important de véhicules lourds. Cette situation est depuis quelques années fortement décriée par les résidents qui se plaignent du bruit, de la vibration, de la poussière, du volume de camions et de l’insécurité que cela entraîne.

D’autre part, le moratoire qui s’appliquait sur les camions de type B de plus de 23 mètres n’est plus en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1999. La période de réflexion que s’était donnée le ministère des Transports a permis d’évaluer dans quelle mesure l’augmentation de charge du train double de type B pouvait influencer la rentabilité du Chemin de fer d’intérêt local interne du nord du Québec (CFILINQ) et l’augmentation du trafic lourd sur la route 155. Cette augmentation a été estimée à vingt camions par jour²⁰.

20. Raymond, Chabot MuniConsult. *Étude de l’impact de l’augmentation de charge de 59 000 kg à 62 500 kg du train double de type B sur le Chemin de fer d’intérêt local du nord du Québec*. Rapport final, 1997, p. 79.

L'axe autoroute 55/route 155 est le second axe en importance de la Mauricie en ce qui concerne le nombre de véhicules lourds qui y circulent. L'analyse des résultats de cinq enquêtes origine-destination réalisées en 1998 dans la région de la Mauricie a permis d'établir les principales origines et destinations des camions circulant à différents endroits pour un jour moyen estival ouvrable (JME ouvrable 1998), tout en mettant l'accent sur la problématique du transport du bois. Chaque enquête est réalisée durant une période de 24 heures répartie en quatre tranches de six heures qui couvrent les périodes de pointe. Deux de ces périodes sont nécessairement un samedi et un dimanche après-midi et les deux autres se situent entre le lundi après-midi et le vendredi midi.

Les données recueillies au poste d'enquête de la municipalité de La Bostonnais, situé sur la route 155 en direction sud, à deux kilomètres au sud de la route du lac Édouard, indiquent un débit de 690 camions pour un JME ouvrable de 1998. Plus de 97 % des camions qui passent à cet endroit proviennent de l'extérieur de la Mauricie et, plus précisément, 78 % proviennent du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Ils se dirigent en majorité (soit 66 %) vers le territoire de la Mauricie. Seulement 3 % des déplacements sont internes à la Mauricie, c'est-à-dire qu'ils y ont à la fois leur origine et leur destination à l'intérieur du territoire de la Mauricie.

Au poste d'enquête de Saint-Roch-de-Mékinac, situé sur la route 155 en direction nord, un débit de 470 camions (JME ouvrable 1998) a été estimé. La plupart de ces véhicules empruntant ce lien routier proviennent de la Mauricie et, plus précisément, de l'agglomération de Shawinigan. Près de 63 % des camions se dirigent vers l'agglomération de La Tuque. Globalement, une proportion de 47 % des déplacements relevés à ce poste d'enquête est interne à la Mauricie.

Le poste d'enquête de Saint-Roch-de-Mékinac, situé sur la route 155 en direction sud, indique un débit de 410 camions (JME ouvrable 1998). La majorité de ces véhicules, soit 58 %, proviennent de La Tuque. Plusieurs destinations ressortent de l'analyse des données recueillies à cet endroit, notamment l'agglomération de Shawinigan, la Communauté urbaine de Montréal ainsi que l'agglomération de Trois-Rivières. Plus de 46 % des déplacements sont internes à la Mauricie.

Quant aux deux autres enquêtes réalisées sur la route 153 à Saint-Boniface et sur la route 157 à Saint-Louis-de-France, elles indiquent des déplacements de nature essentiellement locale. En ce qui a trait à la nature du chargement, les marchandises ont été classifiées de la façon suivante lors de l'enquête : bois (copeaux, bois en longueur, billots et bois d'œuvre), matières dangereuses, autres et vide.

Il ressort que le transport du bois est une industrie importante pour la région de la Mauricie même si les enquêtes effectuées aux cinq postes de la région ne permettent pas de dresser un portrait régional de la problématique du transport du bois. En effet, d'une part, ces postes ne représentent pas l'ensemble de la circulation de camions dans la région et, d'autre part, l'extrapolation des résultats ne tient pas compte de la nature du chargement transporté. On peut cependant présenter un bilan de ce qui a pu être observé au cours de l'enquête pour ces cinq emplacements, mais surtout en ce qui concerne le corridor nord-sud. Ainsi, sur un total de 2210 déplacements, 615 étaient effectués avec du bois comme chargement. La moitié des camions

transportent une marchandise autre que le bois et les matières dangereuses. La proportion des camions dont le chargement est du bois est relativement importante, soit 28 %. Ce sont surtout les copeaux et le bois d'œuvre qui ressortent avec respectivement 55 % et 34 % des camions dont la marchandise transportée est du bois. Près de un camion sur cinq effectue un déplacement à vide. Le tableau suivant présente une ventilation des déplacements selon le type de chargement.

TABLEAU 6 – RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS SELON LE TYPE DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR CAMION DANS L'AXE NORD-SUD DE LA RÉGION DE LA MAURICIE

Chargement	Déplacements	%
Bois	615	28 %
Copeaux	335	55 %
Bois en longueur	20	3 %
Billes (billots)	50	8 %
Bois d'œuvre	210	34 %
Matières dangereuses	75	3 %
Autres	1 095	50 %
Vide	425	19 %
Total	2 210	100 %

Source : ministère des Transports. Enquêtes origine-destination 1998. Routes 153, 155, 157.

Orientation : améliorer la qualité des liaisons entre le Lac-Saint-Jean, la Mauricie et le Centre-du-Québec

L'amélioration de la qualité des liaisons entre les parties nord et sud pour le transport des marchandises est primordiale pour assurer la vitalité économique de la Mauricie. Les interventions à réaliser doivent être effectuées en fonction du trafic routier des marchandises, mais doivent également tenir compte de la situation dans le domaine du transport ferroviaire.

Objectifs et moyens d'action

Les éventuelles interventions à réaliser en ce qui concerne la problématique du nombre de camions circulant sur la route 155 ne devraient pas nuire à la mise en place de solutions novatrices permettant l'utilisation du plein potentiel du réseau de voies ferrées en Mauricie. Les intervenants du milieu, particulièrement ceux du nord de la Mauricie, insistent pour que le réseau ferroviaire soit maintenu en place et le ministère des Transports doit faire tout ce qui est raisonnable pour que la desserte ferroviaire demeure active.

OBJECTIF : Rechercher des solutions appropriées relatives à la problématique de la circulation des véhicules lourds dans le corridor nord-sud.

MOYEN D’ACTION : Poursuivre les démarches pour en arriver à une solution économique et acceptable visant à améliorer la circulation des véhicules lourds dans l’agglomération de La Tuque (voie de contournement).

MOYEN D’ACTION : Corriger les côtes problématiques de la route 155 afin d’améliorer la fluidité de la circulation en construisant des voies lentes pour les véhicules lourds.

MOYEN D’ACTION : Entreprendre des discussions avec les grandes entreprises intéressées afin d’améliorer la part du ferroviaire dans l’axe nord-sud.

MOYEN D’ACTION : Inventorier les intersections déficientes pour la circulation des véhicules lourds dans le corridor nord-sud, évaluer les scénarios de solutions et mettre en place les mesures correctives.

5.3. L’accès au port de Trois-Rivières

Enjeu et orientation

Enjeu : l’accessibilité routière au port de Trois-Rivières

La desserte maritime via le port de Trois-Rivières ne représente pas un enjeu quant à sa disponibilité, puisque la position économique du port est enviable à plusieurs points de vue. Le port de Trois-Rivières jouit d’un emplacement stratégique et offre à l’industrie du transport maritime une vaste gamme d’installations et de services accessibles à l’année longue. On y manutentionne des produits forestiers, des céréales destinées à l’exportation, de l’alumine et du coke, et d’autres vrac solides et liquides. La production importante de la Mauricie en papier journal et en produits de l’aluminium profite grandement aux activités du port. Celui-ci joue un rôle important dans l’exportation du papier journal, de la pâte et du grain.

La compagnie de chemin de fer Québec-Gatineau (CFQG) dessert tous les quais et relie le port de Trois-Rivières à Montréal et à Québec ainsi qu’à l’ensemble du réseau ferroviaire nord-américain. Du côté maritime l’accès au port ne présente pas de difficultés importantes, outre le fait que les abords du port doivent être dragués fréquemment afin d’assurer une accessibilité en tout temps. Le raccordement du port de Trois-Rivières au réseau routier supérieur est primordial pour assurer le développement du port puisque 80 % des marchandises qui y sont manutentionnées proviennent de l’extérieur de la région. Par ailleurs, près de 35 % de la marchandise manutentionnée au port transite par camion, engendrant ainsi un trafic de près de 60 camions par jour, dans les limites du port.

Orientation : améliorer et préserver l'accessibilité au port de Trois-Rivières

Les raccordements actuels entre les autoroutes 20, 55 et 30 peuvent constituer des contraintes au développement du port, d'autant plus que les échanges par camion vers la Nouvelle-Angleterre représentent pour le cargo général un créneau intéressant. Le cargo général constituant un axe de développement pour le port de Trois-Rivières, il est probable que l'utilisation du camion s'accroîtra dans le futur. À ce sujet, les plaintes émises tant par les expéditeurs que par les camionneurs qui doivent se rendre au port concernent surtout le corridor situé entre l'autoroute 20 et la municipalité de Saint-Célestin.

Objectifs et moyens d'action

Les liens routiers qui font parfois l'objet de plaintes de la part des camionneurs comprennent la route 132, le lien entre l'autoroute 20 et la municipalité de Saint-Célestin ainsi que le corridor constitué de la route 155 et de l'autoroute 55 entre Trois-Rivières et la Nouvelle-Angleterre via l'Estrie. Pour les camionneurs, l'accès au port par la rue Notre-Dame via la rue Saint-Roch est également une source d'insatisfaction. L'accès régional au port de Trois-Rivières doit donc être amélioré non seulement pour ne pas nuire à la compétitivité nécessaire entre les différents modes mais aussi pour permettre la consolidation des activités du port qui engendrent près de 700 emplois directs et indirects, tout en contribuant pour près de 45 millions de dollars à l'économie régionale.

OBJECTIF : Améliorer l'accessibilité au port de Trois-Rivières, particulièrement à partir du réseau routier du sud du Québec.

MOYEN D'ACTION : Le ministère des Transports, en collaboration avec les municipalités de Trois-Rivières et de Trois-Rivières-Ouest, évaluera la pertinence de favoriser, au moyen d'une signalisation adéquate, l'utilisation d'un corridor suggéré aux véhicules lourds en direction ou en provenance du port.

MOYEN D'ACTION : Compléter, d'ici cinq ans, l'autoroute 55 entre la municipalité de Saint-Célestin et l'autoroute 20.

MOYEN D'ACTION : Dans un horizon de quinze ans, prolonger l'autoroute 30 entre Nicolet et l'autoroute 55. De plus, le ministère des Transports prévoit, à court terme, la correction des courbes sous-standards et l'ajout de deux voies auxiliaires pour le dépassement sur la route 132 entre Yamaska et Nicolet.

6. Le cadre financier

La première partie de ce chapitre présente le contexte général des investissements et des programmes d'aide financière du ministère des Transports du Québec tandis que la deuxième explique l'historique des dépenses pour la région de la Mauricie.

6.1. Le contexte général

À l'échelle du Québec, le ministère des Transports a utilisé, du 1^{er} avril 1998 au 31 mars 1999, des ressources financières consacrées directement au réseau routier supérieur (excluant les acquisitions immobilières, les honoraires, les études, la surveillance et l'administration) atteignant la somme de 446 millions de dollars, dont 124,6 millions pour la conservation des chaussées, 77,1 millions pour les structures, 164,3 millions pour l'amélioration et 80 millions pour le développement des infrastructures routières. De plus, le Ministère a consacré 182,8 millions de dollars pour la voirie locale et 2,5 millions pour le désenclavement des communautés isolées.

Le ministère des Transports a également investi des sommes importantes pour le maintien et le développement des systèmes de transport. Pour le transport collectif, le Ministère a versé 216,5 millions de dollars dans le cadre du programme d'aide au transport en commun et 45,5 millions pour le transport adapté.

6.1.1. Le fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier

Afin de se doter d'un outil de financement adapté à la conservation, à l'amélioration et au développement des infrastructures routières, le gouvernement a créé, en avril 1996, le *Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier* (FCARR) affecté à ces trois axes.

Les projets de *conservation* des chaussées et des structures regroupent des travaux qui permettent de maintenir la valeur du capital routier en corrigeant les problèmes associés à la détérioration du réseau. Les investissements sur les chaussées assurent une qualité de roulement acceptable pour les usagers de la route de même qu'une capacité structurale suffisante pour la circulation des véhicules lourds. Les travaux de conservation de structures visent les ouvrages d'art tels que les ponts, les viaducs, les passerelles, les tunnels et les murs de soutènement. Les travaux incluent l'ajout, la réparation ou la modification de composantes qui présentent des déficiences fonctionnelles ou affichent une détérioration avancée.

Les projets d'*amélioration* visent à corriger des éléments géométriques déficients sur le réseau routier afin de réduire le nombre d'accidents et de rétablir la fonctionnalité du réseau sans toutefois accroître la capacité de circulation. Cette catégorie regroupe les projets de reconstruction et de réaménagement, les interventions sur les courbes, les pentes, les

intersections, les passages à niveau ainsi que l'amélioration de la gestion de la circulation, de la signalisation, de l'éclairage et des abords routiers.

Les projets de *développement* visent l'augmentation de la capacité de la circulation sur le réseau routier existant par l'ajout d'un nouvel axe ou d'un échangeur. Ces projets sont en nombre limité et les interventions privilégiées sont celles qui, compte tenu de leur rentabilité, contribuent le plus à optimiser la fonctionnalité du réseau routier existant, la sécurité routière ou l'accessibilité entre deux régions.

Mode de répartition budgétaire

La répartition du budget du ministère des Transports vise à établir un équilibre entre les ressources consacrées aux trois axes d'intervention décrits précédemment à un coût optimal pour le trésor public, à court et à long terme. Le Ministère met d'abord l'accent sur la conservation du réseau routier en y consacrant les ressources requises tant pour les ouvrages d'art que pour les chaussées. Pour chaque axe d'intervention, la répartition entre les diverses régions administratives est réalisée principalement en tenant compte de la proportion des besoins présents dans chacune des régions. Les formules de répartition entre les régions sont revues et arrêtées annuellement par les autorités du Ministère.

6.1.2. La voirie locale

Depuis 1993, trois programmes d'aide financière ont été mis en œuvre afin de permettre aux municipalités d'assumer leurs responsabilités en matière de voirie. Ceci fait suite au transfert par le ministère des Transports d'une partie de la voirie locale qui était sous sa responsabilité. Il s'agit du *Programme d'aide à l'entretien du réseau local*, du *Programme d'aide à l'amélioration du réseau local* et du *Programme d'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art*. Au regard de l'aide financière pour l'entretien, sont admises les municipalités dont l'effort fiscal excède 0,14 dollar par 100 dollars de richesse foncière uniformisée. Une aide supplémentaire est accordée aux municipalités sur le territoire desquelles se trouvent des chemins à double vocation, c'est-à-dire des routes locales ayant aussi une vocation d'accès aux ressources minières ou forestières. L'entretien de la signalisation des passages à niveau est également subventionné par le Ministère lorsque la municipalité reçoit une facture de la compagnie de chemin de fer, conformément à l'ordonnance de l'Office des transports (gouvernement fédéral).

6.1.3. Le transport collectif

Depuis le transfert du programme d'aide au transport scolaire du ministère des Transports au ministère de l'Éducation du Québec en 1998, le MTQ compte deux programmes d'aide au transport terrestre des personnes, soit l'aide au transport en commun et l'aide au transport adapté pour les personnes handicapées. Ces programmes sont actuellement en révision.

Le programme d'aide au transport en commun

La subvention destinée à l'exploitation

Seul un organisme municipal et intermunicipal de transport (OMIT) est admis à recevoir cette aide financière qui comprend la subvention de fonctionnement et la subvention relative aux laissez-passer mensuels. En Mauricie, seule la Régie intermunicipale du transport en commun du Centre-de-la-Mauricie (RITCCM) est admissible à cette subvention qui équivaut à 40 % des recettes provenant du service régulier de transport en commun. La subvention relative aux laissez-passer équivaut à 100 % de la réduction consentie aux usagers, sans excéder 50 % du prix du laissez-passer. La subvention à l'exploitation ne peut pas dépasser 75 % du déficit d'exploitation. Depuis le 1^{er} janvier 1997, elle ne peut non plus excéder le montant de la subvention versée pour l'année 1996.

La subvention destinée aux immobilisations

Les organismes publics de transport en commun (OPT), l'Agence métropolitaine de transport (AMT), la Communauté urbaine de Montréal ainsi que les villes de Laval et de Longueuil peuvent recevoir des subventions destinées aux dépenses d'immobilisations. La Mauricie n'a qu'un seul OPT, soit la Corporation intermunicipale de transport des Forges (CITF). Le taux de subvention est de 50 % des dépenses admissibles applicables à l'achat d'autobus urbains et aux modifications à apporter aux autobus et aux minibus de moins de cinq ans, afin de faciliter l'accès à un service régulier de transport en commun aux personnes à mobilité réduite. Une subvention de 75 % des dépenses admissibles est applicable à l'achat de terrains et à la construction d'immeubles, y compris l'agrandissement, le remplacement et la réfection de structures comme les garages, les centres administratifs et les terminus.

D'autres subventions égales à 75 % des dépenses admissibles peuvent être disponibles pour les voies réservées aux autobus, les stationnements visant à inciter le public à utiliser le transport en commun, le métro et les trains de banlieue. Le fonds de contribution des automobilistes au transport en commun, constitué par le paiement d'un montant additionnel de 30 \$ par véhicule immatriculé, peut être également considéré comme une subvention au transport en commun.

Les subventions destinées aux études, aux projets expérimentaux et à la réduction des tarifs pour les usagers empruntant deux réseaux différents de transport en commun

Ces subventions peuvent atteindre 100 % du coût de réalisation de certaines études ou de projets expérimentaux relatifs à l'implantation ou à l'amélioration des services de transport en commun, après l'approbation de ces études ou de ces projets par le ministère des Transports. En ce qui concerne la réduction des tarifs, ces subventions sont accordées aux organismes qui ont signé une entente avec le MTQ.

Le programme d'aide au transport adapté pour les personnes handicapées

Le transport adapté est un élément essentiel à l'intégration de la personne handicapée aux activités sociales, professionnelles et économiques de sa communauté. Un programme vise à fournir une aide financière aux municipalités qui veulent se doter d'un service de transport répondant aux besoins des personnes handicapées.

L'aide financière du ministère des Transports peut être obtenue pour l'implantation, la consolidation et le développement des services de transport adapté selon les enveloppes budgétaires disponibles. Le programme prévoit une subvention annuelle égale à 75 % de l'ensemble des dépenses admissibles préalablement approuvées par le MTQ. Le solde de 25 % est absorbé par les municipalités participantes et par les usagers.

6.1.4. L'accès aux localités isolées

En vertu de la *Politique sur l'entretien des routes d'accès aux localités isolées*, sont admissibles à une subvention les chemins forestiers, miniers ou autres que miniers et forestiers, situés sur les terres publiques ne relevant pas directement de la compétence du ministère des Transports et dont le rôle est d'éviter l'isolement des communautés. Cette aide financière est affectée exclusivement à l'entretien de ces chemins. Seules les routes indiquées dans un décret adopté en vertu de la *Loi sur le ministère des Transports* peuvent faire l'objet de cette subvention.

6.1.5. Le programme d'aide financière au développement de la Route verte

Ce programme, qui s'adresse aux municipalités, aux MRC et autres organismes mandatés par résolution, permet de soutenir financièrement le milieu dans le but de compléter, d'ici 2005, le réseau cyclable provincial nommé *Route verte*. Ce programme dispose d'un budget provincial de dix-huit millions de dollars dont deux millions pour l'année 1999-2000 et une enveloppe de quatre millions par année pour les quatre ans qui suivent. Cette aide financière constitue un levier pour le milieu puisque les subventions versées couvrent un maximum de 25 % des coûts admissibles des projets présentés. Le solde doit être assumé par des sources complémentaires en provenance des partenaires.

6.1.6. Le transport ferroviaire des marchandises

Le ministère des Transports s'est doté d'un cadre d'intervention en matière de transport ferroviaire de marchandises en territoire québécois. Ainsi, il a défini des orientations pour le maintien d'un réseau d'infrastructures ferroviaires et la revitalisation de ce mode de transport au Québec. Ces orientations ont donné lieu à la création du *Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire*. Il s'agit d'un programme d'aide financière destiné spécifiquement à la restauration de lignes ferroviaires exploitées par un CFIL (réhabilitation des voies ferrées et des ponts) et à la mise en place d'infrastructures liées à des lignes ayant un

potentiel intermodal (construction d'embranchements ferroviaires industriels, aménagement de centres de transbordement ou de terminaux intermodaux).

Les objectifs du programme sont de favoriser le maintien des infrastructures ferroviaires sur le territoire québécois en vue d'assurer l'intégrité du réseau et des systèmes de transport au Québec et de revitaliser ce mode de transport en vue d'assurer la complémentarité avec les autres modes et ainsi permettre l'intermodalité. Le programme d'aide ne vise pas le développement du réseau actuel, mais son amélioration et une meilleure accessibilité de celui-ci.

Le gouvernement a annoncé, le 9 mars 1999, la création d'une enveloppe budgétaire de dix-neuf millions, répartie sur cinq ans, permettant la restructuration et l'amélioration des infrastructures ferroviaires des CFIL. Cette aide gouvernementale ne pourra servir ni au démarrage ni à l'exploitation d'un CFIL.

Le premier volet de l'aide financière vise à soutenir les projets de réhabilitation des voies et des structures ainsi que la construction de voies d'évitement. Une somme maximale de 5600 dollars par kilomètre par CFIL pourra être consentie. Le deuxième volet vise la construction d'embranchements ferroviaires industriels et l'aménagement de centres de transbordement.

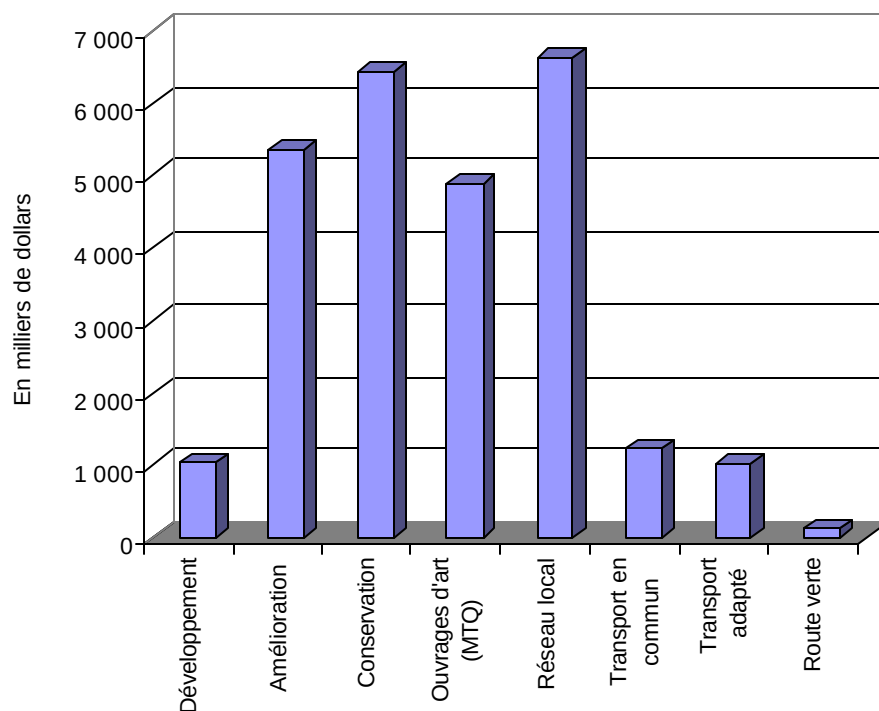
Une somme maximale de 200 000 dollars pourra être consentie pour l'aménagement d'un centre de transbordement tandis qu'elle sera de 125 000 dollars pour la construction d'un embranchement. Le requérant devra participer dans une proportion d'au moins 50 % du coût du projet. La contribution du ministère des Transports est limitée à 33,3 % dans le cas des embranchements, des centres de transbordement et des cours intermodales.

6.2. Le contexte régional

Les dépenses effectuées dans la région de la Mauricie s'inscrivent dans le cadre financier attribué à chacune des régions du Québec par les autorités du ministère des Transports. Pour l'année financière 1999-2000, le Ministère a dépensé près de 26,4 millions de dollars dans la région administrative de la Mauricie, et ce, sans compter les dépenses liées à l'entretien du réseau routier supérieur, aux honoraires professionnels, aux déplacements des utilités publiques, aux expropriations et à l'administration.

Le ministère des Transports a investi 17,5 millions pour les infrastructures sous sa responsabilité, soit 6,4 millions pour la conservation des chaussées, 5,3 millions pour l'amélioration du réseau supérieur, 4,9 millions pour les ouvrages d'art et un million en développement. À ces montants s'ajoutent 8,9 millions de dollars qui ont été consacrés à divers programmes d'aide, soit 6,6 millions pour le réseau local, 116 000 dollars pour la Route verte, 1,2 million pour le transport en commun et un peu plus d'un million pour le transport adapté.

**FIGURE 3 – RÉPARTITION DES DÉPENSES DU MTQ EN 1999-2000
DANS LA RÉGION DE LA MAURICIE**



Source : ministère des Transports, 2000.

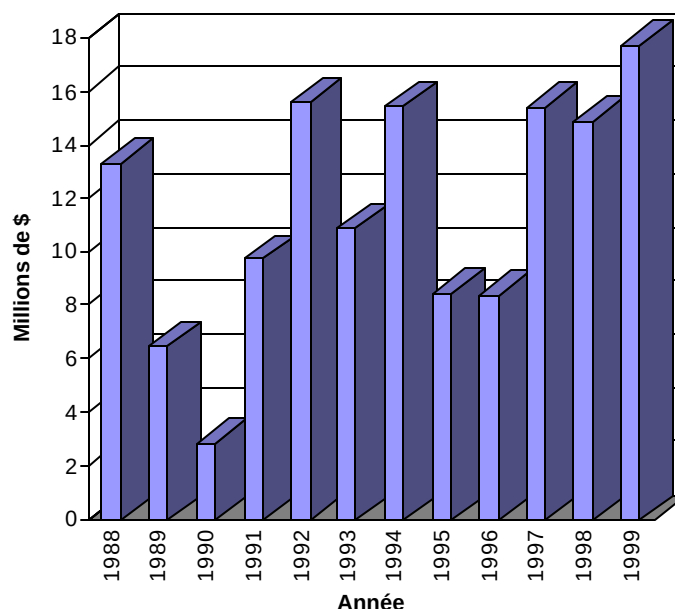
6.2.1. Le réseau routier du MTQ en Mauricie

Les investissements effectués par le ministère des Transports sur le réseau routier de la Mauricie entre 1988 et 1999 totalisent 139 millions de dollars. La figure suivante présente les dépenses sur le réseau routier, tous les axes d'intervention confondus²¹. La partie des budgets du Ministère affectés au réseau local depuis le 1^{er} avril 1993 n'a pas été comptabilisée.

La baisse constatée des montants accordés en 1993 s'explique par le fait que le ministère des Transports a fait un effort considérable en 1992 pour augmenter le budget affecté aux routes avant la remise de la plupart de ces chemins aux municipalités. On remarque toutefois une hausse en 1994, mais une nouvelle baisse en 1995 et en 1996, années où le MTQ devait participer à l'effort gouvernemental de réduction des dépenses. La création du FCARR, en 1997, a permis de favoriser une hausse des budgets alloués aux transports.

21. Les dépenses excluent les frais liés à l'exploitation du réseau routier, aux acquisitions de terrains, aux déplacements d'utilités publiques, aux études, à la préparation des plans et devis, à la surveillance des travaux, aux catastrophes naturelles et à l'administration.

**FIGURE 4 – DÉPENSES SUR LE RÉSEAU ROUTIER
DE LA MAURICIE ENTRE 1988 ET 1999**



Source : ministère des Transports, 2000.

La conservation des chaussées

Entre 1991 et 1999, 55,8 millions de dollars ont été dépensés pour la conservation des chaussées, soit 47,9 % des sommes investies dans le réseau routier durant cette période. Les investissements annuels sont donc d'environ 6,2 millions de dollars. Un tel budget permet de réaliser des interventions sur une longueur variant entre 70 et 80 kilomètres de routes en béton bitumineux, soit environ 6 % de l'ensemble du réseau supérieur de la Mauricie. La stratégie d'intervention doit donc tenir compte de cette limite. Par ailleurs, le portrait de l'état des chaussées en 1999 montrait que 24 % et 32 % respectivement des kilomètres de routes du réseau national et régional se qualifiaient pour une intervention.

Dans la majorité des cas, les routes du réseau supérieur de la Mauricie sont construites sur des fondations assez bonnes puisque 90 % des kilomètres de routes présentent des caractéristiques de sensibilité au gel inférieures au seuil d'intervention. Les autoroutes et les routes nationales présentent une bonne performance avec 94 % et 95 % respectivement des kilomètres de routes qui se situent sous le seuil d'intervention. En conséquence, les interventions devraient se faire à des coûts moyens pour obtenir des résultats intéressants en matière de confort et de sécurité. En ce qui concerne les routes régionales et collectrices, la proportion de kilomètres de routes sous le seuil d'intervention diminue à 84 %. Les interventions seront donc plus importantes à réaliser, ce qui affectera les budgets en conséquence.

La conservation des structures

En ce qui concerne les ouvrages d'art, 22,8 millions de dollars ont été dépensés entre 1991 et 1999 pour l'entretien préventif, la réparation, la réfection majeure ou la reconstruction d'ouvrages d'art, soit 19,5 % des sommes investies sur le réseau routier sous la responsabilité du ministère des Transports. La moyenne annuelle des investissements sur les ouvrages d'art entre 1991 et 1999 est de 2,5 millions de dollars. Quant aux ouvrages d'art qui relèvent de la responsabilité municipale, le MTQ a accordé un total de 6,8 millions de dollars en subventions pour la même période. Le budget étant limité, seule une bonne stratégie d'intervention permet d'améliorer sensiblement l'état général des ouvrages d'art.

L'amélioration du réseau routier

Entre 1991 et 1999, 36,6 millions de dollars ont été dépensés pour l'amélioration du réseau routier, soit 31,5 % du total des sommes investies dans le réseau routier durant cette période. La moyenne des investissements annuels est donc d'environ 4,1 millions de dollars. Les interventions en améliorations visent l'accroissement de la sécurité routière (intersections, sections problématiques, éclairage, signalisation, glissières de sécurité, fragilisation des obstacles fixes tels que les lampadaires et les poteaux de signalisation).

Les interventions visent également à améliorer les caractéristiques géométriques (courbes, pentes, possibilités de dépassement, largeur des voies de circulation et des accotements) afin de conserver ou de rétablir la fonctionnalité du réseau supérieur. La sollicitation croissante du réseau routier, en particulier par le transport lourd, a un effet direct sur la détérioration de ce réseau et sur l'effort budgétaire à consentir pour le maintenir en bon état.

Le développement du réseau routier

Pour les années 1998 et 1999, 1,3 million de dollars ont été dépensés pour le développement du réseau routier, soit 1,1 % des sommes investies dans le réseau supérieur durant cette période. Les investissements moyens annuels sont d'environ 650 000 dollars si on exclut les années où aucune somme n'a été allouée au développement. Les décisions relatives au choix des projets sont prises au niveau ministériel. Puisque les projets de développement sont nombreux et que les budgets sont limités, le ministère des Transports privilégie les interventions qui contribuent le plus à optimiser la fonctionnalité du réseau existant.

**TABLEAU 7 – DÉPENSES PAR AXE D'INTERVENTION DE 1991 À 1999
DANS LA RÉGION DE LA MAURICIE**

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
En milliers de dollars									
Conservation des chaussées	4 369	6 949	6 187	10 285	4 203	5 068	7 720	4 571	6 433
Conservation des structures	1 889	1 447	2 741	3 157	1 321	1 451	2 007	3 835	4 959
Amélioration du réseau routier	3 465	7 200	1 968	2 005	2 928	1 862	5 643	6 217	5 352
Développement du réseau routier	0	0	0	0	0	0	0	267	1 023
TOTAL	9 723	15 596	10 896	15 447	8 452	8 381	15 370	14 890	17 767

Source : ministère des Transports, 2000.

6.2.2. Le réseau local

Les subventions accordées aux municipalités dans le cadre du programme d'aide à la voirie locale dans la région de la Mauricie totalisent 45,9 millions entre 1993 et 1999 inclusivement. Le tableau suivant présente les statistiques sur les subventions octroyées pendant cette période.

**TABLEAU 8 – SUBVENTIONS ALLOUÉES AU RÉSEAU ROUTIER LOCAL DE 1993 À 1999
DANS LA RÉGION DE LA MAURICIE**

Type de subvention	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
En milliers de dollars							
Aide à l'entretien*	3 104	3 079	3 034	3 019	3 019	4 814	3 044
Aide à l'amélioration	2 530	2 175	2 699	590	621	1 162	1 089
Aide pour les structures	474	701	240	340	2 105	1 145	1 420
Chemins à double vocation	60	58	58	58	24	87	80
Désenclavement des communautés isolées	747	503	488	578	859	897	985
TOTAL	6 915	6 516	6 519	4 585	6 628	8 105	6 618

Source : ministère des Transports, 2000. Il est à noter que 60 % des subventions pour l'aide à l'entretien de l'année 1999 ont été versées au budget de 1998, ce qui explique les écarts entre 1998 et 1999.

* Incluant les passages à niveau.

6.2.3. Le transport collectif

Le tableau suivant présente les subventions octroyées par le ministère des Transports aux différents organismes responsables du transport collectif dans la région de la Mauricie entre 1994 et 1999. Pour la période de 1994-1997, le total des sommes allouées pour le transport collectif en Mauricie est de 81,6 millions de dollars pour une moyenne annuelle de 20,4 millions de dollars.

**TABLEAU 9 – SUBVENTIONS ALLOUÉES AU TRANSPORT COLLECTIF DE 1994 À 1999
DANS LA RÉGION DE LA MAURICIE**

Type de subvention	1994	1995	1996	1997	1998	1999
En milliers de dollars						
Transport adapté	895	965	888	940	1 262	1 021
Transport en commun (Exploitation)	450	422	444	484	693	454
Transport en commun (Immobilisation)	567	543	673	504	770	769
Transport scolaire	18 395	18 713	18 942	17 797	**	**
TOTAL	20 307	20 643	20 947	19 725	2 725	2 244

Source : ministère des Transports, 2000. ** Depuis 1998, ce budget relève du ministère de l'Éducation.

6.2.4. Le développement de la Route verte

Pour la région de la Mauricie, deux projets de développement reliés à la Route verte ont été acceptés par le ministère des Transports pour l'année financière 1999-2000. Le budget alloué était de 116 000 dollars. Ces sommes représentent une subvention maximale de 25 % des dépenses admissibles.

Conclusion

Les orientations qui constituent les lignes directrices des interventions à privilégier en transport dans la région pour les quinze prochaines années sont assorties de moyens d'action visant l'atteinte des objectifs fixés. Ces orientations tiennent compte des impératifs gouvernementaux qui se traduisent dans les orientations et le contexte budgétaire en vigueur.

Le domaine des transports évolue également dans un contexte dont il faut tenir compte. La sécurité des usagers, la mobilité des personnes et des marchandises, l'environnement sont autant de préoccupations qui exigent notamment de faire des choix.

La portée du plan de transport est nécessairement limitée en raison de la nature des problèmes décelés et de la capacité d'action des acteurs concernés. Certains problèmes débordent le cadre géographique de la région ou ne relèvent pas de la compétence du ministère des Transports du Québec. C'est le cas, notamment, du cadre réglementaire fédéral sur le transport ferroviaire, maritime et aérien.

Par ailleurs, la gestion de l'urbanisation implique la compétence des acteurs régionaux et locaux. Cette question est considérée dans le plan de transport comme étant une des conditions de réussite de la mise en œuvre du plan.

Le plan de transport offre un cadre d'intervention qui permet à l'ensemble des acteurs de travailler conjointement à l'amélioration des transports dans la région de la Mauricie. Ce document se veut un instrument de compréhension, d'action et de vision pour les décideurs. Les besoins répertoriés dépassent largement les ressources financières actuelles du Ministère. Par conséquent, un important travail de définition des priorités doit être réalisé annuellement pour ajuster le plan d'investissement quinquennal.

LEXIQUE

Cible : Résultat à atteindre dans un délai déterminé, défini si possible en termes précis et mesurables.

Enjeu : Ensemble des éléments de contexte constituant un objet de préoccupation majeure lié à la gestion de réseaux ou de systèmes de transport.

Indice de rugosité international (IRI) : Indice qui détermine le niveau de qualité du roulement selon des barèmes internationaux permettant un calibrage uniforme. La grille des valeurs de qualité est définie comme suit :

Déficiences	Aucune	Faibles	Moyennes	Marquées
Autoroutes	< 1,8	≥ 1,8 et < 2,2	≥ 2,2 et < 3,5	≥ 3,5
Nationales	< 2,0	≥ 2,0 et < 2,5	≥ 2,5 et < 4,0	≥ 4,0
Régionales	< 2,2	≥ 2,2 et < 3,0	≥ 3,0 et < 4,5	≥ 4,5
Collectrices	< 2,5	≥ 2,5 et < 3,5	≥ 3,5 et < 5,0	≥ 5,0

Moyen d'action : Projets d'infrastructures et de services de transport, programmes, mesures d'aménagement du territoire, actions, recommandations et études permettant d'atteindre les objectifs fixés.

Objectif : Expression d'une finalité précise et généralement quantifiable. L'objectif découle de l'orientation.

Orientations : Ligne directrice donnée par une autorité dans divers domaines de planification et dont découlent un ensemble d'objectifs. Les orientations gouvernementales en aménagement du territoire ou en transport dictent le sens de la planification, de la réglementation et des interventions publiques.

Bibliographie

BOULAHFA, Menouar (1999). *Le tourisme en Mauricie : bilan, perspectives et incidences sur les besoins en transport*. Rapport final. Université du Québec à Trois-Rivières, Trois-Rivières, 171 pages.

CONSEIL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DE LA MAURICIE (1999). *Plan de développement stratégique de la Mauricie 2000-2004*. 60 pages.

GIASSON, Michèle, RUEL, Jacques (1999). « Les conditions favorables à l'intermodalité rail-route », *Innovation Transport – Bulletin scientifique et technologique*, numéro 6, octobre, p. 24 à 29.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Affaires municipales (1994). *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Pour un aménagement concerté du territoire*. 89 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Affaires municipales (1997). *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Pour un aménagement concerté du territoire. Document complémentaire*. 32 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (1992). *La gestion des corridors routiers*. 30 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (1994). *La politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*. 12 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (1994). *Guide à l'intention des MRC : planification des transports et révision des schémas d'aménagement*. 160 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (1995). *Le bruit de la circulation routière au Québec : identification des zones problématiques*. Rapport.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (1996). *Combattre le bruit de la circulation routière : techniques d'aménagement et interventions municipales* (2^e édition). Les Publications du Québec, Sainte-Foy, 95 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (1998). *Programmes et mesures d'aide financière du ministère des Transports du Québec*. Mise à jour 1998. 27 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (1998). *Politique sur le bruit routier*. 10 pages + annexes.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (1999). *Vers un plan de transport pour la Mauricie. Diagnostic et orientations*. 198 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (1999). *Vers un plan de transport pour les Laurentides. Proposition de plan de transport*. 91 pages + annexes.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (1999). *Rapport annuel 1998-1999*. 125 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (1999). *Plan stratégique 1999-2002 du ministère des Transports*. 67 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (2000). *Plan stratégique 2000-2003 du ministère des Transports*. 45 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (2001). *Plan stratégique 2001-2004 du ministère des Transports*. 35 pages.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (2000). *Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec. Pour une région en mouvement*. 100 pages.

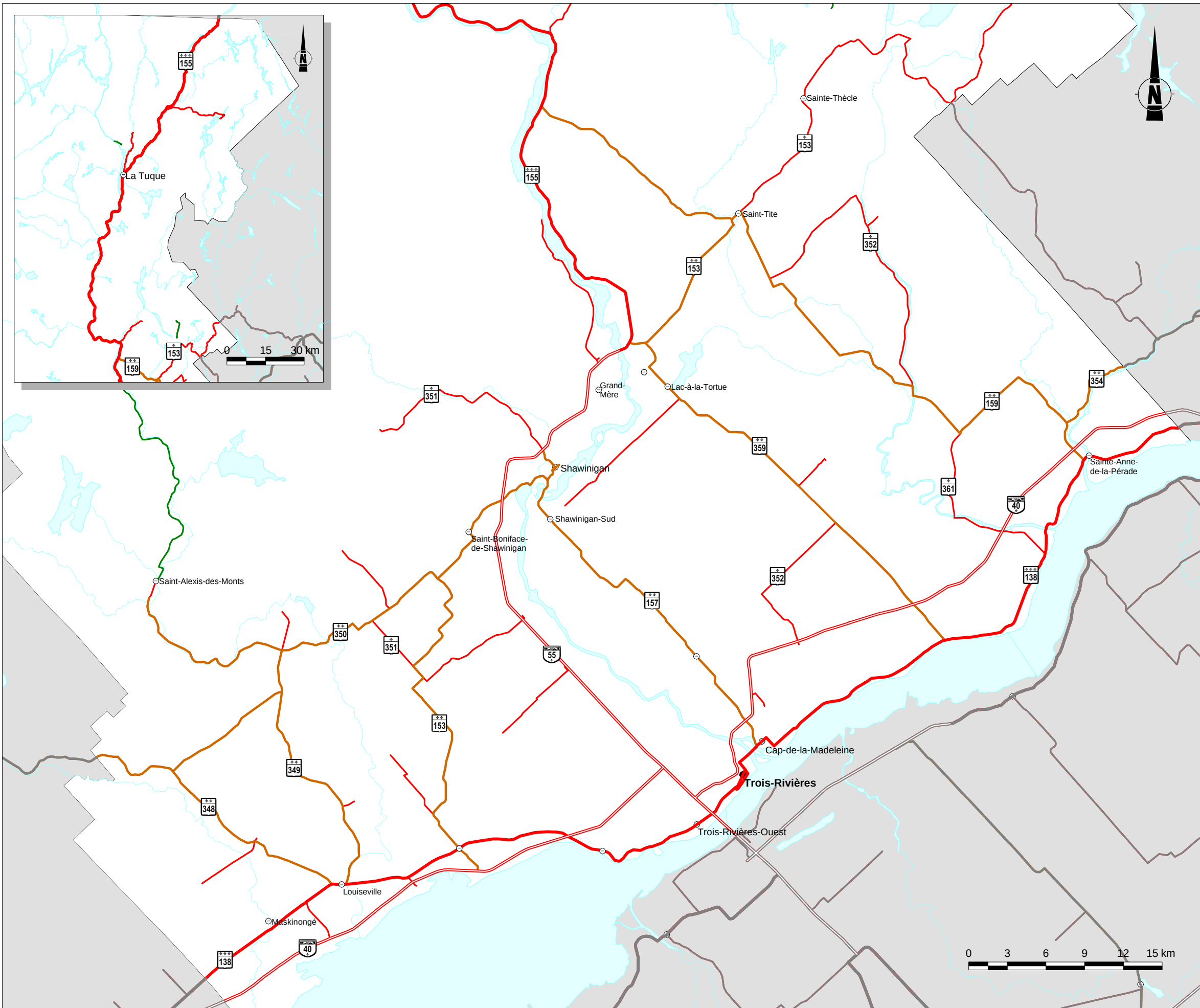
GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, ministère des Transports (2000). *Plan de gestion des déplacements. Région métropolitaine de Montréal. Pour une décongestion durable*. 81 pages + annexes.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Société de l'assurance automobile du Québec (1998). *Dossier statistique. Bilan 1997*. 207 pages.

INRS URBANISATION (1996). *Portrait et prévisions de la clientèle à mobilité réduite en transport au Québec, 1993-2006 (Document préliminaire)*. 288 pages.

RAYMOND, CHABOT MUNICONSULT (1997). *Étude de l'impact de l'augmentation de charge de 59 000 kg à 62 500 kg du train double de type B sur le Chemin de fer d'intérêt local du Nord du Québec*. Rapport final. 82 pages + annexes.

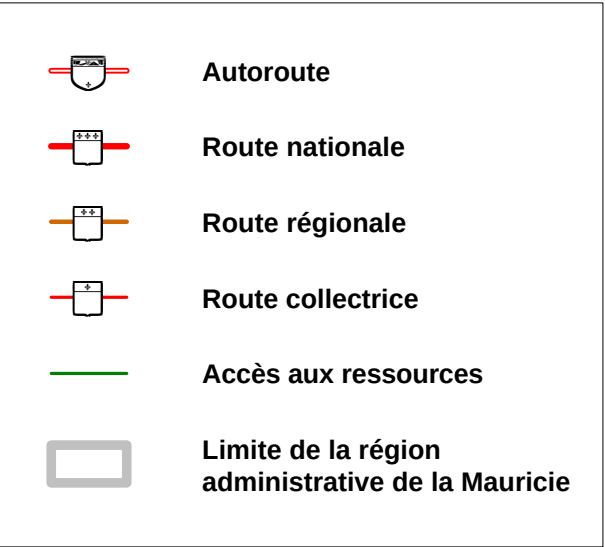
ANNEXES



Plan de transport de la Mauricie

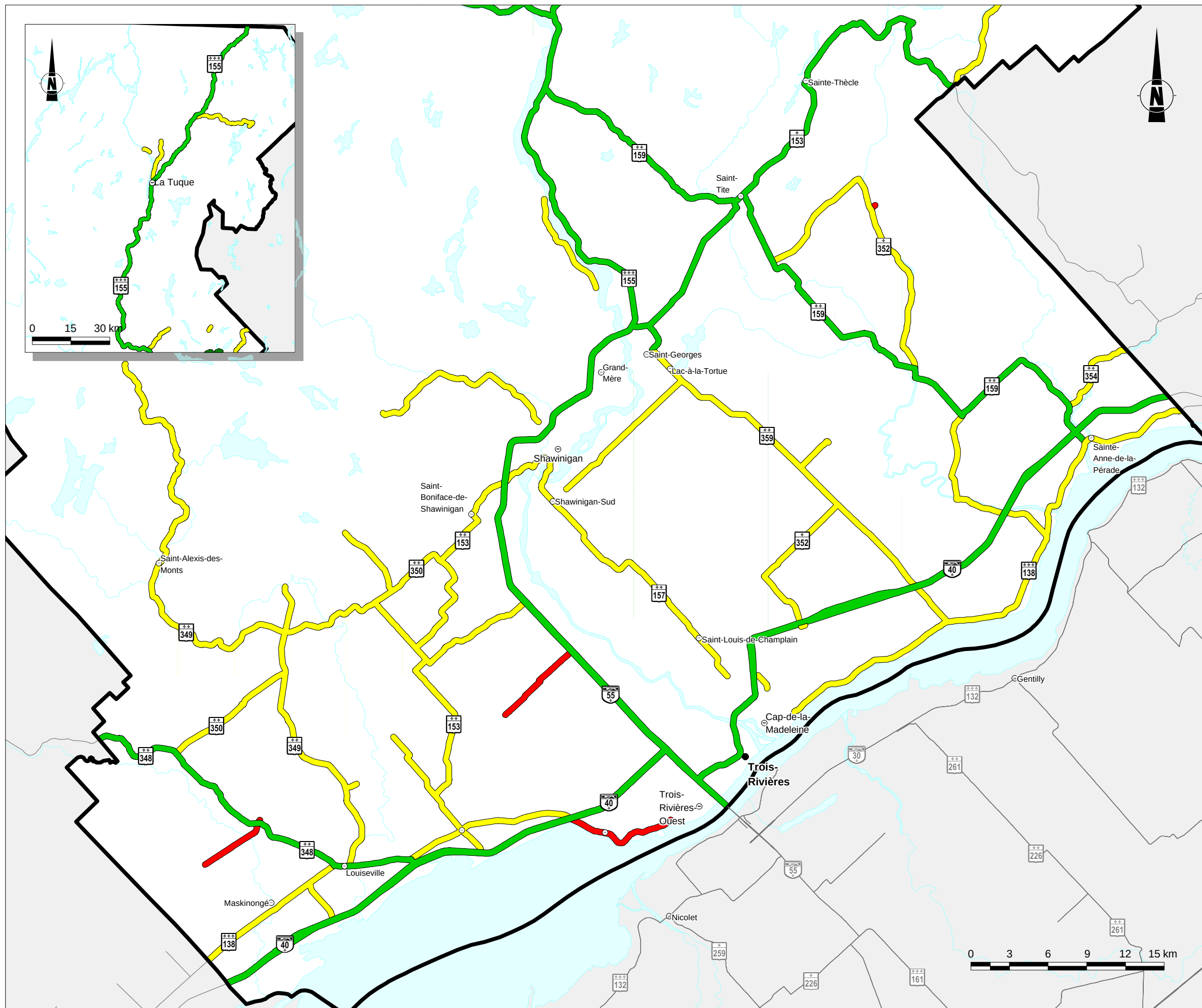
Carte 5

Classification fonctionnelle du réseau routier supérieur



Source : ministère des Transports,
Service des inventaires et du Plan.

Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec
Service des inventaires et du Plan
Octobre 2000



Plan de transport de la Mauricie

Carte 6

Réseau de camionnage du Ministère des Transports

Classification du réseau de camionnage

- Route de transit
- Route restreinte
- Route interdite
- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Limite de la région administrative du Centre-du-Québec

Source : ministère des Transports,
Service des inventaires et du Plan.

Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec
Service des inventaires et du Plan
Octobre 2000