

Un système de
transport dans
un environnement
sensible



→ PLAN DE TRANSPORT de l'Estrée





Le secteur des transports regroupe un grand nombre d'activités susceptibles d'influer sur la qualité et sur le mode de vie de l'ensemble des citoyens. Par conséquent, nous sommes tous interpellés par la gestion et la planification des infrastructures et des réseaux de transport.

Plusieurs outils de planification étaient couramment utilisés au ministère des Transports du Québec (MTQ). Cependant, face à la diversité croissante des acteurs et des besoins en matière de transport s'est graduellement imposée au cours des dernières années la nécessité d'une approche de planification intégrée et adaptée à la réalité régionale. Le *Plan de transport de l'Estrie* répond à ces nouvelles exigences.

Un tel exercice ne pouvait toutefois pas être réalisé sans l'implication du milieu. C'est pourquoi, dès le début de la démarche, certaines activités de consultation ont mis à contribution les partenaires régionaux. Par la suite, à l'automne 2001, la *Proposition d'un plan de transport pour l'Estrie* a fait l'objet d'une consultation publique élargie. Tous les citoyens, groupes et organismes de l'Estrie ont ainsi pu faire connaître leur position. À cette occasion, de nombreux échanges ont eu lieu entre les spécialistes de ce secteur d'activité, les divers intervenants et le public. Les commentaires, les avis et les questions recueillis ont été insérés dans le *Rapport sur la consultation publique du Plan de transport de l'Estrie*. Ils ont servi à bonifier la proposition avancée, de manière à ce qu'elle reflète encore davantage les préoccupations des Estriens en matière de transport des personnes et des marchandises.

La mise en œuvre du *Plan de transport de l'Estrie* débute maintenant par l'intermédiaire du plan d'action qui l'accompagne. En plus des moyens d'action envisagés, celui-ci contient des indicateurs et des cibles qui vont faciliter l'évaluation de l'atteinte des objectifs, tout en prenant en considération le cadre financier actuel et prévisible. Le Ministère assurera un suivi régulier, conjointement avec ses principaux partenaires régionaux.

En terminant, je tiens à remercier pour leur participation tous ceux et toutes celles qui, de près ou de loin, ont contribué à mener à bon port cet important exercice de planification que constitue le *Plan de transport de l'Estrie*. Je les invite à maintenir leur intérêt pour la question des transports, et ce, pour le plus grand bénéfice de l'ensemble de la collectivité estrienne.

Le directeur,

Antoine Robitaille



Le présent document constitue le résumé d'un ensemble volumineux de rapports¹ produits dans le cadre de l'élaboration du *Plan de transport de l'Estrie*. Il résulte d'un important travail de synthèse dans le but de rendre la lecture plus agréable et d'offrir un portrait rapide, mais fidèle, de la situation actuelle et future des transports dans la région.

Dans les pages qui suivent, on explique tout d'abord dans quel contexte le ministère des Transports du Québec (MTQ) a entrepris ce vaste exercice de planification. Ensuite, vient un bref bilan de la situation qui prévaut actuellement dans le système de transport tant du point de vue de ses forces que de celui de ses faiblesses. Ce bilan a permis de préciser les défis qui se posent pour les prochaines années en matière de transport.

Ces analyses et cette réflexion ont conduit à la formulation de cinq orientations qui forment l'ossature principale du *Plan de transport de l'Estrie*. Celles-ci tracent la voie à suivre pour les quinze prochaines années dans la planification des transports de la région. Ces cinq orientations sont introduites à la dernière section.

La structure complète du *Plan de transport de l'Estrie* est présentée dans le tableau inséré en pochette à la fin du document. On y trouve les cinq orientations ainsi que les objectifs, les axes d'intervention et les moyens d'action qui les soutiennent.

Enfin, mentionnons que la mise en œuvre du *Plan de transport de l'Estrie*, au cours des années à venir, se concrétisera par l'application d'un plan d'action qui fait l'objet d'un second document.

¹ Voir la liste des études à la page 23.

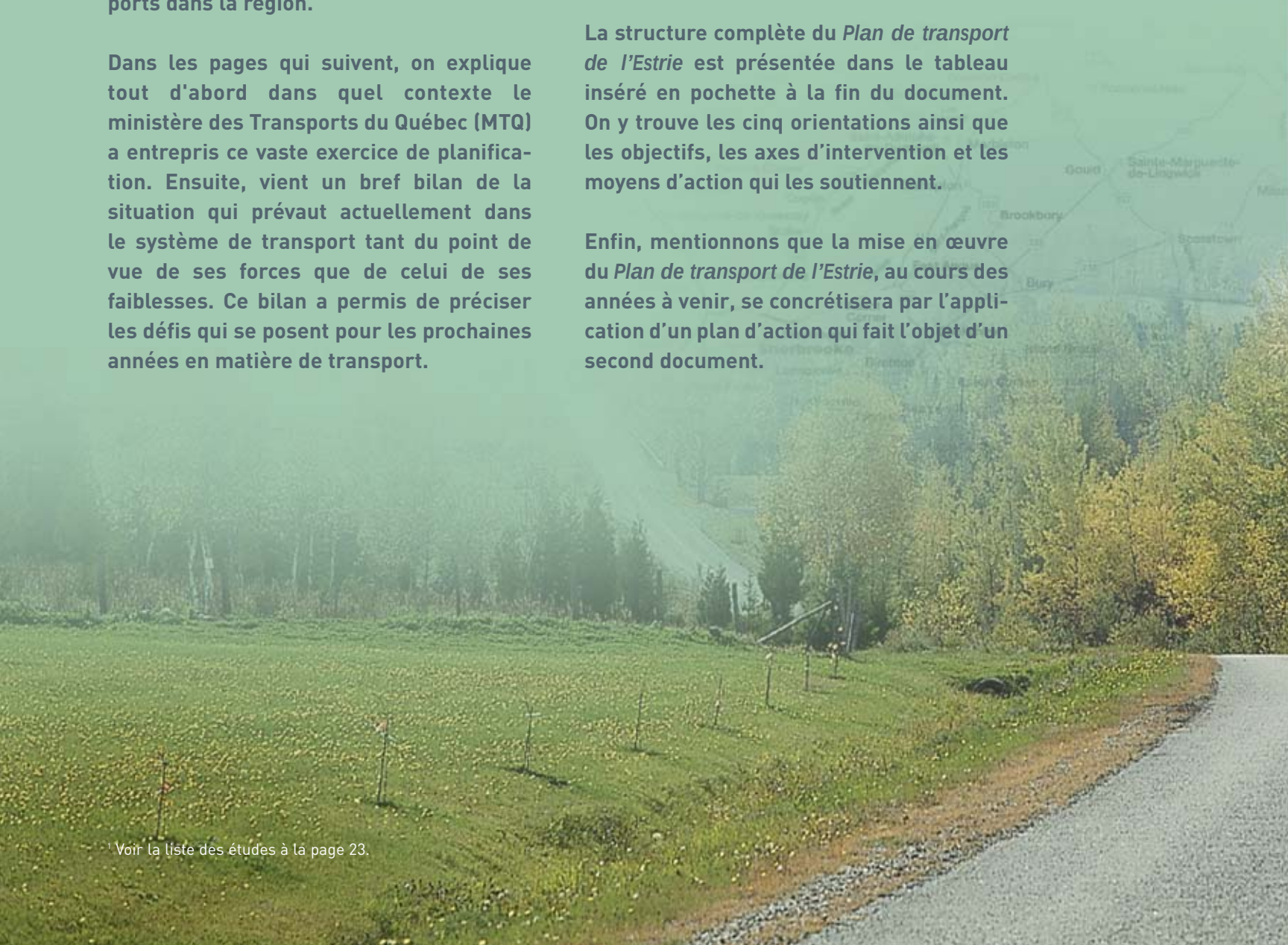




Table des MATIÈRES

Le contexte d'élaboration du <i>Plan de transport de l'Estrie</i>	4
La situation actuelle des transports en Estrie	6
Les forces du système de transport estrien	8
Les faiblesses du système de transport estrien	10
Les principaux défis des prochaines années	14
Un plan de transport pour l'Estrie	16
Conclusion	18

L'élaboration du *Plan de transport de l'Estrie* s'est échelonnée sur plusieurs années au cours desquelles de nombreux changements sont survenus au Québec au plan de la réorganisation territoriale des municipalités. Plusieurs de ces modifications ont été intégrées, mais, pour des raisons évidentes, les effets les plus récents n'ont pu être considérés. Au niveau interne, les impacts sur la planification régionale des transports de ces nouvelles limites administratives demeurent négligeables.

Le contexte

D'ÉLABORATION

du plan de transport de l'Estrie

Pourquoi et pour qui

Le *Plan de transport de l'Estrie* s'inscrit dans le processus global de planification des transports au Québec. Il encadrera l'action du MTQ en Estrie jusqu'en 2016. Ce plan prend en considération les objectifs de développement socio-économique de la région, tout en tenant compte des orientations gouvernementales et ministérielles.

Le territoire à l'étude correspond à celui de la région administrative de l'Estrie (région 05) et comprend les municipalités régionales de comté (MRC) d'Asbestos, de Coaticook, du Granit, du Haut-Saint-François, de Memphrémagog, de La Région-Sherbrookoise et du Val-Saint-François. Ces sept MRC regroupent 101 municipalités locales (mai 2000). On y trouve une population de 288 250 personnes (1998) répartie sur une superficie totale de 10 183 km².





Un environnement à protéger

Un mode d'occupation du territoire bien particulier, hérité du type de colonisation typique des Cantons-de-l'Est, ainsi qu'un environnement naturel remarquablement conservé procurent aux Estriens un milieu de vie d'une qualité exceptionnelle. Fiers et conscients de la valeur de ce patrimoine, ils ont à cœur de le préserver. Ils souhaitent donc vivement que leurs préoccupations environnementales soient prises en considération par les gestionnaires des réseaux et des infrastructures de transport de la région.

Des ressources financières limitées

Au cours de la dernière décennie, dans un effort d'assainissement des finances publiques, les ressources financières de l'État québécois sont devenues de plus en plus limitées. En 2000-2001, le budget total annuel de la Direction de l'Estrie du MTQ a été de 61,9 M\$.

Récemment, le gouvernement annonçait son intention d'injecter annuellement, pour les dix prochaines années, 1,4 milliard de dollars dans le secteur du transport. Cet accroissement des investissements devrait permettre de corriger de nombreuses déficiences du réseau routier.

La situation **ACTUELLE** des transports en Estrie

Un réseau capable de soutenir la croissance

Les nombreuses analyses et études techniques effectuées dans le cadre de l'élaboration du *Plan de transport de l'Estrie* démontrent que malgré certaines lacunes, et bien que des modifications ponctuelles s'avèrent souhaitables, le système de transport répond généralement de façon appropriée aux besoins de la population et des entreprises estriennes.

En raison d'une bonne réserve de capacité du réseau routier estrien et de perspectives démographiques prévoyant une croissance très modérée de la population régionale, il paraît peu probable que d'ici quinze ou vingt ans la demande en matière de transport en Estrie rattrape l'offre actuelle.





La prépondérance du réseau routier

Parmi tous les modes de transport, le bilan fait ressortir la prédominance du réseau routier pour le transport des personnes et des marchandises. Il met de plus en lumière le bon état général des routes principales, en constatant cependant que certaines d'entre elles affichent des déficiences importantes. Dans plusieurs cas, leur état justifierait des interventions majeures.

L'environnement : une préoccupation majeure

L'Estrie est une région où subsiste un environnement naturel remarquablement bien conservé mais sensible par rapport aux actions de l'être humain. Cet environnement est apprécié par la population qui tient à tout prix à le protéger. L'Estrie est d'ailleurs l'une des régions du Québec où les préoccupations environnementales des citoyens sont les plus présentes.

Les Estriens reconnaissent l'importance et la nécessité des transports pour le développement socio-économique de leur région. Ils souhaitent néanmoins que la gestion des réseaux et des infrastructures de transport préserve la qualité de leur milieu de vie. Leurs principales préoccupations sont les suivantes :

- la protection de la ressource « eau » (lacs, rivières, milieux humides, etc.);
- le respect de l'intégrité et de la diversité des espèces et des habitats fauniques;
- la diminution des accidents routiers impliquant le cerf de Virginie;
- la préservation et la mise en valeur des paysages et des éléments patrimoniaux;
- la protection du territoire et des activités agricoles;
- le maintien et l'amélioration de la qualité de vie des riverains, en intégrant l'environnement et l'aménagement du territoire à la gestion des corridors routiers.

Les **FORCES**

du système de transport estrien

Un réseau routier desservant efficacement l'ensemble de la région

L'Estrie possède un réseau routier qui rejoint chaque partie de son espace géographique, y compris les collectivités les plus éloignées du centre régional de Sherbrooke.

Des réseaux permettant de relier rapidement les autres régions

Les autoroutes 10 et 55 donnent accès aux réseaux autoroutiers des autres régions du Québec (autoroutes 15, 20, 30 et 35) et de la Nouvelle-Angleterre (autoroute 91).





Un réseau routier bénéficiant d'une bonne réserve de capacité

À l'exception de quelques problèmes ponctuels, le réseau routier estrien n'est nullement encombré. Sa réserve de capacité devrait lui permettre d'absorber facilement l'augmentation de la circulation prévue pour au moins quinze ans.

Un bon état des infrastructures routières les plus importantes

Les autoroutes, la majorité des routes nationales et une grande partie des routes régionales s'avèrent de bonne qualité. Ces axes routiers sont les plus importants pour le développement économique.

Des conditions de sécurité routière appropriées

Le bilan en matière de sécurité routière de l'Estrie se compare avantageusement à celui des autres régions du Québec, bien que la proportion des collisions avec la grande faune dans l'ensemble des accidents y soit la plus élevée dans la province.

Un réseau de transport collectif desservant bien le centre régional

La ville de Sherbrooke et ses banlieues immédiates (46 % de la population régionale) sont totalement desservies par le transport en commun, le transport adapté et le taxi, ce qui offre, dans cette agglomération, une véritable solution de rechange à l'automobile.

Une bonne accessibilité pour le tourisme dans la partie ouest de la région

Le réseau routier offre aux visiteurs une bonne accessibilité à la partie ouest du territoire en raison de la présence des autoroutes 10, 55 et 410. Les touristes fréquentent d'ailleurs assidûment cette partie de la région.

Les FAIBLESSES

du système de transport estrien

Un réseau routier aux qualités inégales

Même si la plupart des routes sont relativement jeunes et en bon état, environ 40 % des routes du réseau supérieur² sont âgées et présentent des déficiences importantes. Certaines d'entre elles devraient être reconstruites.

Un système de transport fortement dépendant de la route

La route est de loin l'infrastructure de transport la plus utilisée. Elle continuera vraisemblablement de l'être, car les Estriens disposent de très peu de solutions de rechange. Il importe donc d'accorder une attention particulière à la préservation du patrimoine routier. Cette forte dépendance à l'égard de la route constitue une faiblesse.

Un système de transport des personnes étroitement lié à l'automobile

En Estrie, le seul mode de transport des personnes qui dessert l'ensemble du territoire est le mode « auto-conducteur ». Hors de l'agglomération de Sherbrooke, la presque totalité des déplacements des personnes s'effectuent en automobile.

2. Cela comprend les autoroutes, les routes nationales, les routes régionales et les routes collectrices.



Un sentiment d'insécurité souvent présent en traversée d'agglomération

L'Estrie se caractérise par un grand nombre de petites agglomérations traversées par des routes importantes. Or, particulièrement en raison du passage des véhicules lourds et de la vitesse de la circulation de transit, les personnes habitant ces localités ressentent souvent de l'insécurité et se plaignent d'une dégradation de leur qualité de vie.

Des déplacements est-ouest difficiles au sud de Sherbrooke

Les déplacements est-ouest au sud de Sherbrooke présentent des difficultés en raison de l'absence d'une artère périurbaine. En effet, la circulation, et les camions en particulier, doit emprunter la route 143 et traverser les centres-villes de Lennoxville et de Sherbrooke.

Le carrefour des routes 108 et 143 à Lennoxville pose déjà problème et les projections montrent que le tronçon de la route 108 situé immédiatement à l'est de la route 143 connaîtra des difficultés d'ici 2016.

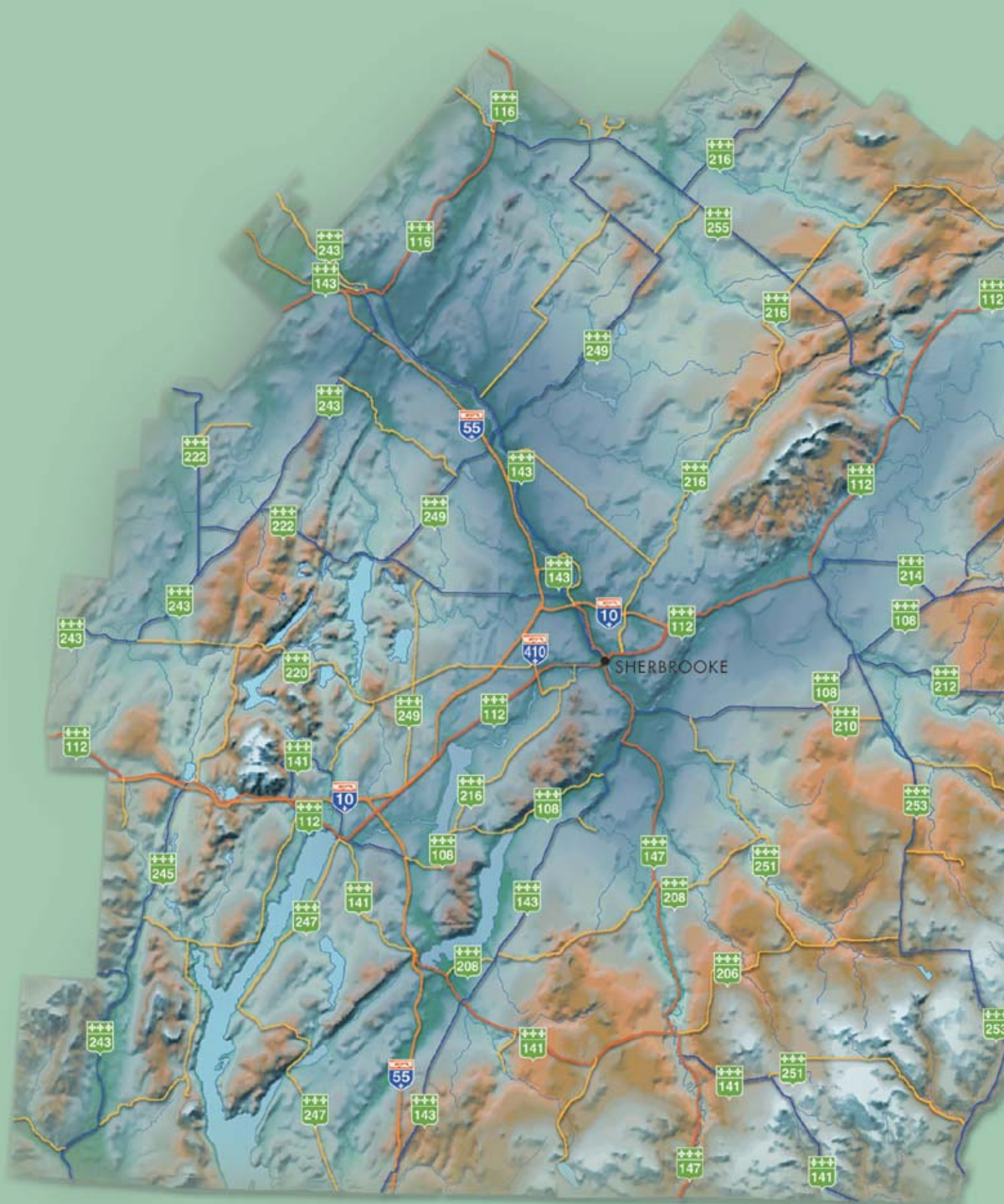
Des corridors routiers touchés par une urbanisation souvent mal contrôlée

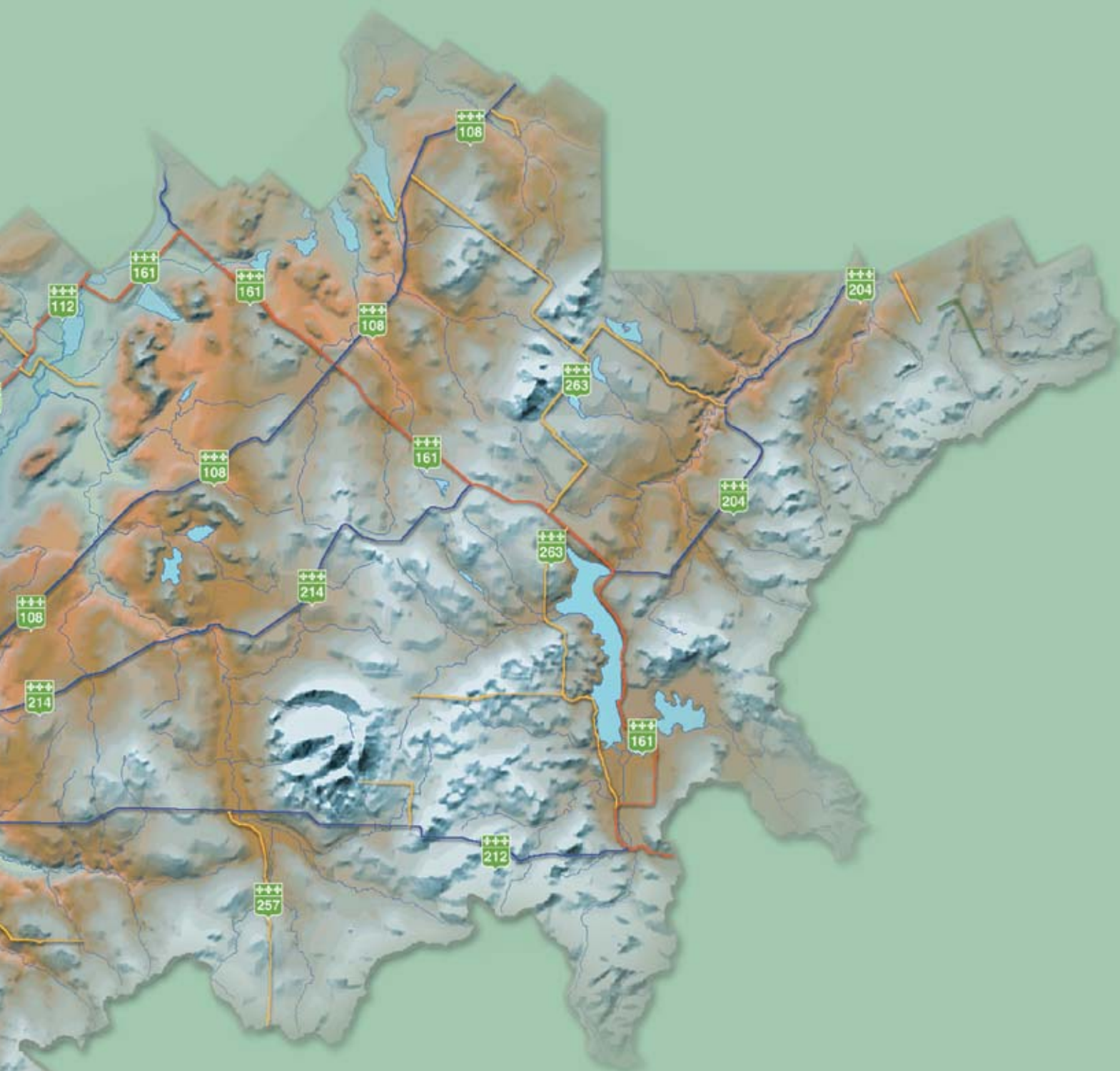
Comme ailleurs au Québec, l'étalement urbain touche le réseau routier supérieur de l'Estrie. L'urbanisation mal contrôlée en bordure du réseau se traduit par une prolifération des accès, ce qui conduit à la multiplication des sources de conflit avec la circulation de transit et le trafic local. Cela entraîne de sérieuses contraintes quant à la sécurité routière et à un usage approprié de la route.

Un manque d'intégration du transport collectif

La région compte divers organismes et différentes entreprises chargés d'effectuer du transport spécialisé : transport scolaire, en commun, adapté, interurbain et par taxi. Toutefois, nombre de municipalités ne sont pas desservies par un ou plusieurs de ces services. En outre, une expansion substantielle du transport en commun hors de l'agglomération de Sherbrooke est peu probable.

La région de L'ESTRIE





- Un patrimoine naturel exceptionnel
- Un système de transport dans un environnement sensible
- Un réseau routier devant composer avec un relief accidenté

Les principaux DÉFIS

des prochaines années

La préservation du patrimoine routier

Au cours des prochaines années, le MTQ devra en priorité consacrer ses efforts à résoudre le problème du vieillissement accéléré d'une partie du réseau supérieur et de plusieurs ponts.

Considérant le cadre budgétaire actuel, et compte tenu de l'augmentation prévue du débit de circulation et du camionnage, ces routes et ces ponts continueront de se dégrader jusqu'au point où leur remise en état drainera une part importante des ressources financières du MTQ. De plus, pendant ce temps, la qualité du service offert aux usagers périlclitera. La préservation du patrimoine routier pose hors de tout doute un défi de taille, et le MTQ pourra être appelé à faire des choix difficiles.

La sécurité et la fluidité de certains corridors routiers en milieu urbain

Une urbanisation mal contrôlée en bordure de la route touche déjà plusieurs sections du réseau routier supérieur, principalement dans les secteurs à forte pression de lotissement urbain. L'augmentation prévue du débit de circulation et du camionnage ne fera qu'amplifier les problèmes. De plus, l'accroissement démographique, même modéré, y favorisera l'expansion de l'urbanisation.

Le contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke

Des études ont clairement démontré la nécessité d'un nouveau lien, au sud de Sherbrooke, qui servirait d'artère périurbaine pour la circulation locale et de voie de contournement pour la circulation de transit. En effet, la MRC de La Région-Sherbrookoise recevra 60 % de l'accroissement de population prévu en Estrie jusqu'en 2016, et avec l'augmentation inévitable de la circulation lourde, les problèmes actuels liés, entre autres éléments, au grand nombre de camions transitant par les centres-villes de Lennoxville et de Sherbrooke iront nécessairement en s'amplifiant.





L'accroissement des demandes en vue de soutenir le développement socio-économique

En raison de la bonne desserte générale offerte par le réseau routier estrien, peu de projets de développement devraient surgir à moyen terme. Cependant, on note depuis quelque temps un accroissement des demandes de développement du réseau en vue de soutenir l'implantation de projets de nature économique.

Le MTQ devra donc intégrer de plus en plus les considérations d'ordre socio-économique à sa démarche d'analyse des projets. Étant donné ses ressources financières, il devra également mettre au point une approche de partenariat avec les promoteurs ou les bénéficiaires de ces projets quant au partage des responsabilités et du coût.

Les besoins particuliers d'une population qui vieillit

Le vieillissement de la population causera une augmentation des demandes en vue d'obtenir une meilleure qualité de services. Les personnes âgées sont davantage sensibles aux divers éléments de la route comme l'état de la chaussée, le marquage, la signalisation verticale, l'éclairage et l'entretien hivernal.

Dans les agglomérations, les gens âgés sont les plus touchés par l'impact de la circulation : bruit, vitesse, vibrations, poussière, impression d'insécurité, etc. Déjà, le nombre de plaintes liées au sentiment d'inconfort ou d'insécurité est en augmentation en Estrie, et il devrait encore s'accroître avec le vieillissement de la population.

De plus, ce vieillissement aura pour effet de gonfler les effectifs des personnes à mobilité réduite, ce qui se traduira par une hausse des demandes pour des services de transport mieux adaptés.

Une préoccupation environnementale de plus en plus présente

Les Estriens, déjà sensibles à la qualité de leur milieu de vie, le deviendront encore plus au cours des années à venir. L'éducation environnementale des jeunes, le vieillissement de la population, la disponibilité d'une meilleure information, le dynamisme des groupes et organismes environnementaux ainsi qu'une prise de conscience environnementale générale concourent à l'évolution de la pensée à cet égard.

Les Estriens sont conscients de l'impact potentiel des activités de transport sur l'environnement et interpellent de plus en plus souvent le MTQ et les municipalités locales pour obtenir une gestion environnementale des transports.

Un plan de TRANSPORT

pour l'Estrie

Le *Plan de transport de l'Estrie* s'articule autour de cinq grandes orientations, dont une importante préoccupation environnementale comme toile de fond. Chacune des orientations comporte des objectifs précis auxquels se rattachent un certain nombre d'axes d'intervention et de moyens d'action. L'ensemble forme le *Plan de transport de l'Estrie*, avec le plan d'action afférent. Les cinq grandes orientations sont présentées succinctement ci-après.

Le tableau inséré en pochette à la fin du présent document présente de façon exhaustive l'ensemble du plan de transport. Quant au plan d'action, il fait l'objet d'un document séparé.

Concilier les rapports entre l'environnement et les infrastructures de transport

Déjà très sensible à la qualité de l'environnement naturel et humain de la région, le MTQ entend intensifier ses efforts pour intégrer encore davantage la protection de l'environnement à la gestion des transports. À cet effet, il s'engage à tenir compte des préoccupations environnementales exprimées par la population estrienne lors de la tenue d'une table de consultation au début de l'élaboration du *Plan de transport de l'Estrie* ainsi que lors de la période de consultation publique élargie.

Privilégier les actions ayant pour objet la conservation et l'amélioration des infrastructures actuelles de transport

Cette orientation accorde la priorité à la préservation et à l'amélioration des infrastructures et des équipements de transport existants plutôt qu'à leur développement. Cependant, cette approche n'exclut pas pour autant la création de nouveaux liens lorsque les conditions et les besoins le justifient.





Améliorer la sécurité

La sécurité routière demeure l'une des priorités du MTQ. C'est pourquoi il est convenu, notamment, de poursuivre les efforts en vue d'établir des conditions de sécurité cohérentes par rapport à la fonction de la route. Par ailleurs, le MTQ entend continuer son analyse des conditions de sécurité lors des traversées d'agglomération; il prévoit élaborer une approche de partenariat avec les municipalités pour mettre en place des programmes de gestion de la circulation dans les cas qui posent problème.

De même, le MTQ souhaite mettre au point, avec les partenaires visés, des mécanismes de contrôle permettant d'en arriver à une saine gestion des corridors routiers, notamment par un meilleur contrôle de l'urbanisation et des accès à la route.

Enfin, le MTQ a résolu de s'attaquer au très sérieux problème des collisions avec le cerf de Virginie. En Estrie, hors de la zone urbaine de Sherbrooke, un accident routier sur trois survenant sur le réseau supérieur est lié à la présence de cet animal.

Soutenir le développement socio-économique de la région estrienne

Le système de transport constitue un excellent outil de soutien au développement socio-économique, dans la mesure où il est

adapté aux besoins et aux aspirations de la population et des entreprises. C'est pourquoi le MTQ va poursuivre ses recherches pour mieux connaître les besoins de la région estrienne en matière de déplacement des personnes et des marchandises.

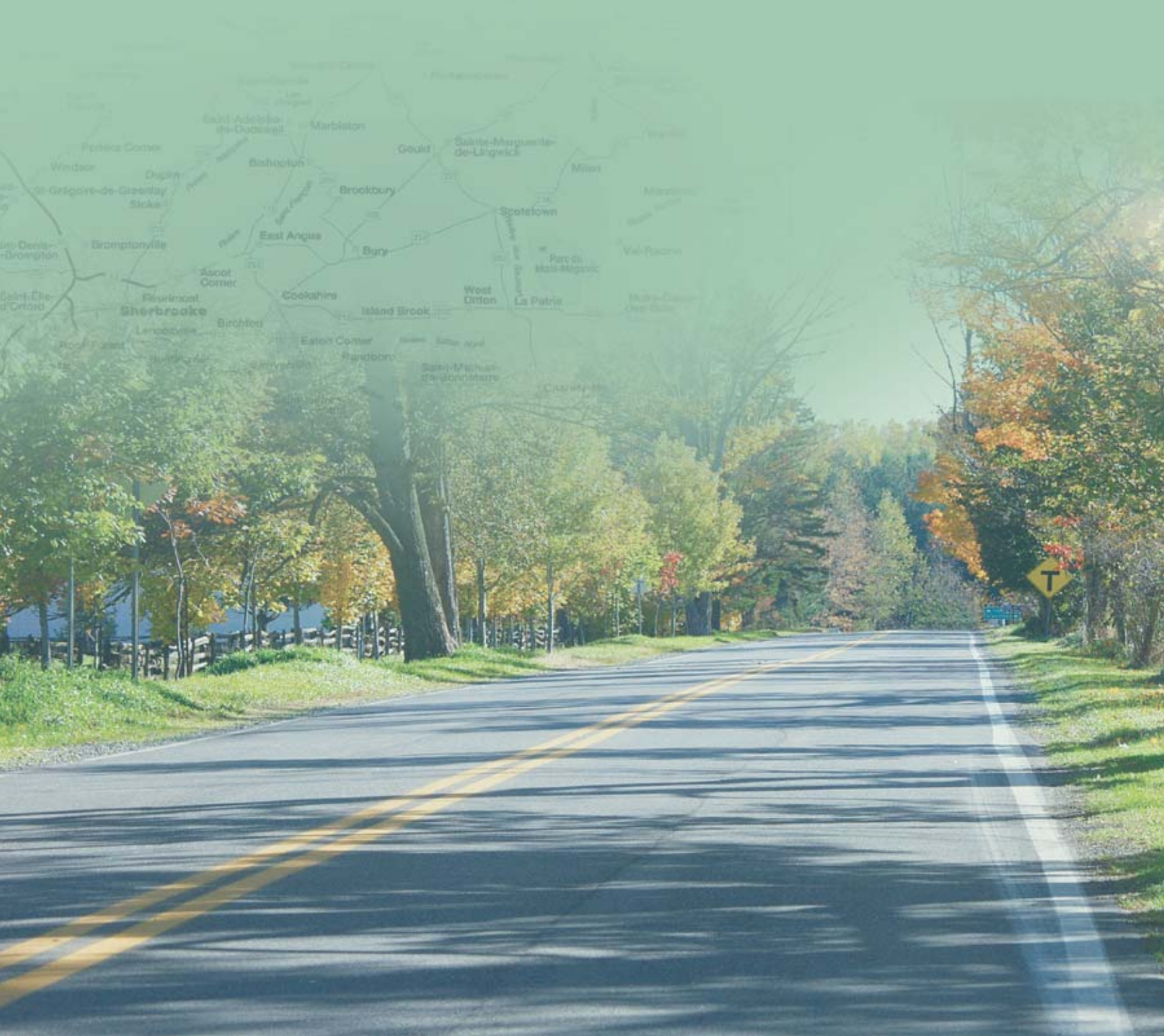
Par ailleurs, les actions sur le réseau seront planifiées de manière à maintenir et à améliorer la qualité et la performance des principaux axes routiers de la région, tout en soutenant en priorité les projets à forte incidence socio-économique.

Enfin, le MTQ s'engage à favoriser le développement de l'industrie touristique, en particulier en assurant une liaison efficace vers les pôles touristiques majeurs de la région.

Renforcer les modes de transport collectif et alternatif

Par cette orientation, le MTQ souhaite faciliter la mise en place de modes de transport collectif et alternatif. Entre autres actions, il entend favoriser l'intégration du transport collectif des personnes, soutenir et promouvoir le transport ferroviaire, appuyer les efforts de développement du transport aérien, encourager l'utilisation du vélo comme moyen de transport et faciliter les déplacements piétonniers dans les agglomérations.

CONCLUSION





Les diverses études et analyses réalisées lors de l'élaboration du *Plan de transport de l'Estrie* ainsi que les nombreux échanges ayant eu lieu avec la population et les principaux partenaires régionaux, ont permis de dresser un portrait fidèle et réaliste de la situation actuelle et future des transports en Estrie.

Il ressort de ce vaste exercice de planification que, globalement, le système de transport répond bien aux besoins exprimés par les Estriens en matière de transport des personnes et des marchandises. Compte tenu de la bonne réserve de capacité du réseau routier et de la faible croissance démographique prévue pour l'Estrie au cours des années à venir, cette adéquation entre l'offre et la demande en transport devrait se poursuivre pour au moins les quinze prochaines années, et même au-delà.

Toutefois, si plusieurs forces ont été identifiées, certaines faiblesses ont également été reconnues. Elles nécessiteront des ajustements si l'on souhaite maintenir et améliorer la qualité du service offert aux usagers. Ces faiblesses ont été considérées lors de la mise au point du plan d'action qui accompagne le *Plan de transport de l'Estrie*. Il convient cependant de rappeler que l'ensemble des besoins dépasse les ressources financières disponibles. Le Ministère devra donc être très rigoureux dans sa façon d'établir ses priorités.



Par ailleurs, la consultation publique tenue dans le cadre de l'élaboration du *Plan de transport de l'Estrie* a permis à la population et aux organismes de la région de réaffirmer leur préoccupation environnementale en regard de la gestion des réseaux et des infrastructures de transport. Le Ministère est attentif à cette volonté du milieu de protéger la qualité de vie. C'est pourquoi, il a fait de la protection de l'environnement l'une des cinq grandes orientations du *Plan de transport de l'Estrie* et la considère en interaction constante avec les quatre autres.

La réalisation de ce plan de transport a été une occasion privilégiée pour échanger avec le milieu sur la gestion des transports en région. De part et d'autre, ces échanges ont été enrichissants. Le Ministère souhaite les poursuivre dans l'avenir, notamment en invitant les principaux acteurs régionaux en matière de transport à participer au suivi de la mise en œuvre du plan d'action qui accompagne le *Plan de transport de l'Estrie*.



LISTE DES ÉTUDES

et des documents produits dans le cadre
de l'élaboration du Plan de transport de l'Estrie





Études techniques réalisées par le MTQ de 1997 à 1999 (non publiées)

Contexte

- Étude technique 1.1.1 – Contexte de réalisation du *Plan de transport de l'Etrie*
- Étude technique 1.1.2 – Cadre géographique
- Étude technique 1.1.3 – Cadre environnemental
- Étude technique 1.1.4 – Cadre budgétaire ministériel

Infrastructures

- Étude technique 1.2.1.1 – Historique et description du réseau
- Étude technique 1.2.1.2 – Conditions de circulation
- Étude technique 1.2.1.3 – Caractéristiques géométriques
- Étude technique 1.2.1.4 – État des chaussées et des structures
- Étude technique 1.2.2 à 1.2.4 – Infrastructures ferroviaires, aériennes et maritimes
- Étude technique 1.2.5 – Synthèse

Facteurs influant sur les déplacements

- Étude technique 1.3.1 – Évolution et prévisions démographiques
- Étude technique 1.3.2 – Évolution et perspectives socio-économiques
- Étude technique 1.3.3 – Aménagement du territoire
- Étude technique 1.3.4 – Synthèse

Transport des personnes

- Étude technique 1.4.1.1 – Mobilité interrégionale et intrarégionale
- Étude technique 1.4.1.2 – Portrait actuel de l'agglomération de Sherbrooke
- Étude technique 1.4.1.3 – Demande prévisible de l'agglomération de Sherbrooke
- Étude technique 1.4.1.4 – Affectation des déplacements sur le réseau routier de l'agglomération de Sherbrooke
- Étude technique 1.4.1.5 – Impacts prévisibles sur le réseau routier de l'agglomération de Sherbrooke
- Étude technique 1.4.1.6 – Synthèse
- Étude technique 1.4.2 – Transport en commun
- Étude technique 1.4.3 – Transport adapté pour les personnes handicapées
- Étude technique 1.4.4 – Transport scolaire
- Étude technique 1.4.5 – Transport par autocar
- Étude technique 1.4.6 – Transport par taxi et par limousine
- Étude technique 1.4.7 – Transport ferroviaire
- Étude technique 1.4.8 – Intégration des services de transport
- Étude technique 1.4.9 – Réseaux cyclables
- Étude technique 1.4.10 – Réseaux de motoneiges et de véhicules tout terrain
- Étude technique 1.4.11 – Synthèse



Transport des marchandises

- Étude technique 1.5.2.1 – Réseau de camionnage
- Étude technique 1.5.2.2 – Industrie forestière
- Étude technique 1.5.3 – Transport ferroviaire
- Étude technique 1.5.4 – Intermodalité rail-route
- Étude technique 1.5.5 – Synthèse

Sécurité dans les transports

- Étude technique 1.6.1 – Diagnostic de sécurité dans les transports routiers
- Étude technique 1.6.2 – Transport scolaire
- Étude technique 1.6.3 – Réseaux cyclables, de motoneiges et de véhicules tout terrain
- Étude technique 1.6.4 – Traversées d'agglomération et circulation piétonnière
- Étude technique 1.6.5 – Planification et contrôle des accès
- Étude technique 1.6.6 – Synthèse

Activités connexes

- Étude technique A.1 – Plan de communication
- Étude technique A.2 – Analyse des données spatiales et cartographie

Documents publiés

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Diagnostic*, avril 2001, 123 pages.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Annexe cartographique*, avril 2001, 52 cartes.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Sommaire du diagnostic et Proposition d'un plan de transport pour l'Etrie*, septembre 2001, 101 pages.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Proposition d'un plan de transport pour l'Etrie en bref*, septembre 2001, 20 pages, tableau en pochette.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Le Plan de transport de l'Etrie*, septembre 2001, dépliant.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Rapport sur la consultation publique*, février 2002, 60 pages.









légende



- Orientation
- Objectif
- Axe d'intervention
- Moyen d'action

Orientations

Concilier les rapports entre les infrastructures de transport et leur environnement

Privilégier les interventions ayant pour objet la conservation et l'amélioration des infrastructures actuelles de transport

Améliorer la sécurité

Soutenir le développement socio-économique de la région estrienne

Renforcer les modes de transport collectif et alternatif

Objectifs

- Poursuivre l'intégration de l'environnement à la gestion des transports
- Préserver et mettre en valeur les paysages de la région estrienne
- Améliorer la qualité de vie des riverains par la réduction des nuisances causées par la route
- Conserver et améliorer les infrastructures et les équipements de transport
- Optimiser la répartition des ressources financières
- Établir des conditions de sécurité cohérentes par rapport à la fonction de route
- Améliorer les conditions de sécurité lors des traversées d'agglomération
- Mettre au point avec les partenaires visés une gestion sécuritaire des corridors routiers
- Réduire le nombre d'accidents impliquant la grande faune
- Soutenir les projets à forte incidence socio-économique
- Créer de nouveaux liens au moment opportun
- Faciliter le déplacement des personnes et le transport des marchandises
- Faciliter l'accès aux produits touristiques
- Favoriser le maintien, l'intégration ainsi que le développement du transport collectif des personnes
- Appuyer le transport ferroviaire et le transport aérien
- Encourager l'utilisation du vélo comme moyen de transport et faciliter les déplacements piétonniers dans les agglomérations



Un système de transport dans un environnement sensible



PLAN DE TRANSPORT de l'Estrie



PLAN DE TRANSPORT de l'Estrie

Privilégier les interventions ayant pour objet la conservation et l'amélioration des infrastructures actuelles de transport

■ Conserver et améliorer les infrastructures et les équipements de transport

□ Améliorer la qualité des principaux axes routiers de la région

- Concentrer les efforts d'intervention en matière de conservation des chaussées sur les routes les plus aptes à faciliter les liaisons vers les marchés, les lieux de production et les ressources naturelles;
- Améliorer la fluidité et la fonctionnalité de l'axe autoroutier nord-sud, en réalisant le doublement de la chaussée de l'autoroute 55 au nord de Windsor;
- Maintenir à un niveau élevé le bon état de la chaussée des autoroutes 10 et 55 et des routes du réseau stratégique.

□ Améliorer le confort de roulement du réseau routier en privilégiant les interventions les plus efficaces

- Accentuer les efforts d'inventaire pour obtenir des données détaillées et précises sur l'état et la composition de la chaussée et de ses éléments;
- Généraliser l'utilisation du système de gestion de chaussée de façon à optimiser les choix d'intervention, compte tenu du cadre financier disponible;
- Accroître les interventions préventives telles que l'amélioration du drainage, l'usage de traitement de fissures et la réfection des défauts ponctuels.

□ Conserver le bon état de l'ensemble des ponts et structures

- Mettre en place un système ISO afin de mieux encadrer les activités d'inspection des structures;
- Optimiser les choix d'intervention;
- Accentuer les opérations d'entretien préventif des structures dans le cadre des activités courantes d'exploitation du réseau routier.

□ Augmenter l'efficacité du réseau de camionnage

- Corriger les déficiences géométriques des intersections causant problème;
- Améliorer l'état de la chaussée des routes du réseau de camionnage les plus sollicitées;
- S'assurer d'une harmonisation entre le réseau de camionnage des municipalités et celui du MTQ.

■ Optimiser la répartition des ressources financières

□ Favoriser une approche multicritère d'analyse réseau pour l'obtention d'une connaissance intégrée de l'état du patrimoine routier

- Mettre au point et implanter un système intégré d'aide à la décision (SIAD) pour établir les priorités d'intervention, compte tenu des budgets disponibles et prévisibles.

Soutenir le développement socio-économique de la région estrienne

■ Soutenir les projets à forte incidence socio-économique

□ Intégrer les paramètres d'ordre économique dans les études de justification de projets routiers

- Mettre au point une approche de partenariat avec les promoteurs de grands projets à connotation socio-économique concernant le partage des responsabilités et du coût;
- Intégrer en priorité à la programmation du MTQ les interventions favorisant davantage les projets porteurs de bénéfices socio-économiques importants;
- Considérer les orientations et les objectifs de développement des MRC et des municipalités lors de la planification des interventions en matière de transport.

■ Créer de nouveaux liens au moment opportun

□ Offrir à la circulation de transit et au camionnage des voies alternatives pour les traversées d'agglomération et les sections d'itinéraire qui font problème

- Créer un nouveau lien entre l'autoroute 410 à l'ouest de Sherbrooke et la route 108 à l'est de Lennoxville, afin d'améliorer la mobilité est-ouest au sud de l'agglomération de Sherbrooke et de résoudre le problème du camionnage de transit dans les centres-villes de Sherbrooke et de Lennoxville;
- Construire une voie de contournement (route 255) de l'agglomération de Danville pour détourner le camionnage de transit du centre-ville et réduire les risques associés au transport de matières dangereuses destinées à l'usine de Magnolia;
- Construire une voie de contournement (route 161) de l'agglomération de Lac-Mégantic afin de soulager le centre-ville de l'impact du camionnage et de faciliter l'accès au parc industriel pour les camions;
- Évaluer l'opportunité de créer un nouveau lien entre l'autoroute 55 et la route 143, entre l'arrondissement de Bromptonville et Windsor, pour permettre l'acheminement plus efficace et plus sécuritaire de la ressource ligneuse vers les usines Kruger et Domtar.

□ Assurer la qualité des liaisons routières vers les autres régions

- Compléter le réseau autoroutier par le doublement de la chaussée de l'autoroute 55 pour la portion comprise entre Windsor et la limite nord de la région de l'Estrie.

■ Faciliter le déplacement des personnes et le transport des marchandises

□ Obtenir un portrait fidèle du déplacement des personnes et du transport des marchandises dans la région et vers les marchés hors région

- Actualiser la connaissance des besoins des entreprises estriennes en matière de transport des marchandises;
- Actualiser la connaissance de la dynamique du déplacement des personnes dans la région et vers les autres régions;
- Maintenir et intensifier les contacts et les échanges avec les principaux agents et organismes de développement socio-économique.

■ Faciliter l'accès aux produits touristiques

□ Assurer une liaison efficace vers les pôles touristiques majeurs de la région

- Prendre en considération les divers circuits récréotouristiques lors de la planification des interventions à réaliser sur le réseau routier;
- Améliorer la signalisation touristique d'acheminement vers la partie est de la région.

Améliorer la sécurité

■ Établir des conditions de sécurité cohérentes par rapport à la fonction de route

□ Corriger les déficiences connues du réseau routier

- Compléter les inventaires des principales déficiences ayant un impact sur la sécurité routière;
- Corriger dans les plus brefs délais les points noirs existant sur le réseau routier, en privilégiant ceux qui présentent un fort potentiel de réduction d'accidents;
- Éliminer les obstacles dangereux aux abords de la route et maintenir un programme annuel d'ajout et de remplacement de glissières de sécurité en accordant la priorité aux interventions les plus efficaces;
- Procéder au pavage des accotements sur les routes les plus sollicitées, corriger les courbes et pentes sous-standards, en choisissant en priorité celles où l'on trouve des sites accidentogènes;
- Intervenir en priorité sur les sites dont les valeurs d'orniérage sont supérieures à 15 mm;
- Assurer une présence régulière du Ministère en privilégiant l'approche « monitoring » sur l'ensemble du réseau routier, de façon à déceler rapidement les déficiences ponctuelles ayant un impact sur la sécurité routière;
- S'assurer que le marquage est visible en tout temps, en utilisant des produits plus performants à cet égard;
- S'assurer que les panneaux de signalisation sont visibles en tout temps, à l'aide d'un programme d'inspection systématique et de remplacement des panneaux défectueux;
- Maintenir un programme de viabilité hivernale comprenant des méthodes, des moyens et des opérations pour conserver ou rétablir la circulation sécuritaire des personnes et des marchandises sur l'ensemble du réseau routier durant l'hiver. Ce programme mettra l'accent sur le temps de réponse et sur l'homogénéité de la qualité de l'entretien sur l'ensemble du réseau.

■ Améliorer les conditions de sécurité lors des traversées d'agglomération

□ Viser une meilleure gestion de la circulation lors des traversées d'agglomération

- Poursuivre l'analyse régionale de la problématique des traversées d'agglomération;
- En partenariat avec le milieu, améliorer les traversées d'agglomération reconnues pour faire problème en accord avec le cadre d'intervention préparé par le Ministère;
- Promouvoir auprès des partenaires l'approche de la gestion de la circulation en traversée d'agglomération.

■ Mettre au point avec les partenaires visés une gestion sécuritaire des corridors routiers

□ Mettre au point une approche de planification pour le contrôle des accès et l'implantation des sentiers de véhicules hors route et de pistes cyclables

- De concert avec les MRC et les municipalités, déterminer les tronçons de route qui font problème, planifier et contrôler les accès routiers, notamment par l'entremise de la réglementation d'urbanisme;
- Améliorer la sécurité des traverses de véhicules hors route et des vélos;
- Avec les partenaires impliqués et conformément au projet de Politique sur la circulation des véhicules hors route (VHR) dans les emprises routières et à la *Politique sur le vélo*, assurer l'intégration harmonieuse des réseaux récréatifs au réseau routier du MTQ;
- Fournir un soutien technique à la planification des nouveaux sentiers de véhicules hors route et de vélo;
- Conclure des ententes avec les gestionnaires des principaux réseaux récréatifs existants.

■ Réduire le nombre d'accidents impliquant la grande faune

□ Améliorer le bilan d'accidents impliquant la grande faune

- Poursuivre l'analyse du problème des collisions avec la grande faune et la recherche de solutions en vue de l'amélioration de la sécurité des usagers de la route;
- En collaboration avec la Société de la faune et des parcs du Québec (FAPAQ), la Sûreté du Québec (SQ) et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), maintenir et intensifier la campagne semestrielle de sensibilisation des conducteurs au problème des collisions avec la grande faune.

Concilier les rapports entre les infrastructures de transport et leur environnement

■ Poursuivre l'intégration de l'environnement à la gestion des transports

□ Consolider l'approche environnementale en matière de gestion des systèmes de transport

- Viser une intégration complète du volet environnemental au processus de planification, d'analyse, de conception et de réalisation des projets en matière de transport;
- Mettre au point une approche de concertation et de partenariat avec les principaux acteurs régionaux en matière d'environnement;
- Implanter un système de suivi environnemental des projets en matière de transport ainsi que des opérations d'entretien du réseau routier.

□ Assurer la protection de la ressource « eau » et du milieu hydrique

- Réévaluer les principales méthodes de travail utilisées par le ministère des Transports du Québec (MTQ) et par ses fournisseurs lors de travaux de construction ou d'entretien sur le réseau routier, de façon à réduire l'impact environnemental de l'érosion et du transport de sédiments vers les plans d'eau naturels;
- Poursuivre et bonifier l'application de la méthode du tiers inférieur pour l'entretien des fossés routiers.

■ Préserver et mettre en valeur les paysages de la région estrienne

□ Intégrer la notion de paysage dans le développement et l'entretien du réseau routier

- Prévoir des mesures de préservation et de mise en valeur des paysages lors de la construction de nouvelles routes ou du réaménagement des routes existantes;
- Élaborer un plan de gestion écologique des emprises autoroutières;
- Mettre sur pied un programme d'évaluation et de suivi des tunnels d'arbres existant dans la région afin d'en assurer la pérennité;
- Participer avec les partenaires à améliorer l'image régionale sur les grands axes de pénétration à l'aide d'aménagements et de signalisation appropriés et cohérents avec le paysage environnant.

■ Améliorer la qualité de vie des riverains par la réduction des nuisances causées par la route

□ Prévoir et atténuer les nuisances causées par la route

- Conformément à la *Politique sur le bruit routier* du MTQ, mettre en place des mesures d'atténuation du bruit lorsque le niveau sonore dépasse le seuil acceptable fixé dans la Politique;
- Promouvoir auprès des Municipalités régionales de comté (MRC) et des municipalités l'insertion dans les documents d'urbanisme des mesures préventives concernant le bruit routier dans les zones d'affectation résidentielle, institutionnelle ou récréative;
- Tenir compte des éléments sensibles de l'occupation du territoire lors des modifications apportées au réseau de camionnage et de la planification des réseaux de véhicules hors route.

Renforcer les modes de transport collectif et alternatif

■ Favoriser le maintien, l'intégration ainsi que le développement du transport collectif des personnes

□ Viser une meilleure intégration des systèmes de transport

- Mettre l'expertise du Ministère à la disposition des partenaires visés afin de favoriser l'expansion du transport adapté dans les parties du territoire non encore desservies et, ainsi, faciliter le déplacement non seulement des personnes handicapées, mais aussi de la population en général;
- Soutenir la mise sur pied d'expériences pilotes prônant l'utilisation d'un guichet unique pour le traitement des demandes des usagers;
- Participer activement à la révision des programmes d'aide financière afin que soit pris en considération le contexte particulier de l'Estrie;
- Promouvoir l'accessibilité du transport collectif aux personnes handicapées.

□ Supporter le transport interurbain et son développement

- Accorder un soutien technique aux initiatives locales visant le maintien ou le développement du transport interurbain.

■ Appuyer le transport ferroviaire et le transport aérien

□ Favoriser l'utilisation des infrastructures ferroviaires pour le transport des marchandises

- Maintenir la fonctionnalité des passages à niveau;
- Soutenir la création de chemins de fer d'intérêt local (CFLI) pour compenser l'abandon de services par les grandes compagnies ferroviaires;
- Maintenir et améliorer les conditions de fluidité et de sécurité des principaux axes routiers assurant la liaison entre les parcs industriels existants et les points d'accès au réseau ferroviaire;
- Soutenir l'implantation d'équipements et de systèmes permettant de développer l'intermodalité rail-route.

□ Préciser le contexte du transport aérien dans la région

- Évaluer les possibilités d'expansion du transport aérien des personnes et des marchandises à l'aéroport régional de Sherbrooke.

■ Encourager l'utilisation du vélo comme moyen de transport et faciliter les déplacements piétonniers dans les agglomérations

□ Favoriser la mise en place et le développement d'équipements et de réseaux cyclables et de corridors de déplacements piétonniers

- Assurer l'intégration fonctionnelle et sécuritaire des réseaux cyclables avec le réseau routier;
- Accorder un soutien technique et financier à la mise en place de la Route verte et des autres réseaux cyclables, conformément à la *Politique sur le vélo* et au Programme d'aide financière à la Route verte;
- Lors des interventions en gestion de la circulation dans les traversées d'agglomération, en collaboration avec les municipalités concernées, accorder une attention particulière aux possibilités d'implantation d'équipements aptes à favoriser les déplacements piétonniers de façon sécuritaire.