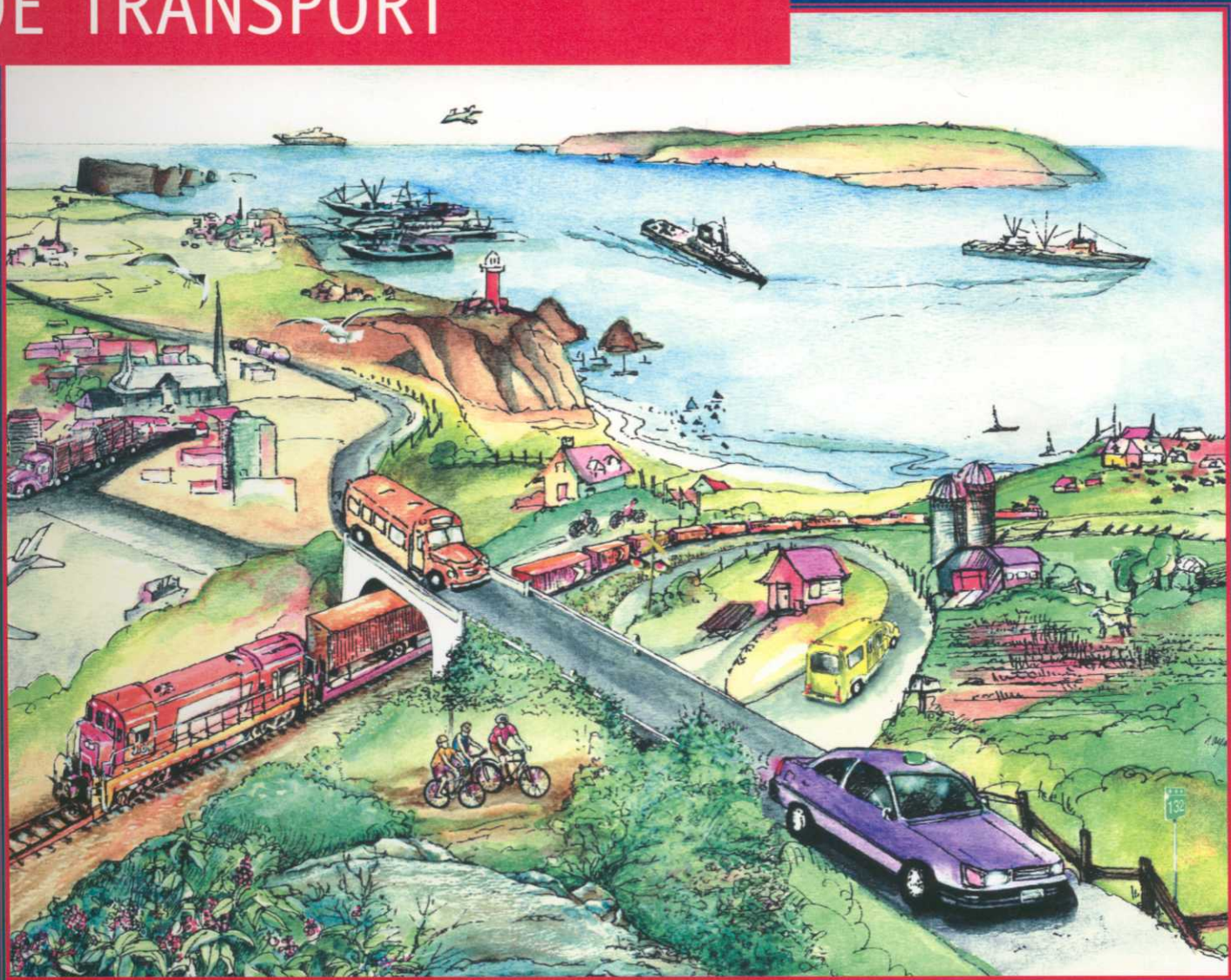


PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT



VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA
GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE

L'aquarelle de la couverture s'inspire du contexte géographique global de la Gaspésie pour représenter ses différents accès de transport.

Illustration : Raymond Pominville

Région de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine

PROPOSITION DE PLAN DE TRANSPORT

Ce document a été produit par la
Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine
du ministère des Transports
Rimouski, le 23 septembre 2002
Révisé le 6 février 2003

Pour de plus amples renseignements, communiquez avec :

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

Courriel : dtbqi@mtq.gouv.qc.ca

Téléphone : (418) 727-3674

Télécopieur : (418) 727-3673

Illustration : Raymond Pominville

Infographie : Imprim Art Bas-Saint-Laurent inc.

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2003
ISBN 2-550-40459-9

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES CARTES	IV
LISTE DES TABLEAUX	IV
LISTE DES FIGURES.....	IV
LISTE DES SIGLES.....	V
LEXIQUE	VI
INTRODUCTION	1
CONTEXTE DE RÉALISATION.....	9
1. MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES SUR UN RÉSEAU ROUTIER SÉCURITAIRE BASÉE SUR LES BESOINS DE DÉPLACEMENT INTERRÉGIONAL ET LOCAL	17
1.1 Fonctionnalité et état du réseau routier.....	17
Orientation 1.1 : Un réseau routier efficace au service des communautés locales, de l'industrie touristique et du développement socioéconomique de la région	24
Objectifs et moyens	25
1.1.1 Détermination du réseau stratégique régional.....	25
1.1.2 Maintien et amélioration des conditions de déplacement interrégional (fonctionnalité) et des caractéristiques géométriques sur le réseau stratégique régional.....	26
1.1.3 Maintien et amélioration des conditions de déplacement local et régional (fonctionnalité) et des caractéristiques géométriques sur les autres routes du réseau routier supérieur	27
1.1.4 Amélioration des conditions de déplacement sur les routes de camionnage.....	28
1.1.5 Amélioration de la qualité des chaussées	29
1.1.6 Protection du réseau routier le long des berges.....	29
1.1.7 Maintien et amélioration de la capacité structurale des ponts en accordant une priorité à ceux situés sur les axes routiers les plus importants et sur le réseau de camionnage	30
1.1.8 Gestion de l'urbanisation favorisant la fluidité et préservant l'intégrité du réseau stratégique régional en renforçant le partenariat entre les MRC, les municipalités et le MTQ	30
1.1.9 Développement et entretien des voies cyclables en collaboration avec les partenaires	32
1.1.10 Planification sécuritaire des sentiers de véhicules hors route	34

1.2	Sécurité routière, environnement et qualité de vie	34
	Orientation 1.2 : Un réseau routier sécuritaire avec un souci de protection de l'environnement et de la qualité de vie ...	39
	Objectifs et moyens	40
1.2.1	Amélioration de la sécurité routière	40
1.2.2	Respect et protection de l'environnement selon l'approche du développement durable	41
1.2.3	Prévention et correction des problèmes de pollution sonore en bordure des voies de circulation	42
1.2.4	Protection et mise en valeur des paysages le long des infrastructures de transport	43
2.	MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES MARITIMES, AÉRIENNES ET FERROVIAIRES DANS LE BUT DE DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ ET D'ASSURER LA DESSERTE DE LA RÉGION	71
2.1	Infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes	71
	Orientation 2.1 : Réseau d'infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes efficace répondant aux besoins de la région et optimisé par l'application de principes d'utilisation intermodale.....	78
	Objectifs et moyens	79
2.1.1	Maintien et amélioration d'un réseau d'infrastructures modales efficace et sécuritaire en vue d'assurer l'intermodalité et la complémentarité entre les modes	79
2.1.2	Optimisation des infrastructures en favorisant la mise en place de nouvelles logistiques de transport et des principes d'aménagement du territoire compatibles avec ces infrastructures.....	81
2.2	Services de transport des personnes interrégionaux	81
	Orientation 2.2 : Des services de transport des personnes interrégionaux accessibles et efficaces	85
	Objectifs et moyens	85
2.2.1	Maintien et amélioration des services de transport des personnes dans les modes maritime, ferroviaire et aérien et développement de l'industrie touristique	85
2.2.2	Maintien et amélioration du service de transport interurbain par autocar	86

3. INTÉGRATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT DES PERSONNES	89
3.1 Services de transport des personnes.....	89
Orientation 3.1 : Des services de transport collectif des personnes accessibles sur l'ensemble du territoire.....	93
Objectifs et moyens	93
3.1.1 Amélioration de l'offre de service en transport adapté en tenant compte des réalités régionales.....	93
3.1.2 Inclusion du transport scolaire dans la mise en commun du transport collectif	94
3.1.3 Développement de l'industrie du taxi.....	95
3.1.4 Mise en commun des systèmes de transport des personnes.....	95
4. AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE DE L'ORGANISATION AFIN D'OFFRIR DES SERVICES DE QUALITÉ À LA POPULATION	99
4.1 Performance de l'organisation et services aux citoyens.....	99
Orientation 4.1 : Une organisation plus performante afin d'améliorer les services à la population	99
Objectifs et moyens	99
4.1.1 Amélioration de la qualité des services aux citoyens en respect des exigences des lois en vigueur (Loi sur l'administration publique et Loi sur l'administration financière)....	99
4.1.2 Amélioration de la performance de l'organisation.....	100
4.1.3 Accroissement de la compétence et de l'efficacité du personnel à l'égard des nouvelles technologies de l'information et des communications	101
4.1.4 Amélioration des connaissances sur les infrastructures et les différents modes de transport.....	101
CONCLUSION.....	103
BIBLIOGRAPHIE	105
ANNEXE 1 – TABLEAUX SYNTHÈSES DES ENJEUX, ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET MOYENS D'ACTION	107

LISTE DES CARTES

Carte 1 –	Territoire à l'étude.....	3
Carte 2 –	Répartition de la population (1996) et classification fonctionnelle du réseau routier supérieur	45
Carte 3 –	Réseau de camionnage, pentes critiques importantes et secteurs urbanisés (Gaspésie)	47
Carte 4 –	Réseau de camionnage, pentes critiques importantes et secteurs urbanisés (Îles-de-la-Madeleine)	49
Carte 5 –	Débits de circulation des véhicules sur le réseau routier supérieur (DJMA, 2000)	51
Carte 6 –	Pourcentages et débits de circulation des véhicules lourds (DJMA, 2000).....	53
Carte 7 –	Caractéristiques géométriques et autres éléments de la route.....	55
Carte 8 –	Déficiences des chaussées (confort de roulement et orniérage).....	57
Carte 9 –	Réseaux cyclables.....	59
Carte 10 –	Réseau stratégique régional et réseau routier supérieur.....	61
Carte 11 –	Projets inscrits à la planification dans l'axe « Amélioration »	63
Carte 12 –	Projets inscrits à la planification dans l'axe « Conservation des chaussées »	65
Carte 13 –	Projets inscrits à la planification dans l'axe « Conservation des structures »	67
Carte 14 –	Analyse des accidents (1995-2000)	69
Carte 15 –	Infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes.....	87
Carte 16 –	Municipalités faisant partie d'un territoire de taxi (2000) ou desservies par un organisme de transport adapté (OTA) (1999).....	97

LISTE DES TABLEAUX

Tableau I –	Estimation de l'état d'avancement de la Route verte en Gaspésie (2002)	22
-------------	---	----

LISTE DES FIGURES

Figure 1 –	Étapes de réalisation du plan de transport	5
Figure 2 –	Évolution du nombre d'accidents selon la gravité (1996-2000)	34
Figure 3 –	Répartition des accidents selon le réseau (1996-2000).....	35
Figure 4 –	Parts de l'utilisation des modes de transport pour les marchandises	76

LISTE DES SIGLES

CCFG :	Corporation du chemin de fer de la Gaspésie
CFBC :	Chemin de fer Baie-des-Chaleurs
CFIL :	Chemin de fer d'intérêt local ou régional
CRCD :	Conseil régional de concertation et de développement
DJMA :	Débit journalier moyen annuel : indique le nombre moyen de véhicules qui circulent sur une section donnée de route, dans les deux directions, durant une journée. Il est obtenu à partir d'une évaluation du nombre de véhicules qui circulent sur une route durant une année, divisée par le nombre de jours correspondant, soit 365 jours. Il permet d'indiquer de façon générale le degré d'utilisation relative des grands axes routiers ¹ .
DJME :	Débit journalier moyen d'été : représente l'estimation du nombre moyen de véhicules qui circulent dans les deux directions, sur la route durant une journée des mois de juin, juillet, août et septembre. Il est particulièrement utile pour évaluer l'importance des déplacements dans des secteurs à vocation récréotouristique et de villégiature.
DJMH :	Débit journalier moyen hivernal : représente l'estimation du nombre moyen de véhicules qui circulent sur la route durant une journée des mois de décembre, janvier, février et mars. Celui-ci se révèle intéressant pour connaître l'importance des déplacements à destination ou en provenance des centres de ski ou d'autres centres d'activités hivernales.
IRI :	Indice de rugosité international (chaussée)
MRC :	Municipalité régionale de comté
MTQ :	Ministère des Transports du Québec
OTA :	Organisme de transport adapté
SCFQ :	Société des chemins de fer du Québec
STQ :	Société des traversiers du Québec

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

LEXIQUE

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

INTRODUCTION

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

Parmi les gestes témoignant de ces préoccupations accrues, citons la réalisation d'un exercice de planification stratégique en lien avec la mission du MTQ qui a permis d'effectuer des choix stratégiques pour guider la réalisation des activités ministérielles. De plus, le MTQ s'est donné comme objectif de réaliser un plan de transport pour chaque région du Québec. Cette volonté a été annoncée en 1995 dans le document présentant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire².

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

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

² MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : pour un aménagement concerté du territoire*, document complémentaire, Québec, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement, 1995, p. 31 et 32.

Le plan de transport de la région administrative de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine a été amorcé en 1999. Le territoire couvert comprend six MRC : La Haute-Gaspésie, La Côte-de-Gaspé, Le Rocher-Percé, Bonaventure, Avignon et Les Îles-de-la-Madeleine³ (Carte 1). La région est desservie par la Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine localisée à Rimouski et par quatre centres de services répartis sur le territoire. Il s'agit des centres de services des Îles-de-la-Madeleine (Cap-aux-Meules), de Gaspé, de Sainte-Anne-des-Monts et de New Carlisle.

³ Au sens juridique, la MRC des Îles-de-la-Madeleine a été dissoute pour être remplacée par la municipalité des Îles-de-la-Madeleine. Elle est assimilée à une MRC aux fins de l'application de certaines lois, dont la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU). Dans l'approche de la classification géographique type de l'Institut de la statistique du Québec, elle est traitée comme un territoire équivalant à une MRC. C'est également le cas dans le présent document. Nous utiliserons la même approche.



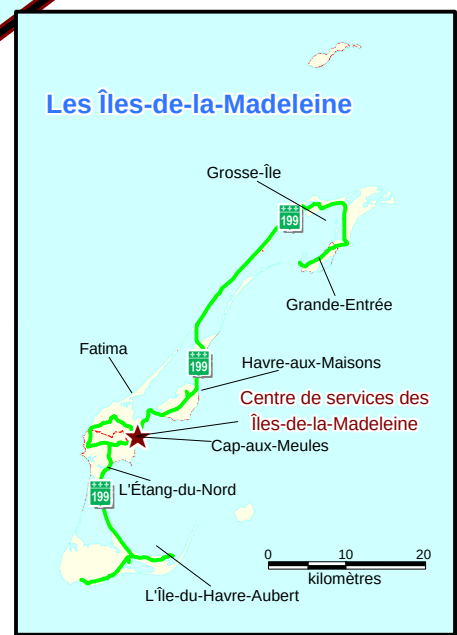
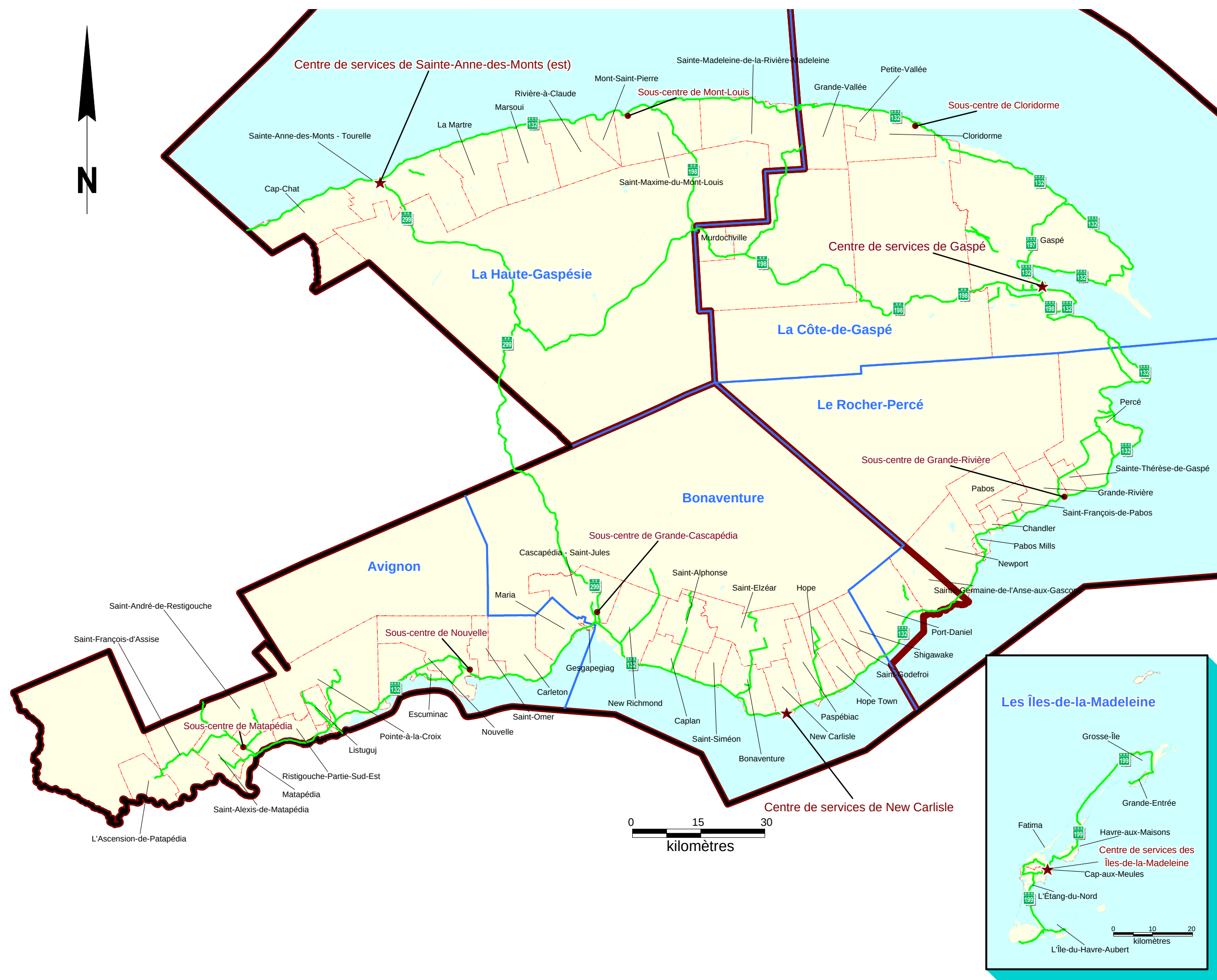
Plan de transport de la
Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine

Carte 1

Territoire à l'étude

Légende

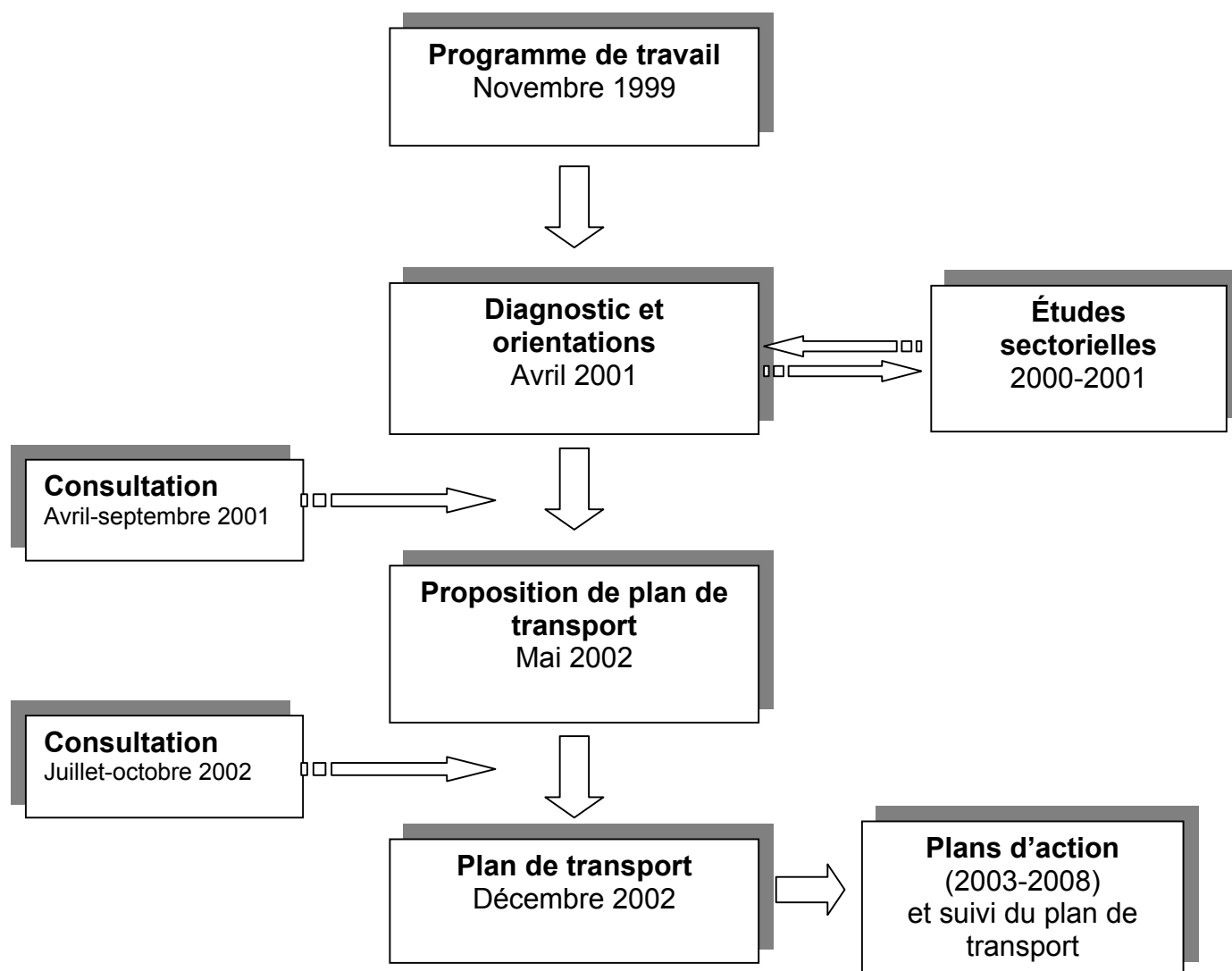
- ★ Centre de services
- Sous-centre de services
- Réseau routier supérieur
- ▭ Limite de la région à l'étude
- ▭ Centres de services (Limite MTQ)
- ▭ Limite de MRC
- ▭ Limite municipale



Cheminement du plan de transport : cinq grandes étapes

Le cheminement retenu pour l'élaboration du plan de transport s'articule autour de cinq grandes étapes (Figure 1). Le programme de travail a été déposé au mois de novembre 1999. Les études techniques nécessaires à la rédaction du diagnostic ont été effectuées en 2000 et 2001, et le diagnostic préliminaire fut déposé en avril 2001.

Figure 1 – Étapes de réalisation du plan de transport



Le document *Diagnostic et orientations* a été présenté au Comité technique (19 juin 2001), à la Table sectorielle des transports de la Gaspésie (26 juin 2001) et à la Table des préfets (5 juillet 2001). Les membres de la Table sectorielle des transports des Îles-de-la-Madeleine, les directeurs et les chefs de la Direction générale du Québec et de l'Est, la Direction générale des politiques et de la sécurité

en transport⁴ et ses six directions, puis, finalement, les centres de services de Sainte-Anne-des-Monts, de Gaspé, de New Carlisle et des Îles-de-la-Madeleine ont reçu une copie du document et plusieurs d'entre eux l'ont commenté.

Étapes

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

Démarche informative et de consultation

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

⁴ Direction de la planification et du partenariat, Direction du transport routier des marchandises, Direction de la sécurité en transport, Direction du transport terrestre des personnes, Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire, Direction de la recherche et de l'innovation en transport.

Structure du document

Le document est structuré en fonction de quatre enjeux établis à l'étape du diagnostic. Chaque enjeu est précédé d'un résumé de la problématique, suivi de la description des orientations, des objectifs et des actions s'y rattachant.

CONTEXTE DE RÉALISATION

La libéralisation des échanges, la révolution technologique, le repositionnement de l'État⁵ ainsi que les problématiques environnementales et d'aménagement du territoire exercent des pressions susceptibles de modifier, de façon importante, les besoins de transport et la façon d'y répondre. Par ailleurs, l'évolution démographique, la structure économique et la répartition des activités sur le territoire viennent aussi conditionner la demande en transport et, en conséquence, l'offre.

La *Politique de soutien au développement local et régional*, basée sur l'accompagnement et la responsabilisation des régions, encourage un partenariat encore plus étroit entre les organismes publics et privés, et ce, autant à l'échelle provinciale, régionale qu'à l'échelle locale⁶.

Aussi, par la *Politique nationale de la ruralité*, le gouvernement du Québec s'engage de façon solidaire à travailler au renouveau, à la prospérité et à la pérennité des communautés locales. Entre autres, l'État québécois entend adapter et moduler ses programmes et ses mesures pour tenir compte des spécificités des milieux ruraux, agir en partenariat avec les meneurs des communautés locales et régionales, et proposer, lorsque cela est souhaitable, des outils et des moyens décentralisés, rendant plus autonomes les collectivités rurales dans leur développement. Dans le domaine du transport, cela signifie davantage de ressources financières pour soutenir et consolider les expériences de transport intégré, mais aussi pour accélérer les investissements destinés à accroître sensiblement le rythme des interventions sur les infrastructures⁷. Finalement, au moment où les cadres institutionnels et gouvernementaux se redéfinissent, le MTQ doit revoir sa gestion en adoptant une approche qui met l'accent sur les résultats et la transparence⁸.

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

⁵ En référence à l'assainissement des finances publiques, la déréglementation et le rôle moins interventionniste de l'État.

⁶ SECRÉTARIAT AU DÉVELOPPEMENT DES RÉGIONS, *Politique de soutien au développement local et régional*, Les Publications du Québec, 1997, 50 p.

⁷ MINISTÈRE DES RÉGIONS, *Politique nationale de la ruralité*, Bibliothèque nationale du Québec, 2001, 73 p.

⁸ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Plan stratégique du ministère des Transports 2000-2003*, Québec, Direction des communications, mai 2000, p. 21.

ORIENTATIONS MINISTÉRIELLES ET GOUVERNEMENTALES

Mission et planification stratégique du MTQ

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

Les orientations et les axes d'intervention inscrits au plan stratégique 2001-2004 s'appliquant à la région de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine influencent le contenu du présent document⁹.

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

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

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

- Accroître la sécurité dans les transports

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

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

Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire

Le MTQ a participé à la formulation des orientations gouvernementales¹⁰ en matière d'aménagement du territoire lors du début du processus de révision des schémas d'aménagement. Voici les orientations qui concernent particulièrement les transports :

⁹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004*, Direction des communications, avril 2001, 50 p.

¹⁰ MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET COLLABORATEURS, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : pour un aménagement concerté du territoire*, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, 1994, p. 18, 78.

- 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;
- 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.

Grands principes du développement durable

Le MTQ souscrit également aux principes du développement durable tels que définis dans le rapport Brundtland. Pour le transport durable, le défi des pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) est l'instauration du transport écologiquement viable (TEV), « soit un transport qui ne met pas en danger la santé publique ni les écosystèmes et qui comble les besoins de mobilité tout en respectant les principes selon lesquels :

- a) les ressources renouvelables sont utilisées en quantités inférieures à leur taux de régénération et
- b) les ressources non renouvelables sont utilisées en quantités inférieures au taux de mise au point de substituts renouvelables¹¹. »

Dans la pratique, le MTQ applique la *Politique sur l'environnement* à toutes les étapes de réalisation de ses projets. Il participe également au projet de stratégie québécoise sur la diversité biologique 2002-2007¹², à l'atteinte des objectifs contenus dans la politique énergétique du Québec¹³ et aux objectifs gouvernementaux visant la gestion de l'urbanisation. De plus, le MTQ est directement impliqué dans le Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques¹⁴.

¹¹ Conférences de l'OCDE, *Vers des transports durables : points saillants de la conférence et aperçu des enjeux*, conférence de Vancouver organisée par l'OCDE sous les auspices du gouvernement du Canada, mars 1996, p. 13.

¹² MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, *Projet de stratégie québécoise sur la diversité biologique 2002-2007*, Québec, 2002.

¹³ MINISTÈRE des Ressources naturelles, *L'énergie au service du Québec : une perspective de développement durable*, Charlesbourg, Direction des relations publiques, 1996.

¹⁴ MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*, Québec, 2000.

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

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

Des services de base pour l'ensemble de la population

Enfin, le plan de transport intègre, dans la mesure du possible, les principes d'équité sociale. Il tente de répondre aux besoins fondamentaux de l'ensemble de la population régionale.

ORIENTATIONS RÉGIONALES

Le CRCD a complété et adopté, le 26 mai 2000, sa planification stratégique¹⁵. Cet exercice détermine les grands axes de développement privilégiés par la région et a conduit, le 15 septembre 2000, à la signature d'une entente cadre de développement avec le gouvernement du Québec¹⁶.

Cette planification stratégique s'appuie sur une vision du développement qui tire son essence des travaux provenant de 19 commissions sectorielles, dont cinq sont spécifiques aux Îles-de-la-Madeleine (transport, environnement, agroalimentaire, culture et tourisme), ainsi que de trois comités de travail. En conséquence, la région compte deux commissions sectorielles sur les transports, soit une pour la Gaspésie et une pour les Îles-de-la-Madeleine.

Les intervenants du milieu reconnaissent que les infrastructures jouent un rôle prépondérant dans le développement d'une région et d'une localité, particulièrement les infrastructures relatives au transport et à la libre circulation des personnes et des marchandises. Dans ce domaine, les axes et les priorités de développement ciblent plusieurs interventions.

¹⁵ CONSEIL RÉGIONAL DE CONCERTATION ET DE DÉVELOPPEMENT (CRCD) DE LA GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE, *Plan stratégique de développement de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine : les enjeux de demain 2000-2005*, mai 2000, 252 p.

¹⁶ Entente cadre de développement de la région de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine 2000-2005 entre le gouvernement du Québec représenté par le ministre des Régions, M. Jean-Pierre Jolivet, et le ministre responsable de la région de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, M. Maxime Arseneau, et le CRCD de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine représenté par M. Henri Le May. Signée à Grande-Rivière le 15 septembre 2000.

- Transport routier : consolidation, amélioration et réfection du réseau routier ainsi que maintien des services liés au transport des personnes, notamment le transport collectif et le transport interurbain des personnes
- Transport ferroviaire : assurer la pérennité du rail, la consolidation du réseau et des services ainsi que la promotion de l'utilisation du rail tant pour les personnes que pour les marchandises
- Transport aérien : amélioration et consolidation des services d'abord, puis amélioration des équipements actuels, classification des équipements, notamment sur le plan du statut
- Transport maritime : développement d'un lien maritime Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, positionnement stratégique de la région au regard du transport national et international des marchandises, harmonisation des services en fonction des besoins des utilisateurs et classification des équipements sur le plan du statut
- Transport intermodal : utilisation partagée du transport maritime, aérien, ferroviaire et routier dans un contexte d'utilisation optimale des infrastructures en fonction des besoins des entreprises et des personnes

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

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

En vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, les MRC ont la responsabilité de la planification de l'aménagement de leur territoire. Au moment de l'élaboration de la première génération des schémas d'aménagement, les contenus obligatoires et facultatifs en matière de transport se limitaient à l'énumération et à la localisation des infrastructures et des équipements de transport. Depuis les modifications apportées à cette loi en 1993, les schémas d'aménagement doivent désormais inclure la planification des transports et la détermination des voies de circulation occasionnant des contraintes à l'occupation du sol.

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

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

Les MRC de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine ont entrepris la révision de leur schéma d'aménagement. À ce jour, toutes les MRC ont produit leur document sur les objets de la révision (DOR). Le projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR) de la MRC d'Avignon a été présenté ainsi que le schéma d'aménagement révisé (SAR) de la MRC de La Côte-de-Gaspé. Dans la MRC d'Avignon, l'orientation en matière de transport vise l'atteinte de l'efficacité maximale des infrastructures de transport afin de répondre aux besoins des utilisateurs¹⁷.

Quant à la MRC de La Côte-de-Gaspé¹⁸, les orientations retenues en matière de transport sont :

- améliorer la sécurité et les conditions de circulation de la route 132;
- améliorer l'efficacité des routes 198, 197 et G-103;
- favoriser le maintien et le développement des infrastructures et des équipements liés au transport ferroviaire, maritime et aérien.

ENJEUX RÉGIONAUX

En tenant compte du contexte régional et du diagnostic concernant les transports dans la région, quatre enjeux ont été définis pour le plan de transport de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine.

Enjeu 1 : Mobilité des personnes et des marchandises sur un réseau routier sécuritaire basée sur les besoins de déplacement interrégional et local

Enjeu 2 : Maintien et amélioration des infrastructures maritimes, aériennes et ferroviaires dans le but de développer l'intermodalité et d'assurer la desserte de la région

Enjeu 3 : Intégration des systèmes de transport des personnes

Enjeu 4 : Amélioration de la performance de l'organisation afin d'offrir des services de qualité à la population

Ces enjeux de même que les orientations gouvernementales et régionales définies par le CRCD sont à la base de l'élaboration des six orientations qui constituent les lignes directrices du plan de transport. Des objectifs, des moyens d'action et des indicateurs sont rattachés à ces orientations, présentés dans les chapitres 1 à 4.

¹⁷ MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ D'AVIGNON, *Premier projet : schéma d'aménagement révisé*, Nouvelle, juin 2000, p. 60.

¹⁸ MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA CÔTE-DE-GASPÉ, *Schéma d'aménagement révisé*, Rivière-au-Renard, juillet 2001, p. 239.

1. Un réseau routier efficace au service des communautés locales, de l'industrie touristique et du développement socioéconomique de la région
2. Un réseau routier sécuritaire avec un souci de protection de l'environnement et de la qualité de vie
3. Un réseau d'infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes efficace répondant aux besoins de la région et optimisé par l'application de principes d'utilisation intermodale
4. Des services de transport des personnes interrégionaux accessibles et efficaces
5. Des services de transport collectif des personnes accessibles sur l'ensemble du territoire
6. Une organisation plus performante afin d'améliorer les services à la population

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

Étant responsable de l'exploitation du réseau routier supérieur, les actions réalisées par le MTQ visent à assurer la mobilité des personnes et des marchandises grâce à des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec. Ainsi, le MTQ se préoccupe de l'efficacité des systèmes de transport mais aussi des effets sur le milieu de vie, les paysages et l'environnement.

Les enquêtes sur la mobilité des personnes et des marchandises montrent l'importance du réseau routier. En effet, un sondage effectué par le MTQ en 1997 révèle que l'automobile représente 82 p. 100 des déplacements urbains et interurbains du Québec, comparativement à 9 p. 100 pour le transport collectif, à 6 p. 100 pour le vélo et la marche, à 2 p. 100 pour le train et à 0,1 p. 100 pour l'avion. Pour ce qui est du transport terrestre des marchandises à l'intérieur du Québec, il est estimé que 81 p. 100 se fait par camion et 19 p. 100 par train¹⁹.

1.1 FONCTIONNALITÉ ET ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER

Fonctionnalité du réseau routier

Le contexte géographique et historique de la région de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine fait en sorte que le réseau routier y est relativement peu hiérarchisé et que la population est dispersée le long de la côte, soit en bordure de la route nationale 132. Les routes nationales 132 et 197, et dans une certaine mesure les routes régionales 198 et 299, représentent, pour la péninsule gaspésienne, des axes importants de circulation à l'échelle régionale et même interrégionale. D'une part, ces routes assurent le lien entre les municipalités de la région et, d'autre part, avec le reste de la province, les Maritimes et les États américains. Aux Îles-de-la-Madeleine, la route nationale 199 assure le lien entre les localités, mais aussi avec le continent en passant par le port de Cap-aux-Meules. Finalement, le réseau routier supérieur est complété par les routes collectrices et les chemins d'accès aux ressources (Carte 2)²⁰.

Urbanisation du réseau routier

Près de 93 p. 100 de la population de la péninsule gaspésienne vit dans les municipalités côtières tandis qu'aux Îles-de-la-Madeleine, 56 p. 100 de la population habite la partie centrale de l'archipel (L'Étang-du-Nord, Fatima et Cap-aux-Meules) (Carte 2).

¹⁹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Des transports au service du développement du Québec : une perspective économique, sociale et environnementale*, document de travail, Direction de la planification et du partenariat, 21 décembre 2000, p. 8 et 10.

²⁰ Les cartes 2 à 14 inclusivement se retrouvent à la fin du chapitre.

En Gaspésie, 35 p. 100 de la route nationale 132 traverse un périmètre urbain et 37 p. 100 franchit une affectation extra-urbaine²¹. En regroupant le périmètre urbain avec l'affectation extra-urbaine, le pourcentage des secteurs urbanisés le long de la route de ceinture de la Gaspésie s'élève à 76 p. 100 dans la MRC d'Avignon, à 82 p. 100 dans la MRC de Bonaventure, à 87 p. 100 dans la MRC de La Côte-de-Gaspé et à 93 p. 100 dans la MRC du Rocher-Percé, alors qu'il n'est que de 32 p. 100 dans la MRC de La Haute-Gaspésie (Cartes 3 et 4).

La faible densité de la population, l'étalement urbain et l'absence de transport en commun sont des facteurs qui favorisent l'utilisation de l'automobile pour les déplacements dans la région. Les prévisions à la hausse d'ici 2021 du nombre de ménages (9 p. 100) dans la région pourraient contribuer à augmenter le nombre d'automobiles sur le réseau routier. Si ces nouveaux ménages s'établissent le long de la route nationale 132, cela contribuera à étendre les périmètres urbains et à réduire l'efficacité ainsi que le niveau de sécurité du réseau routier, sans compter l'impact du bruit sur la qualité de vie des résidents riverains. Considérant ces prévisions, la vigilance sera de mise en ce qui concerne l'aménagement du territoire pour maintenir les niveaux de service et de sécurité adéquats.

Débits de circulation

Malgré la baisse démographique, les débits de circulation ont augmenté, en moyenne, de 2 p. 100 annuellement sur la rive sud de la péninsule gaspésienne et de 1 p. 100 sur la rive nord entre 1988 et 1999. La vocation récréotouristique estivale ainsi que l'importance des activités saisonnières liées à l'exploitation des ressources se reflètent à travers le pourcentage du débit journalier moyen d'été (DJME) généralement supérieur de 23 p. 100 au débit journalier moyen annuel (DJMA).

C'est sur la pointe de la péninsule, la rive sud et l'ouest de la MRC de La Haute-Gaspésie que les débits de circulation (DJMA) sont les plus élevés sur le réseau supérieur de la Gaspésie. À l'exception de certaines municipalités, le DJMA sur la route nationale 132, dans la région de la Gaspésie, est généralement inférieur à 4 000 véhicules par jour. Toutefois, il atteint 5 000 à plus de 14 000 véhicules par jour dans la section urbaine de la ville de Gaspé, alors qu'il s'établit à près de 8 000 à Chandler, à plus de 5 000 à Sainte-Anne-des-Monts et sur plusieurs segments entre Paspébiac et Nouvelle, et à près de 5 000 à Grande-Rivière et à Pabos Mills. Sur le boulevard Inter-Provincial reliant le Québec au Nouveau-Brunswick à Pointe-à-la-Croix, le débit de circulation s'élève à 11 000 véhicules par jour. Aux Îles-de-la-Madeleine, le DJMA sur la route 199 est à moins de 2 000 véhicules par jour à Grande-Entrée, à plus de 3 000 à L'Île-du-Havre-Aubert et à plus de 16 000 à Cap-aux-Meules (Carte 5).

²¹ Cette affectation confère, à certains territoires localisés en périphérie des aires d'affectation urbaine, une fonction généralement résidentielle caractérisée par une plus grande dispersion de l'habitat. Les dénominations retrouvées dans les schémas sont les suivantes : périurbaine (Avignon), rurale (La Côte-de-Gaspé, Bonaventure et Le Rocher-Percé), d'agglomération (Le Rocher-Percé), habitat semi-intensif et rural (Les Îles-de-la-Madeleine).

Quant au nombre de véhicules lourds par jour, il se situe entre 400 et 600 à certains endroits sur la route 132, soit à Chandler et dans les sections routières entre Pointe-à-la-Croix et Bonaventure, alors qu'il est inférieur à 200 aux Îles-de-la-Madeleine (Carte 6).

Niveau de service

La région présente le meilleur niveau de service des routes nationales du Québec, puisque 68,5 p. 100 du réseau routier maintient un bon niveau de service, 31 p. 100 garde un niveau de service moyen et 0,5 p. 100 a un niveau de service faible (Gaspé et Cap-aux-Meules)²². Les conditions d'écoulement de la circulation sur le réseau national de la région sont généralement très bonnes comparativement aux autres régions du Québec. Toutefois, les niveaux de service moyen et faible sont localisés où les débits de circulation et l'urbanisation du réseau routier sont les plus élevés (Carte 5).

État
du réseau
routier

Bien que le MTQ investisse des sommes importantes chaque année pour améliorer le réseau routier, les besoins demeurent présents. Les caractéristiques propres au territoire, dont le relief fortement accidenté et la présence de cours d'eau, font en sorte que certaines sections des routes nationales et régionales présentent un nombre élevé de structures, de pentes et de courbes, notamment sur les routes 198 et 299 de même que sur certains tronçons de la route 132 dans la partie nord-est de la péninsule gaspésienne.

Pentes critiques²³

À l'échelle régionale, près de 70 p. 100 des pentes critiques sur les routes nationales 132 et 199 se retrouvent dans les MRC de La Côte-de-Gaspé et du Rocher-Percé. Sur 196 kilomètres de pentes dans ces MRC, une proportion de 43 p. 100 est considérée critique, soit près de 85 kilomètres. C'est sur la route nationale 132, dans la partie nord-est de la péninsule gaspésienne, que l'on retrouve les concentrations les plus importantes de pentes critiques : à l'est de Manche-d'Épée, de part et d'autre de Grande-Vallée, ainsi qu'à l'est de Pointe-à-la-Frégate. Sur cet itinéraire, le nombre de pentes critiques est estimé à quelque 0,85 par kilomètre, alors qu'il est à 0,56 et à 0,36 respectivement sur les routes régionales 198 et 299 et généralement inférieur à 0,11 dans la Baie-des-Chaleurs et sur la section nord-ouest de la péninsule²⁴ (Carte 3).

²² Données sur la circulation de 1996.

²³ Une pente est considérée critique lorsque la vitesse d'un camion type engagé dans cette pente diminue significativement selon différents critères établis.

²⁴ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Inventaire : Capacité – Courbes – Pentes des routes du Québec*, Québec, 1995.

Largeurs des accotements²⁵

Quant aux largeurs des accotements, près du tiers de la longueur des routes étudiées (routes nationales et régionales) présente des écarts importants avec les normes de conception actuelles. Cette problématique se situe à certains endroits sur la route 132 dans les MRC de La Côte-de-Gaspé et du Rocher-Percé ainsi que sur la route 199 aux Îles-de-la-Madeleine. La route 198 présente des écarts importants ou moyens sur 49 p. 100 de son parcours²⁶ (Carte 7).

Courbes sous-standards

Les MRC de La Côte-de-Gaspé et du Rocher-Percé comptent également le plus de courbes sous-standards, soit 25 kilomètres de courbes sous-standards représentant près de 19 p. 100 du total de la région (routes nationales et régionales). Sur la pointe de la péninsule gaspésienne, le nombre de courbes sous-standards varie entre 0,34 et 0,52 par kilomètre, comparativement à 0,16 sur les routes régionales 198 et 299, à 0,13 dans la Baie-des-Chaleurs et à 0,02 sur la section nord-ouest de la péninsule²⁷ (Carte 7).

Indice de rugosité international²⁸ et orniérage

L'analyse de l'état des chaussées selon l'indice de rugosité international (IRI) indique que les routes régionales ont le pourcentage le plus élevé de déficiences au-dessus du seuil d'intervention (43 p. 100), suivies des collectrices (35 p. 100) et des nationales (27 p. 100). Pour ce qui est de l'orniérage, 90 p. 100 du réseau routier supérieur est caractérisé par des déficiences faibles ou nulles, 8 p. 100 par des déficiences mineures et seulement 2 p. 100 par des déficiences majeures. Les routes collectrices et nationales ont le pourcentage de déficiences majeures le plus élevé avec 3 p. 100 et 2 p. 100 respectivement, alors que les régionales ne comptent aucune déficience majeure d'orniérage (Carte 8)²⁹.

Ouvrages d'art

Pour ce qui est de l'état des structures sous la responsabilité du MTQ, 3 p. 100 (7) de celles-ci sont jugées déficientes, 56 p. 100 (120) sont acceptables et 41 p. 100 (88) sont en très bon état³⁰. En ce qui concerne les quais de bois qui

²⁵ L'évolution des normes de conception selon la classification de la route fait en sorte que certaines routes qui satisfaisaient aux normes antérieurement n'y correspondent plus.

²⁶ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Inventaire : Capacité – Courbes – Pentes des routes du Québec*, Québec, 1995.

²⁷ Ibid.

²⁸ L'IRI mesure le résultat des déformations, des gonflements et des tassements de la route.

²⁹ La carte 8 contient seulement les déficiences majeures d'IRI et d'orniérage. Dans le cas de l'IRI, le seuil d'intervention comprend également les déficiences mineures.

³⁰ L'évaluation des structures résulte de la compilation des données recueillies lors des inspections détaillées de janvier 1998 à décembre 2000.

protégeaient auparavant la route 132, ils ont été remplacés en grande majorité par des murs de béton et des enrochements entre les années 1976 et 1986.

Toutefois, le réseau routier n'a pas été reconstruit dans quelques municipalités de la rive nord de la péninsule gaspésienne, c'est-à-dire à La Martre, Marsoui, Rivière-à-Claude, Saint-Maxime-du-Mont-Louis (Mont-Louis et L'Anse-Pleureuse) et Manche-d'Épée. À ces endroits, entre autres, les structures (ponts et murs) ont besoin d'un rajeunissement. C'est également le cas du pont de la rivière Saint-Jean à Gaspé.

L'érosion des berges menace la pérennité d'une partie de l'infrastructure routière. En effet, 60 sites d'érosion et projets de stabilisation des berges ont été répertoriés le long de la côte gaspésienne et aux Îles-de-la-Madeleine³¹. Le recul de la falaise ou de la plage a été constaté à 32 endroits et la détérioration des murs ou de l'empierrement à 28 endroits.

À l'occasion, des interventions ponctuelles sont nécessaires pour réparer des murs érodés par la mer. On estime à près de 60 kilomètres de murs de béton et à 40 kilomètres d'enrochement à entretenir. Les interventions en vue de protéger le réseau routier sont assujetties au processus d'examen et d'évaluation environnementale.

Réseaux récréatifs

Réseaux récréatifs

Le développement de la Route verte par différents partenaires régionaux, conjugué aux nombreux projets des MRC, des municipalités et des clubs récréatifs, fait en sorte que les réseaux récréatifs, tels que les voies cyclables et les sentiers de motoneige ou de véhicules tout-terrain, sont appelés à s'étendre considérablement dans la région, contribuant à soutenir le développement touristique du territoire. L'intégrité de ces corridors récréatifs doit être préservée. Ces réseaux doivent se développer en vue d'assurer la sécurité des usagers.

Voies cyclables

D'une longueur de 438 kilomètres, la Route verte de la péninsule gaspésienne s'étend de la limite ouest de Saint-André-de-Restigouche jusqu'à Rivière-au-Renard (Gaspé) à l'est, en passant par la Baie-des-Chaleurs. Sur ce tronçon, les aménagements cyclables seraient réalisés sur près de 212 kilomètres (48 p. 100). Toutefois, en raison de la discontinuité des aménagements, seulement 47 kilomètres de pistes cyclables ont été balisés par Vélo Québec (5,6 kilomètres dans Nouvelle, 28 kilomètres dans Bonaventure et Caplan et 13 kilomètres dans Maria) (Carte 9).

³¹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Programme de protection des berges Gaspésie et Îles-de-la-Madeleine : plan d'action pour la réalisation des études d'impact à privilégier* (version préliminaire), Service du soutien technique, 28 novembre 2001.

Tableau I – Estimation de l'état d'avancement de la Route verte en Gaspésie (2002)

	Route verte	Réalisé 1999-2002	À réaliser
MTQ	274 km	89 km	185 km
Municipalités et privé	164 km	123 km	41 km
Total	438 km	212 km	226 km

Note : Données mises à jour le 18 février 2002

Sur les 274 kilomètres de voies cyclables planifiés en accotements asphaltés sur le réseau supérieur du MTQ, près de 185 kilomètres restent à faire. Environ 41 kilomètres de voies cyclables devront être aménagés en milieu municipal ou sur des terrains privés. Les principales contraintes d'aménagement sont liées à la présence de cours d'eau (rivière Cascapédia, barachois de Chandler et de Gaspé) ou de secteurs urbains (Gaspé).

La Route verte des Îles-de-la-Madeleine³² est évaluée à 102 kilomètres, dont 64 en accotements asphaltés sur le réseau supérieur et 38 en pistes cyclables ou en chaussées désignées³³. Environ 38 kilomètres restent à aménager sur le réseau routier du MTQ.

Le réseau cyclable régional, d'une longueur de 121 kilomètres, s'étend de la limite ouest de Capucins (Cap-Chat) à Manche-d'Épée (Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine). Environ 81 p. 100 des aménagements cyclables sont réalisés (52 sur 64 kilomètres) entre Tourelle (Sainte-Anne-des-Monts) et Manche-d'Épée (Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine). Entre Grande-Vallée et Rivière-au-Renard (Gaspé), le tracé de la route 132 n'a pu être retenu en raison des coûts d'aménagement prohibitifs, de la faisabilité technique complexe ainsi que des problèmes importants de sécurité. Quant au réseau local, il est constitué de mini-circuits. Un premier inventaire a été réalisé par l'Unité régionale loisir et sport Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine en 1999. Ces mini-circuits sont décrits dans l'étude de faisabilité technique du tracé de la Route verte³⁴.

Véhicules hors route

La région compte plus de 57 motoneiges par tranche de 1 000 habitants, comparativement à 20 pour le Québec, et 55 véhicules tout-terrain par tranche de 1 000 habitants en comparaison à 25 pour le Québec. Considérant le nombre de motoneiges et de véhicules tout-terrain ainsi que le potentiel d'attraction touristique

³² Vélo Québec vient de mandater l'Unité régionale loisir et sport pour réaliser une étude de faisabilité technique du tracé de la Route verte.

³³ MRC DES ÎLES-DE-LA-MADELEINE, *Tracé potentiel de la Route verte aux Îles-de-la-Madeleine*, juillet 2000.

³⁴ UNITÉ RÉGIONALE LOISIR ET SPORT GASPÉSIE–ÎLES-DE-LA-MADELEINE, *Étude de faisabilité du tracé de la Route verte : perspectives et recommandations*, 1999.

de la région, l'apport économique des véhicules hors route est très important en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine.

Les activités liées à la motoneige sont mieux encadrées et organisées que celles se rapportant au véhicule tout-terrain. En 1999-2000, 14 clubs de motoneige avec 2 537 membres entretenaient 2 308 kilomètres de sentiers. Pour ce qui est des véhicules tout-terrain, la région est caractérisée par une faible pénétration de la Fédération québécoise des clubs quads (FQCQ). Cette situation serait attribuable à la jeunesse de la fédération et à une réticence des clubs à accepter un encadrement.

La problématique des sentiers et de la circulation des véhicules hors route demeure actuelle. En effet, la circulation dans les emprises routières, sur les routes publiques, les plages et les terrains privés constitue un problème réel davantage important du côté du véhicule tout-terrain, alors que la pérennité des sentiers constitue toujours une problématique importante pour les différents clubs. Aux Îles-de-la-Madeleine, l'utilisation du véhicule tout-terrain y est problématique en raison de la présence de milieux fragiles, dont les dunes de sable qui font l'objet de programmes de restauration (fixation, etc.), de sensibilisation et de surveillance.

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

Orientation 1.1 : Un réseau routier efficace au service des communautés locales, de l'industrie touristique et du développement socioéconomique de la région

Comme les ressources financières sont limitées, des choix pertinents s'imposent afin de maximiser les ressources disponibles. De ce fait, la priorité devra être accordée aux interventions qui répondront aux objectifs ministériels et régionaux, tout en corrigeant le plus grand nombre de problématiques. Ces choix doivent être faits dans le but d'assurer le transport des personnes et des marchandises sur un réseau routier efficace au service des communautés locales, de l'industrie touristique et du développement socioéconomique de la région. C'est dans cet esprit que les objectifs et les actions déterminés au plan de transport viendront maintenir et améliorer la fonctionnalité, la capacité, l'état et l'entretien du réseau routier supérieur.

Chaque année, le MTQ investit des sommes importantes pour améliorer le réseau routier de la région. De 1997 à 2001, le budget annuel pour l'amélioration du réseau routier (15,6 millions de dollars) ainsi que pour la conservation des chaussées (5,5 millions de dollars) et des structures (2,7 millions de dollars) a été en moyenne de 24 millions de dollars. En 2002-2003, soit la première année du plan d'accélération des travaux routiers, le budget s'élève à 36 millions de dollars, ce qui constitue une année de référence pour les budgets annuels à venir. Ainsi, en 2002-2003, 25 millions de dollars sont prévus pour l'amélioration du réseau routier, 6,5 millions pour la conservation des chaussées et 3,8 millions pour la conservation des structures.

En soutien au développement économique et à l'industrie touristique de la région, le MTQ prévoit également consacrer près de 23 millions de dollars sur trois ans dans le cadre du projet de mise en valeur des Chic-Chocs pour l'amélioration des accès routiers au parc de la Gaspésie et aux réserves fauniques avoisinantes via Sainte-Anne-des-Monts et Mont-Saint-Pierre (Carte 11 – Secteur F)³⁵.

En raison du développement socioéconomique de la région et de l'importance de l'accès rapide vers les grands centres et les marchés, certaines actions visent à déterminer un réseau stratégique régional et à améliorer les conditions de déplacement interrégional. De plus, en renforçant le partenariat entre les municipalités, les MRC et le MTQ, une meilleure gestion de l'urbanisation permettrait de préserver l'intégrité du réseau stratégique régional ainsi que la qualité de vie des résidents et d'assurer la sécurité de tous les usagers. Considérant l'importance des communautés locales et de l'industrie touristique, des actions ont pour objectif d'améliorer les conditions de déplacement sur l'ensemble du réseau routier supérieur. Tous ces objectifs sont en lien avec ceux qui visent l'amélioration de l'état du réseau routier, la qualité des chaussées et la conservation des structures. Pour ce faire, différents types de travaux (reconstruction, conservation des chaussées et des structures) et un entretien de qualité sont préconisés. Finalement, des interventions

³⁵ Communiqué, *Le premier ministre annonce des investissements de près de 62 millions pour la mise en valeur des Chic-Chocs*, parc de la Gaspésie, lundi 24 septembre 2001.

permettront de terminer les aménagements de la Route verte et de favoriser le développement des sentiers de véhicules hors route.

Objectifs et moyens

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

1.1.1 Détermination du réseau stratégique régional

- Déterminer le réseau stratégique régional ainsi que les autres routes du réseau routier supérieur [Carte 10 – Proposition]
 - ❖ La distance des grands centres et des marchés de même que l'importance de l'automobile et du camion dans le transport interurbain des personnes et des marchandises militent en faveur d'un réseau routier stratégique régional efficace, fonctionnel et sécuritaire. En Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine, celui-ci assure le lien entre les municipalités de la région d'une part et avec le reste de la province, les Maritimes et les États américains d'autre part.
 - ❖ La détermination d'un réseau routier stratégique est un processus dynamique qui évolue selon la situation socioéconomique de la région. Ainsi, lors de sa détermination, la démographie, le tourisme et le développement socioéconomique sont pris en considération, puisqu'ils ont un effet direct sur l'utilisation du réseau routier et la sécurité des usagers.
 - ❖ Selon ces éléments, le réseau stratégique régional englobe la route nationale 132 (de Cap-Chat à Rivière-au-Renard et de Gaspé à Saint-André-de-Restigouche), la route nationale 197, la route collectrice nommée chemin Lemieux et le boulevard Inter-Provincial à Pointe-à-la-Croix reliant les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick. Aux Îles-de-la-Madeleine, la route nationale 199 assure le lien entre les localités, mais aussi avec le continent en passant par le port de Cap-aux-Meules.
 - ❖ Pour leur part, les routes régionales 198 et 299 représentent des axes importants de circulation sur les plans local et régional. Quant aux autres routes du réseau supérieur, les collectrices et celles donnant accès aux ressources, elles viennent compléter le réseau routier supérieur en répondant aux besoins des communautés locales, touristiques et industriels.

**Réseau
stratégique
régional**

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

1.1.2 *Maintien et amélioration des conditions de déplacement interrégional (fonctionnalité) et des caractéristiques géométriques sur le réseau stratégique régional*

**Fonctionnalité
du réseau
routier**

- Suivre l'évolution des conditions de circulation sur le réseau stratégique régional à l'aide des débits de circulation et des niveaux de service
- Poursuivre les travaux d'amélioration sur **le réseau stratégique régional (routes nationales)**

**Réseau
stratégique
régional**

- Effectuer des travaux de reconstruction en milieu rural et urbain [nombre de kilomètres de travaux, sommes investies]
- Construire des voies auxiliaires³⁶ et des voies de dépassement en tenant compte du milieu traversé (rural ou urbain) [nombre de kilomètres de voies, sommes investies]
- Réaménager des intersections [nombre d'intersections, sommes investies]
- Corriger les courbes sous-standards [nombre de courbes sous-standards, sommes investies]
- Corriger les pentes critiques en privilégiant les pentes importantes [nombre de pentes critiques, sommes investies]
- Élargir et asphaltier les accotements [nombre de kilomètres d'accotements, sommes investies]
 - ❖ Plusieurs travaux de reconstruction en milieu rural et urbain sont planifiés sur le réseau stratégique régional (routes 132, 197 et 199) afin d'améliorer la structure, le drainage, les caractéristiques géométriques de la route et la sécurité des usagers.
 - ❖ En milieu rural, des travaux de reconstruction de la route 132 sont planifiés dans les MRC d'Avignon (Carte 11 – Secteur E), du Rocher-Percé (Carte 11 – Secteur D) et de La Côte-de-Gaspé (de Grande-Vallée à Cloridorme) (Carte 11 – Secteur B). Aux Îles-de-la-Madeleine, des travaux sont prévus sur la route 199 pour obtenir de meilleures distances de visibilité aux intersections et pour corriger des courbes sous-standards.
 - ❖ En milieu urbain, des travaux de reconstruction sont planifiés sur la route 132 dans la MRC de La Haute-Gaspésie (Carte 11 – Secteur A), sur les routes 132 et 197 dans la MRC de La Côte-de-Gaspé (à Rivière-au-Renard et dans l'agglomération de Gaspé) (Carte 11 – Secteur C), sur la route 132 dans la MRC du Rocher-Percé (Carte 11 – Secteur D) et sur la route 199 aux Îles-de-la-Madeleine.
 - ❖ Des travaux d'amélioration relatifs à la correction de courbes et de pentes sont planifiés dans les MRC d'Avignon, de Bonaventure et de La Haute-Gaspésie.

³⁶ Partie de la chaussée contiguë à la voie de circulation utilisée, selon le cas, comme bande de stationnement, voie d'accélération ou de décélération ou comme toute autre voie affectée à des usages autres que l'écoulement normal en section courante.

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

1.1.3 *Maintien et amélioration des conditions de déplacement local et régional (fonctionnalité) et des caractéristiques géométriques sur les autres routes du réseau routier supérieur*

- | | |
|--|--|
| Routes
régionales | <p>➤ Poursuivre les travaux d'amélioration routière sur les routes régionales</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Effectuer des travaux de reconstruction en milieu rural et urbain [nombre de kilomètres de routes] ● Construire des voies auxiliaires et des voies de dépassement en tenant compte du milieu traversé (rural ou urbain) [nombre de kilomètres de voies, sommes investies] ● Réaménager des intersections [nombre d'intersections, sommes investies] ● Corriger les courbes sous-standards [nombre de courbes sous-standards, sommes investies] ● Corriger les pentes critiques [nombre de pentes critiques, sommes investies] ● Élargir et asphaltier les accotements [nombre de kilomètres d'accotements, sommes investies] ❖ Plusieurs travaux d'amélioration sont planifiés sur les routes régionales 299 et 198 (Carte 11). Certains travaux de reconstruction en milieu rural sont planifiés sur la route 299 dans le cadre du projet de mise en valeur des Chic-Chocs pour l'amélioration des accès routiers au parc de la Gaspésie et aux réserves fauniques avoisinantes (Carte 11 – Secteur F). Pour ce qui est de la route 198, des travaux de reconstruction en milieu rural et urbain sont planifiés afin d'améliorer les caractéristiques géométriques de la route et la sécurité des usagers. |
| Autres routes
du réseau
supérieur | <p>➤ Poursuivre les travaux d'amélioration routière sur les autres routes du réseau supérieur</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Effectuer des travaux de reconstruction en milieu rural et urbain [nombre de kilomètres de routes, sommes investies] ● Réaménager des intersections [nombre d'intersections, sommes investies] ● Corriger les courbes sous-standards [nombre de courbes sous-standards, sommes investies] ● Corriger les pentes critiques [nombre de pentes critiques, sommes investies] ● Asphaltier les accotements lorsque le DJMA est supérieur à 5 000 véhicules par jour ou lorsqu'il y a présence d'une voie cyclable, de courbes sous-standards, de pentes critiques ou, encore, lorsqu'il y a des problèmes d'érosion [nombre de kilomètres d'accotements, sommes investies] ❖ Plusieurs travaux d'amélioration sont planifiés sur les autres routes du réseau routier supérieur, notamment des travaux de reconstruction en milieu rural dans la MRC de La Haute-Gaspésie pour améliorer l'accès routier au parc de la Gaspésie et aux réserves fauniques avoisinantes (projet de mise en valeur des Chic-Chocs) (Carte 11 – Secteur F). |

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)
--

1.1.4 Amélioration des conditions de déplacement sur les routes de camionnage

Les projets d'amélioration des infrastructures routières doivent prendre en compte les besoins des entreprises de transports. Les municipalités et le MTQ doivent continuer à travailler ensemble en vue d'établir une réglementation harmonieuse qui assurera le maintien d'un réseau de camionnage efficace.

Routes de camionnage

- Améliorer la qualité des routes de camionnage en réalisant les travaux d'amélioration et de conservation et en apportant les mesures appropriées
 - Intervenir, de façon prioritaire, sur les tronçons présentant des déficiences majeures d'IRI et d'orniérage, des pentes critiques et des courbes sous-standards [nombre de kilomètres de déficiences majeures réhabilitées, pourcentage d'IRI et d'orniérage, nombre de kilomètres de pentes critiques et de courbes sous-standards]
- Assurer la cohérence des réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ [nombre d'ententes et de règlements municipaux]
 - Harmoniser les réseaux de camionnage [cartographie des réseaux de camionnage]

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

1.1.5 Amélioration de la qualité des chaussées

État du
réseau
routier

Chaussée

- Maintenir et améliorer la qualité des chaussées pour atteindre et respecter les objectifs ministériels selon la classification des routes
 - Réhabiliter ou reconstruire les chaussées avec déficiences majeures [nombre de kilomètres de chaussées, pourcentage de déficiences d'IRI et d'orniérage, sommes investies]
 - Effectuer le recouvrement de la surface des chaussées [nombre de kilomètres de chaussées resurfacées, pourcentage de déficiences mineures de l'IRI, sommes investies]
 - Effectuer les travaux de drainage, de protection contre l'érosion et de stabilisation de talus [nombre de kilomètres de travaux, sommes investies]
 - ❖ Les moyens d'action établis se rapportent aux projets inscrits à la planification dans l'axe « Conservation des chaussées ». Dans l'ensemble, la majeure partie des travaux visent le recouvrement de la surface (Carte 12).

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

1.1.6 Protection du réseau routier le long des berges

Ouvrages
d'art

- Surveiller l'évolution des zones vulnérables à l'érosion et planifier les interventions en vue de protéger le réseau routier
 - Surveiller les sites d'érosion littorale pouvant affecter le réseau routier et évaluer les différents scénarios d'intervention [nombre de sites, scénario évalué]
 - Rencontrer et consulter les représentants des municipalités ainsi que les intervenants concernés et soumettre les choix d'intervention au processus d'examen et d'évaluation environnementale [nombre d'études, d'inventaires, de projets]
 - Intervenir sur les sites jugés prioritaires en reconstruisant les murs détériorés, en procédant à de l'enrochement ou en construisant d'autres murs selon le cas [nombre d'interventions, sommes investies]
 - Effectuer la réfection des murs dont la structure est altérée [nombre de murs, sommes investies]
 - Réparer les murs qui nécessitent des travaux préventifs [nombre de murs, sommes investies]
 - ❖ Les projets de conservation des structures inscrits à la planification ont été cartographiés (Carte 13). Le MTQ a préparé une étude présentant la problématique globale de l'érosion des berges et déterminé des projets de protection des berges le long des routes 132 et 199. Un plan d'action et

une évaluation des scénarios d'intervention sont en cours de réalisation. Ce travail fait partie des étapes de préparation et d'approbation (environnement, schéma d'aménagement, milieu) des projets routiers.

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

1.1.7 *Maintien et amélioration de la capacité structurale des ponts en accordant une priorité à ceux situés sur les axes routiers les plus importants et sur le réseau de camionnage*

- Reconstruire, réparer et renforcer les ponts déficients en accordant une priorité à ceux situés sur le réseau de camionnage
 - Reconstruire les ponts dont la capacité structurale est jugée insuffisante [nombre de ponts, sommes investies]
 - Effectuer la réfection des ponts dont la structure est altérée [nombre de ponts, sommes investies]
 - Renforcer les ponts réhabilitables dont la capacité est jugée insuffisante [nombre de ponts, sommes investies]
 - Réparer les ponts qui nécessitent des travaux de conservation [nombre de ponts, sommes investies]
 - ❖ Les projets de conservation des structures inscrits à la planification ont été cartographiés (Carte 13). Les structures jugées déficientes font l'objet d'un suivi rigoureux. Elles se retrouvent à des endroits où le profil de la route doit être revu et, de ce fait, font l'objet du processus d'intégration des préoccupations du milieu et d'approbation environnementale.

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

1.1.8 *Gestion de l'urbanisation favorisant la fluidité et préservant l'intégrité du réseau stratégique régional en renforçant le partenariat entre les MRC, les municipalités et le MTQ*

**Aménagement
du territoire
et
Urbanisation
du réseau
routier**

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

Puisque l'aménagement du territoire a, à des degrés divers, des effets sur l'efficacité et la sécurité des réseaux de transport ainsi que sur la qualité de vie des résidents riverains, les outils mis à la disposition des MRC dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, notamment les dispositions en matière de zonage et de lotissement, doivent correspondre aux objectifs souhaités pour chacune des catégories de routes.

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

**Gestion des
corridors
routiers**

- Appliquer les principes de la gestion des corridors routiers et de la traversée des agglomérations lors de projets routiers
 - Aménager la route en milieu urbain selon les principes de la traversée des agglomérations [nombre d'interventions, nombre de kilomètres de travaux, sommes investies]
 - ❖ La gestion des corridors routiers a comme finalité de répondre aux besoins des usagers de la route et des résidents riverains. Elle intègre des principes liés à la fonction de la route, à la sécurité routière et à la qualité de vie en bordure de celle-ci. Différents aspects comme la circulation, la sécurité, les aménagements géométriques, l'aménagement urbain, l'environnement, le développement commercial de même que les divers usagers, notamment les conducteurs, les cyclistes, les piétons, les commerçants et les résidents, doivent être considérés. Ainsi, cette approche reconnaît l'interrelation entre la route et son environnement.
- Apporter l'appui nécessaire aux MRC et aux municipalités dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme [nombre d'interventions associées aux schémas d'aménagement et aux plans d'urbanisme, modifications à ces documents]
- Encourager et appuyer les MRC à mettre de l'avant des mesures visant à améliorer la fluidité et la sécurité sur le réseau stratégique régional dans les schémas d'aménagement [nombre de mesures en relation avec le transport dans les schémas d'aménagement]
 - Consolider et circonscrire les périmètres urbains afin de limiter l'étalement urbain
 - Établir des règles en matière de zonage, de lotissement et de construction qui tiennent compte de la classification fonctionnelle de la route (réseau stratégique régional)
 - Délimiter les zones prioritaires d'aménagement en périphérie immédiate des secteurs déjà urbanisés afin de planifier les développements futurs
 - Localiser les nouvelles rues dans les plans d'urbanisme en collaboration avec le MTQ

- Apporter des mesures de correction des accès et de gestion des nouveaux accès
 - Corriger les accès non conformes selon les normes dans le cadre d'un projet ou d'une intervention sur le réseau routier en portant une attention particulière aux endroits où les taux d'accident sont élevés [nombre de projets, sommes investies]
 - Contrôler l'aménagement des nouveaux accès et le raccordement au réseau routier supérieur
- Coordonner les interventions sur le réseau routier avec celles du milieu
 - Rencontrer les représentants du monde municipal pour échanger sur les interventions planifiées [nombre de rencontres]

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (•) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

1.1.9 Développement et entretien des voies cyclables en collaboration avec les partenaires

Voies cyclables

Le MTQ fait partie du Comité régional de la Route verte de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine et y apporte son expertise technique en matière de conception et de signalisation des voies cyclables. Il offre également son soutien technique aux MRC et aux municipalités qui lui en font la demande.

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

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

Aide au développement

- Contribuer techniquement et financièrement à la réalisation de la Route verte de toute la région en privilégiant les projets d'asphaltage des accotements contigus aux sections réalisées par le milieu [nombre de kilomètres d'accotements asphaltés, nombre de kilomètres subventionnés, sommes investies]
 - Réserver un budget afin d'asphalter les accotements ou de procéder à la pose d'une couche d'usure sur les tronçons routiers faisant partie de la Route verte [nombre de kilomètres d'aménagements cyclables, sommes investies]
 - Contribuer financièrement aux aménagements cyclables en site propre [nombre de kilomètres subventionnés]
 - ❖ Sur le réseau routier supérieur, il reste à aménager 226 kilomètres de voies cyclables (Route verte), dont 185 en Gaspésie et 38 aux Îles-de-la-Madeleine. En 2002-2003, 46 kilomètres de voies cyclables seront

aménagés pour un investissement de 2,3 millions de dollars. Quant aux 177 kilomètres restants, 77 (3,8 millions de dollars) nécessitent l'asphaltage des accotements et 55 une couche d'usure (8,4 millions de dollars). Finalement, la Route verte longe, sur 45 kilomètres, des tronçons de routes sur lesquels des projets majeurs de reconstruction, évalués à 54,8 millions de dollars, sont planifiés.

- ❖ En 1999, le MTQ a mis en place le *Programme d'aide financière au développement de la Route verte* afin de soutenir financièrement le milieu et de terminer la Route verte d'ici 2005. Pour le Québec, ce programme dispose d'un budget global de 21 millions de dollars, dont une enveloppe de 2 millions pour l'année 1999-2000 et une enveloppe de 4 millions pour les quatre années financières suivantes. Un montant additionnel de 3 millions de dollars a été ajouté en 2001-2002 à l'enveloppe régulière afin de répondre à la demande.
- ❖ Pour les trois premières années du Programme, une aide de 0,4 million de dollars a été accordée pour soutenir sept projets dans la Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine, évalués à près de 1,5 million de dollars.
- Contribuer financièrement à l'entretien de la Route verte [nombre de kilomètres entretenus, sommes investies]
 - ❖ En 2001, le MTQ a mis en place le *Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte* dans le but de soutenir les partenaires municipaux à la prise en charge de l'entretien de la Route verte. Ce programme vise les pistes cyclables hors route et les voies cyclables aménagées sur le réseau routier local, en autant que ces aménagements sont situés sur l'itinéraire de la Route verte. L'aide financière accordée représente 50 p. 100 des coûts d'entretien maximaux admissibles, lesquels varient selon le type d'aménagement. En 2002, ce programme contribue à l'entretien des 21,4 kilomètres de la Route verte balisés par Vélo Québec. Une aide totale de 6 295 \$ a été accordée en 2002-2003³⁷.
- Contribuer à la réalisation des **réseaux cyclables local et régional** selon les paramètres de la *Politique sur le vélo* [longueurs des aménagements cyclables, sommes investies]
 - Apporter une aide technique à l'établissement de réseaux cyclables contigus au réseau routier supérieur en tenant compte des besoins des cyclistes et de la sécurité routière [nombre de projets ayant bénéficié d'une aide du MTQ]
 - Intégrer les aménagements cyclables aux travaux routiers [longueurs des aménagements cyclables, sommes investies]
 - Mettre en place une base de données sur les aménagements cyclables [réalisation de la base de données]

Aide à l'entretien

³⁷ Données du 16 septembre 2002.

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

1.1.10 Planification sécuritaire des sentiers de véhicules hors route

- Apporter un soutien technique à la planification des sentiers de véhicules hors route [nombre d'interventions]
 - ❖ Conformément à son projet de politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières, le MTQ privilégie une approche de concertation et de partenariat avec les intervenants concernés par l'utilisation des véhicules hors route, afin de favoriser le développement de sentiers sécuritaires et le respect de la réglementation en vigueur.

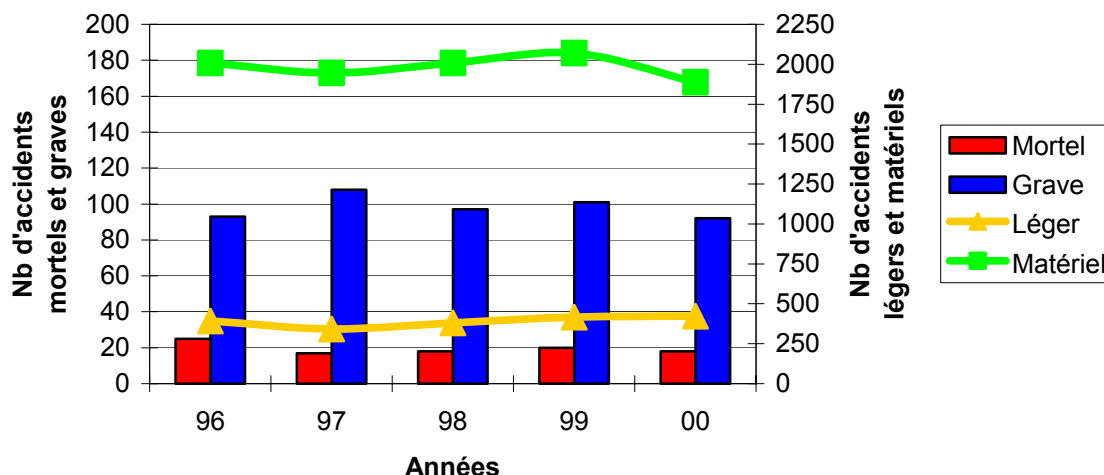
Véhicules
hors route

1.2 SÉCURITÉ ROUTIÈRE, ENVIRONNEMENT ET QUALITÉ DE VIE

Sécurité
routière

De 1996 à 2000, l'analyse des accidents indique qu'il s'est produit, en moyenne, 2 500 accidents annuellement qui ont fait l'objet d'un rapport d'accident rédigé par un corps policier municipal ou provincial. De ce nombre, une moyenne annuelle de 20 accidents ont été mortels dans la région (Figure 2).

Figure 2 – Évolution du nombre d'accidents selon la gravité (1996-2000)

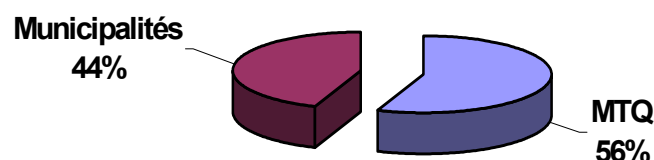


Bien que le réseau routier à l'entretien du MTQ ne représente que 29 p. 100 de la longueur totale du réseau routier de la région, les statistiques révèlent que 44 p. 100 des accidents surviennent sur le réseau routier municipal, comparativement à 56 p. 100 sur le réseau routier supérieur (Figure 3)³⁸. C'est généralement sur les routes du MTQ que les vitesses et les débits sont les plus élevés. En effet, 77 p. 100

³⁸ Sur l'ensemble du réseau routier de la région, 56 p. 100 des accidents et 74 p. 100 des accidents corporels surviennent sur les routes du MTQ.

du réseau à l'entretien du MTQ est affiché à 90 km/h ou 80 km/h avec un DJMA pondéré de 1 900 véhicules par jour.

Figure 3 – Répartition des accidents selon le réseau (1996-2000)



L'analyse des accidents de 1996 à 2000 révèle que la route 197 présente le taux d'accident le plus élevé de la région, principalement dans le secteur de Rivière-au-Renard. Sur la route 198, plusieurs déficiences sont notées sur de petites sections réparties tout le long de son parcours entre Murdochville et Gaspé. Le secteur de l'hôpital présente aussi un taux d'accident élevé. Quant à la route 299, c'est la section entre Cap-Seize et la route du Lac-Sainte-Anne qui présente un certain nombre de sections déficientes. Finalement, le taux d'accident (nombre d'accidents par un million de véhicules par kilomètre) sur les routes nationales affichées à 90 km/h est comparable au taux de l'ensemble de la province.

Les parties de routes les plus urbanisées sont celles où la fréquence des accidents est la plus élevée. D'ailleurs, il a été démontré que la densité du développement et la multiplication d'accès directs au réseau routier supérieur contribuent de façon significative aux accidents routiers. Les résultats d'une recherche sur le sujet pour la route de ceinture de la Gaspésie montrent que le taux d'accident croît avec la fréquence des accès commerciaux-publics, des intersections et des accès résidentiels³⁹. Les accès résidentiels et les intersections influencent significativement le taux d'accident en milieu rural, alors que les accès commerciaux-publics et les intersections font de même en milieux périurbain et urbain. Selon les milieux et l'itinéraire, chaque fois que l'on ajoute entre 2 à 3 intersections, 5 à 7 accès commerciaux-publics ou 9 à 40 accès résidentiels, on observe une augmentation du taux d'accident d'une unité (Carte 14).

- En raison des possibilités de conflit, un grand nombre d'accidents (40 p. 100) surviennent aux intersections sur les routes du MTQ. Il existe une relation directe entre le nombre d'accidents et le nombre d'accès et d'intersections.
- Sur les routes affichées à 50 km/h, le taux d'accident de la région est inférieur à la moyenne provinciale, même s'il s'agit des sections présentant le taux d'accident le plus élevé.

³⁹ Louis BELZILE, *Modélisation de l'impact des accès au réseau routier sur la sécurité routière et la vitesse prescrite : le cas particulier de la route de ceinture de la Gaspésie (route 132)*, Rimouski, Université du Québec à Rimouski, rapport présenté comme exigence partielle du programme de maîtrise en développement régional, 2000, 110 p.

- Sur les routes affichées à 70 km/h (83 kilomètres en excluant les chemins d'accès aux ressources), le taux d'accident est supérieur à la moyenne provinciale.
- Pour la route 132, le taux d'accident est plus élevé dans le secteur de Rivière-au-Renard, le secteur urbanisé de Gaspé et le secteur Chandler–Newport.
- Sur la route 199, deux intersections dans les secteurs urbanisés de Cap-aux-Meules et de Fatima et une section de route à Grande-Entrée présentent un taux d'accident préoccupant.

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

Environnement

Préoccupé par les questions environnementales liées à son mandat, le MTQ a réalisé de nombreuses études, recherches et évaluations environnementales à l'intérieur des projets routiers assujettis à différentes lois et à différents règlements émanant tant des gouvernements fédéral et provincial que des MRC (schémas d'aménagement) et des municipalités (plans d'urbanisme).

Soucieux de l'impact de ses activités près des milieux humides, le MTQ a produit, en 1992, le guide *Ponts et ponceaux : lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique* (1992).

Cette même année, il a mis en place le *Programme de gestion des déchets générés par les activités du MTQ* (1992) et a publié en 1996 un guide qui précise la nature des déchets générés ainsi que les modes d'entreposage et d'élimination de ces produits⁴⁰. Entre-temps, en 1994, le MTQ a adopté la *Politique sur l'environnement* qui s'appuie sur le concept de développement durable. Cette politique est basée sur sept principes : les responsabilités environnementales, la sécurité et la santé publique, l'aménagement du territoire, l'énergie, les relations avec le public, la recherche et le développement ainsi que la législation⁴¹.

Depuis la mise en œuvre de cette politique, le MTQ a publié le *Cahier des charges et devis généraux* (1997), qui contient des clauses de qualité du produit et de respect de l'environnement dans les cas où les travaux sont réalisés par un entrepreneur. De plus, il a adopté la *Politique sur le bruit routier* (1998)⁴².

⁴⁰ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Guide de gestion des déchets générés par les activités du MTQ*, Direction de la planification, Service de l'environnement, 1996.

⁴¹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *La Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, Direction des communications, 1994, 12 p.

⁴² MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Politique sur le bruit routier*, Service de l'environnement, mars 1998.

Afin d'intégrer à l'ensemble de ses activités les outils existants et les préoccupations environnementales énoncées dans la *Politique sur l'environnement*, le MTQ envisage maintenant la mise en place d'un système de gestion environnementale (SGE) et l'adhésion à la certification ISO 14001.

Finalement, comme le gouvernement fédéral a déclaré que les sels de voirie étaient des substances toxiques et qu'il n'existe pas de produit de remplacement, le MTQ souhaite mettre en place un plan de gestion de l'utilisation des sels de voirie afin de réduire, dans la mesure du possible, leur application sur le réseau routier tout en assurant la sécurité routière (utilisation rationnelle).

Bruit

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

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

Un sondage effectué auprès de 59 municipalités de la région administrative en septembre 2000 montre que la circulation routière dans les milieux bâtis occasionne des problèmes. En effet, sur 46 municipalités qui ont répondu au sondage, 25 (54 p. 100) ont indiqué qu'elles étaient confrontées à des problèmes environnementaux liés à la circulation routière. Les problèmes sont principalement associés au bruit occasionné par la circulation des véhicules lourds et l'usage du frein moteur (Jacob), aux vibrations, à la poussière et à la vitesse excessive dans les milieux bâtis.

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) oblige les MRC à déterminer les voies de circulation dont la présence, actuelle ou projetée, occasionne des contraintes majeures à l'occupation du sol en raison du bruit produit par la circulation routière. Le long de ces voies de circulation, les MRC peuvent y définir les grandes affectations du sol et y déterminer les usages. Les MRC doivent également établir des normes minimales dans les zones de contraintes qui obligent les municipalités faisant partie de leur territoire à adopter des dispositions réglementaires en matière de zonage et de lotissement visant à atténuer les effets sonores de la circulation routière.

En vertu de la *Politique sur le bruit routier (1998)*, l'approche préventive incite le MTQ à assurer un climat sonore acceptable lors des nouveaux projets routiers de même que les municipalités locales lors de nouveaux projets de construction résidentielle, institutionnelle ou à caractère récréatif. Par ailleurs, une approche correctrice peut être nécessaire pour régler un problème de bruit déjà existant si une étude demandée par une municipalité démontre effectivement la présence d'un problème associé au bruit des véhicules.

Paysages

L'interrelation entre la route et son environnement a incité le MTQ à produire le document d'information et de sensibilisation *La gestion des corridors routiers : aménagements routiers dans la traversée des agglomérations (1997)* afin de favoriser des aménagements routiers mieux intégrés au milieu urbain. De plus, préoccupé par la dimension paysagère et l'aspect visuel des infrastructures, le MTQ intègre des concepts d'aménagement paysager lors de la conception, de la réalisation et de l'entretien des projets routiers, aéroportuaires et portuaires.

Orientation 1.2 : Un réseau routier sécuritaire avec un souci de protection de l'environnement et de la qualité de vie

Les objectifs et les moyens d'action retenus face à cette orientation concernent les interventions sur le réseau routier ayant un impact sur la sécurité routière, le bruit et l'environnement.

Ainsi, puisque certains tronçons routiers et certaines intersections présentent des taux d'accident relativement élevés (niveaux de sécurité problématiques), des interventions doivent être privilégiées pour corriger la situation et accroître la sécurité des usagers. De plus, compte tenu de l'importance des réseaux cyclables et des sentiers de véhicules hors route pour le développement socioéconomique de la région, des mesures doivent être mises de l'avant pour assurer la sécurité de ces activités.

Plusieurs zones résidentielles, situées principalement le long de la route 132, sont déjà perturbées par le bruit routier. Les solutions durables au problème de pollution sonore passent d'abord par la planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire. À cet égard, le MTQ, les MRC et les municipalités ont la responsabilité de prendre les mesures de planification nécessaires pour prévenir les problèmes de bruit causés par la circulation routière. Par ailleurs, le MTQ entend réaliser, conformément à sa politique, et de concert avec les municipalités, des mesures correctives dans les zones sensibles déjà établies le long du réseau routier qui sont les plus fortement affectées par le bruit de la circulation.

Concernant la protection de l'environnement, le MTQ module ses interventions sur le réseau routier en fonction de la sensibilité des milieux traversés et contribue à la mise en valeur de certains habitats. Il poursuit également la recherche et le développement de solutions visant à réduire l'impact de ses interventions sur l'environnement.

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

Objectifs et moyens

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

1.2.1 Amélioration de la sécurité routière

Sécurité
routière

La sécurité routière constitue une priorité au MTQ et représente un élément important pour la détermination des projets routiers à réaliser. La sécurité routière est aussi une préoccupation constante lors de la conception et de la réalisation de tous les projets routiers. Le MTQ fournit également des efforts importants à la sécurité sur les chantiers de construction. D'ailleurs, un plan d'action en matière de sécurité sur les chantiers a été rendu public en 2001 et a permis d'améliorer la sécurité des travailleurs et celle des usagers de la route.

La *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – Volet routier* précise les enjeux et les pistes d'action du MTQ afin d'accroître la sécurité et de réduire le nombre et la gravité des accidents routiers. Un plan d'action découlant de cette politique et un bilan sont élaborés annuellement.

- Participer à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan d'action annuel ministériel en matière de sécurité [plan d'action annuel]
 - Mettre la priorité sur les actions concernant la sécurité en fonction des problématiques régionales et de la politique nationale
 - Mettre en œuvre les actions faisant partie du plan d'action annuel
 - ❖ En lien avec les enjeux de la *Politique de sécurité dans les transports*, le plan d'action annuel établit les actions à mettre en œuvre et définit les responsabilités des directions centrales et territoriales. Ce plan d'action touche les infrastructures routières, le transport des personnes et des marchandises, l'environnement socioéconomique et l'entretien des équipements de sécurité⁴³.
 - ❖ Les accidents sont analysés de façon continue pour les routes du réseau supérieur de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine afin de déterminer et de corriger les éléments problématiques de l'environnement routier (Carte 14).
- Participer à l'élaboration du bilan annuel ministériel en matière de sécurité routière [bilan annuel]
 - Effectuer la mise à jour des problématiques et des actions réalisées pour un bilan régional et national.
 - ❖ Les directions centrales et territoriales du MTQ contribuent à la réalisation d'un bilan annuel ministériel des activités en matière de sécurité routière⁴⁴.

⁴³ Plan d'action 2002-2003 issu de la *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – Volet routier*, extraits concernant le MTQ (directions centrales et territoriales).

⁴⁴ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Sécurité routière : principales actions du ministère des Transports du Québec 2001-2002*, Québec, Service des politiques de sécurité de la Direction de la sécurité en transport, avril 2002.

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

1.2.2 *Respect et protection de l'environnement selon l'approche du développement durable*

Les actions en matière d'environnement s'appliquent à toutes les infrastructures de transport appartenant ou étant à la gestion du MTQ.

Environnement

- Participer au projet de stratégie québécoise sur la diversité biologique 2002-2007
 - Mettre en place, d'ici 2006, un système de gestion environnementale (SGE) de type ISO 14001 [système de gestion environnementale]
 - Adhérer à la certification ISO 14001 [certification ISO 14001]
 - Favoriser, dans un contexte d'intermodalité, des modes de transport plus performants du point de vue environnemental [nombre de projets réalisés favorisant l'intermodalité]
 - ❖ Pour la plupart, ces actions sont à l'étape d'évaluation et d'autorisation par le MTQ.
- Contribuer à la réalisation du plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques [nombre d'actions et de projets réalisés]
 - ❖ Le MTQ est le coordonnateur de dix mesures et le partenaire pour trois autres mesures qui ont des effets directs sur la réduction de gaz à effet de serre. Il participe également à l'élaboration d'une stratégie québécoise de réduction de gaz à effet de serre au sein du Comité interministériel sur les changements climatiques (CICC).
 - ❖ Dans la région, l'utilisation du transport maritime et ferroviaire ainsi que l'intermodalité pour le transport des marchandises de même que la mise en commun des services de transport collectif et l'appui au transport en commun sont des actions concrètes qui visent la réduction de gaz à effet de serre.
- Réaliser des projets de développement, d'amélioration ou d'entretien des infrastructures de transport qui respectent les exigences de la *Politique sur l'environnement* du MTQ et des différentes lois sur la protection de l'environnement
 - Réaliser des études environnementales à l'intérieur des projets [nombre d'études]
 - Intégrer et maintenir la notion de protection de l'environnement dans chacune des étapes de planification et de réalisation des projets [nombre de projets qui respectent la *Politique sur l'environnement*]
- Entreposer, éliminer et recycler les déchets générés par les activités du MTQ selon la réglementation en vigueur

- Chercher des solutions novatrices qui permettraient de réduire les effets nuisibles des sels de voirie sur l'environnement sans compromettre la sécurité des usagers de la route [solutions apportées]
 - ❖ Ces solutions résident dans l'amélioration des techniques de déneigement, d'épandage et d'entreposage des sels et de gestion des neiges usées. Le MTQ compte mettre en place un plan de gestion de l'utilisation des sels de voirie (utilisation rationnelle).
- Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ [bilan environnemental]
 - ❖ Le MTQ tient à jour ses suivis environnementaux et entreprendra, si nécessaire, des études spécifiques afin d'être au fait de l'état de la situation des composantes sensibles du territoire. Il améliorera, au besoin, les mécanismes permettant l'intégration de la sensibilité des milieux dans le choix des interventions sur le territoire. De plus, les études environnementales doivent inclure des moyens permettant de mieux intégrer la mise en valeur des composantes du milieu.
 - ❖ Par les activités de construction et d'entretien sur son réseau, le MTQ perturbe l'évolution naturelle des lacs, des rivières et des zones humides. Une attention particulière sera portée à la recherche de solutions aux nuisances liées à l'érosion des sols et à l'utilisation de sels à déglacer et d'abrasifs. De nouvelles approches seront également évaluées afin de réduire les problèmes liés à la proximité des infrastructures routières des milieux riverains et des zones humides.

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

1.2.3 Prévention et correction des problèmes de pollution sonore en bordure des voies de circulation

Bruit

- Mettre en application la *Politique sur le bruit* basée sur des approches préventive et corrective
 - Mesures préventives (approche de planification intégrée)**
 - Collaborer avec les MRC afin de prévenir les problèmes de pollution sonore causés par la circulation routière [nombre de projets réalisés en collaboration avec les partenaires]
 - ❖ Dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement, le MTQ compte collaborer avec les MRC afin de déterminer si la présence actuelle ou projetée des voies de circulation fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ces voies est soumise, en raison du bruit routier, à des contraintes majeures de sécurité et de santé publique ou de bien-être en général.
 - ❖ En matière d'aménagement du territoire, les MRC et les municipalités peuvent établir les usages, les constructions, les ouvrages ou les activités cadastrales qui sont permis ou prohibés en fonction d'une norme sur la distance minimale à respecter par rapport aux infrastructures routières.

Elles peuvent également prohiber les usages sensibles au bruit à proximité d'une voie de circulation dans les secteurs où le niveau sonore atteint un seuil considéré comme étant critique.

Mesures correctrices

- Mettre en œuvre des mesures d'atténuation dans les zones sensibles établies⁴⁵ le long du réseau routier du MTQ lorsque le niveau de bruit extérieur aura atteint le seuil de 65 dBA L_{eq24h} [nombre d'interventions réalisées]
 - ❖ Conformément à la *Politique sur le bruit routier*, l'engagement du MTQ 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.
 - ❖ Lors de ses travaux d'amélioration ou d'entretien de son réseau, le MTQ voit à mettre en œuvre des mesures d'atténuation du bruit (nouveau revêtement de la chaussée par exemple) dans les secteurs les plus fortement affectés.
- Informer les intervenants municipaux au sujet de la *Politique sur le bruit*
 - ❖ En matière de planification, une approche harmonisée à l'échelle de la région apparaît nécessaire pour prévenir les problèmes de bruit. Des mesures doivent être intégrées dans les schémas des MRC.

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

1.2.4 Protection et mise en valeur des paysages le long des infrastructures de transport

Paysages

Le MTQ intègre la dimension paysagère dans la planification des projets routiers. Il entend poursuivre ses efforts et tentera dorénavant d'élargir le cadre d'intervention au réseau routier existant et aux infrastructures aériennes et portuaires. Ceci sous-entend la considération du corridor routier dans son ensemble, l'emprise de la route et ses abords de même que l'entourage des différentes infrastructures appartenant au MTQ. Par conséquent, plusieurs interventions dans ce domaine nécessitent la collaboration des MRC et des municipalités.

- Recourir aux aménagements paysagers dans la résolution de problématiques particulières [nombre de travaux, sommes investies]
 - Utiliser les outils d'architecture de paysage pour solutionner des problématiques particulières : modification de la composition de l'environnement perçu par les usagers en vue d'améliorer la sécurité, plantation de haies brise-vent afin d'améliorer les conditions de conduite hivernales, aménagement à l'approche et à l'intérieur de la traversée des

⁴⁵ Les aires récréatives de même que les aires résidentielles et institutionnelles déjà construites ou pour lesquelles un permis de construction a été délivré avant l'entrée en vigueur de la Politique sur le bruit routier, soit mars 1998.

agglomérations, restauration de l'ancien corridor, végétalisation des berges des cours d'eau perturbées par une intervention, écran végétal limitant les vues négatives ou isolant les résidents d'une infrastructure de transport, etc.

- ❖ Les vents peuvent créer des zones de poudrière, occasionnant souvent une réduction de la visibilité. Le MTQ considère, comme solutions viables, l'aménagement de haies brise-vent ou le maintien de bandes boisées le long du réseau routier comme il est préconisé dans des règlements municipaux relatifs au déboisement.
- Harmoniser les interventions en transport avec les traits de caractère du paysage [nombre d'interventions]
 - Assurer le maintien et la mise en valeur des attraits visuels du paysage pour les usagers des modes de transport et les résidents : vue sur la mer, éléments significatifs de la vocation maritime tels que les phares, les quais, les havres de pêche, etc.
 - Concevoir les interventions et inclure des aménagements paysagers contribuant à fondre les interventions au paysage : minimiser les modifications apportées au relief naturel, tirer parti des points hauts du profil en raison de leurs attraits, planter en milieux forestier et urbain, engazonner en paysage agricole
 - ❖ Lors de la construction ou du réaménagement de routes, le MTQ intègre, de façon accrue, la dimension paysagère à toutes les étapes de la planification d'un projet, qu'il soit assujéti ou non à la procédure d'évaluation des impacts. Le MTQ favorise également l'intégration de mesures visant à préserver et à mettre en valeur les paysages qui sont visibles des corridors routiers dans les schémas d'aménagement des MRC.

Plan de transport de la Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine

Carte 2

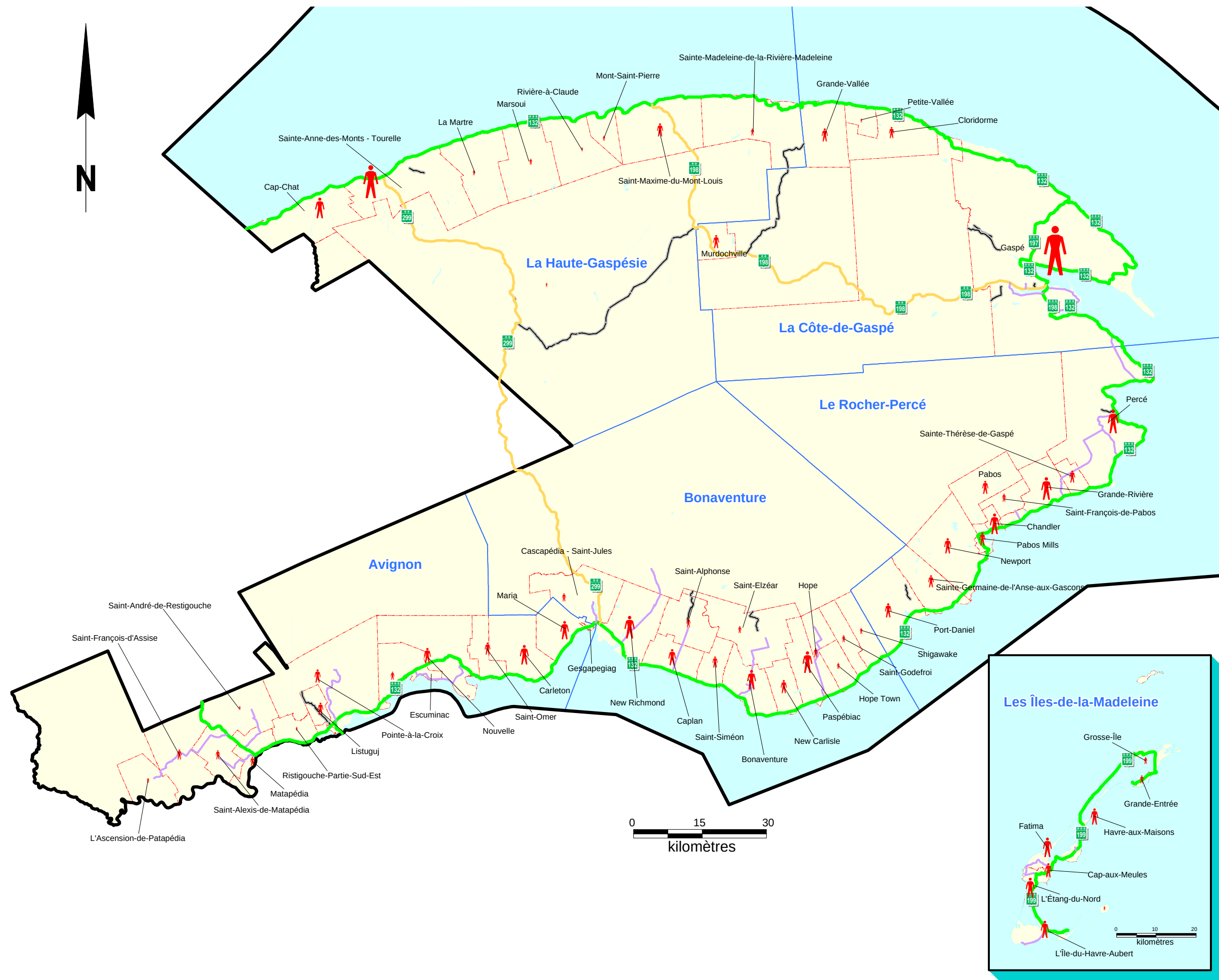
Répartition de la population (1996)
et classification fonctionnelle
du réseau routier supérieur

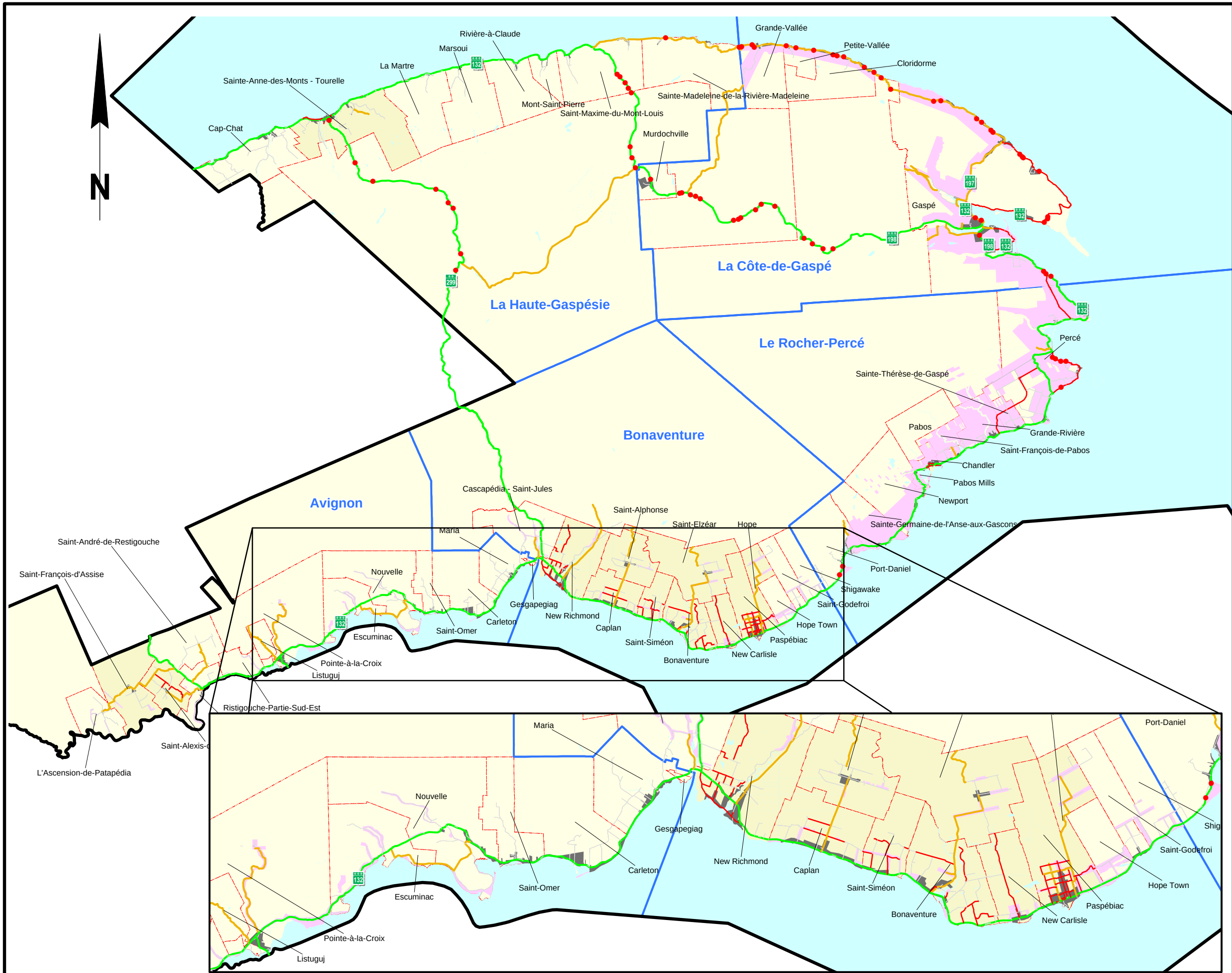
Légende

Population 1996



Classification des routes





Plan de transport de la
Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine

Carte 3

Réseau de camionnage,
pentes critiques importantes
et secteurs urbanisés
Gaspésie

Légende

Pentes critiques (1995)

Réduction de vitesse

● Importante

Réseau de camionnage (2001)

Routes de transit
Routes restreintes
Routes interdites
Autres routes

Grandes affectations

Agglomération extra-urbaine
Urbaine

Réseau routier local
Municipalité avec réglementation
pour le camionnage
Limite municipale
Limite de la région à l'étude
Limite de MRC

Plan de transport de la Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine

Carte 4

Réseau de camionnage, pentes critiques importantes et secteurs urbanisés Îles-de-la-Madeleine

Légende

Pentes critiques (1995)

Réduction de vitesse

● Importante

À noter qu'il n'y a aucune pente critique.

Réseau de camionnage (2001)

— Routes de transit
— Routes restreintes
— Routes interdites
— Autres routes

Grandes affectations

■ Agglomération extra-urbaine
■ Urbaine

— Réseau routier local

■ Municipalité avec réglementation
pour le camionnage

■ Limite municipale

■ Limite de la région à l'étude

■ Limite de MRC

Les Îles-de-la-Madeleine

Grosse-Île

Grande-Entrée

Fatima

Havre-aux-Maisons

Cap-aux-Meules

L'Étang-du-Nord

L'Île-du-Havre-Aubert

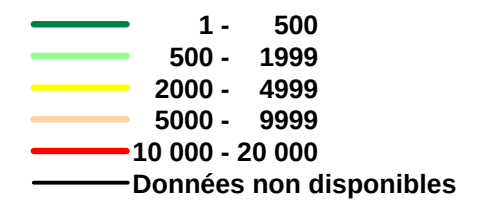
Plan de transport de la Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine

Carte 5

Débits de circulation des
véhicules sur le
réseau routier supérieur
(DJMA, 2000)

Légende

Débits journaliers moyens annuels des véhicules



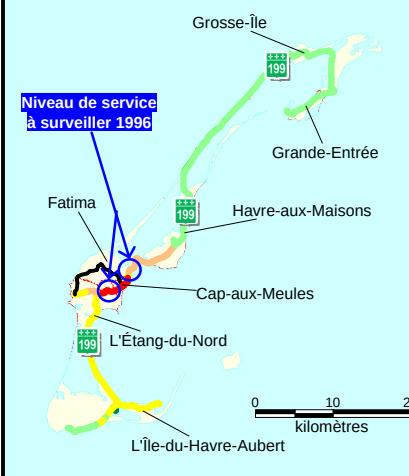
Limite de la région à l'étude

Limite municipale

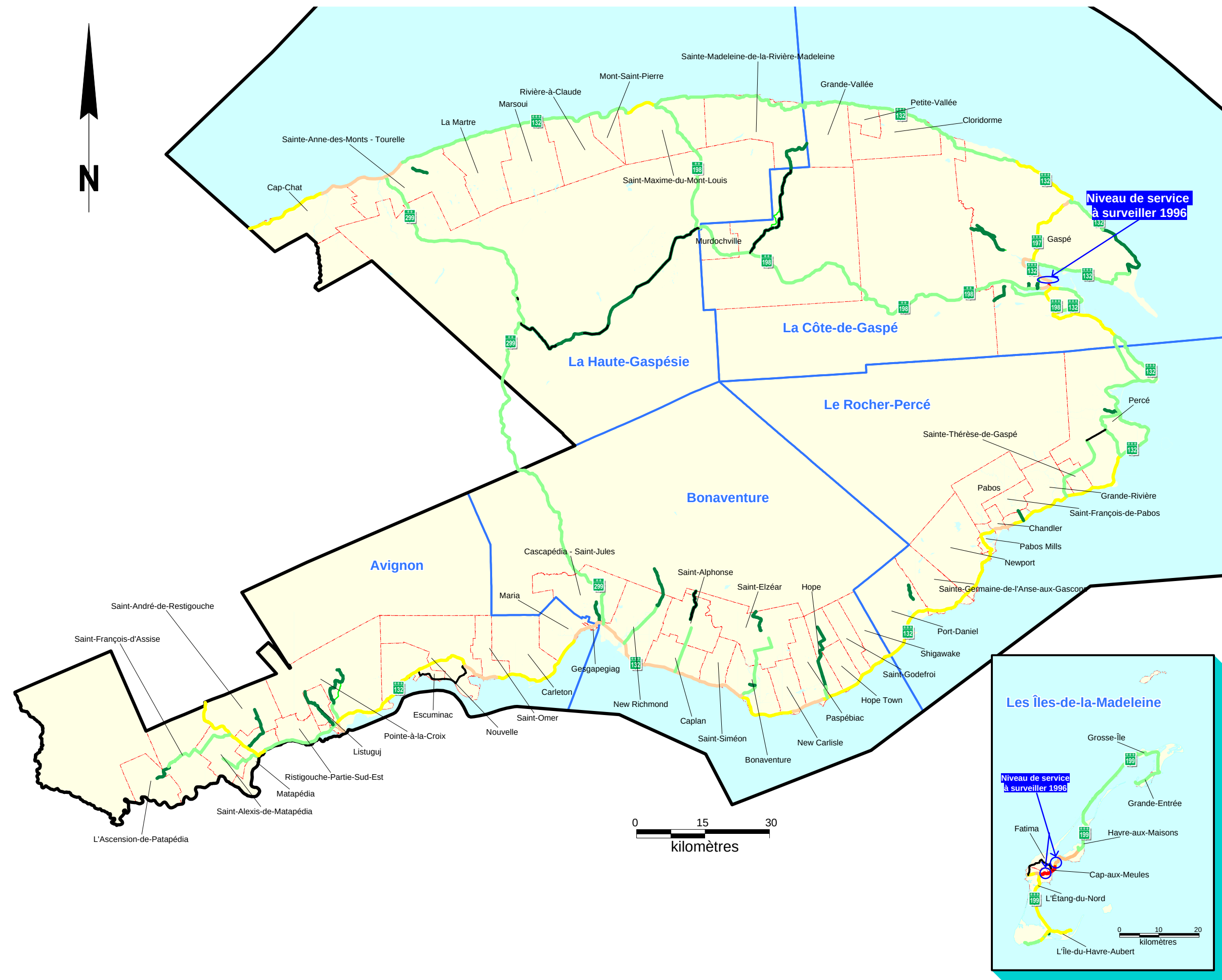
Limite de MRC

Les Îles-de-la-Madeleine

Niveau de service
à surveiller 1996



Service des inventaires et du plan
Réalisation : 17 juin 2002



Plan de transport de la Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine

Carte 6

Pourcentages et débits
de circulation des
véhicules lourds
(DJMA, 2000)

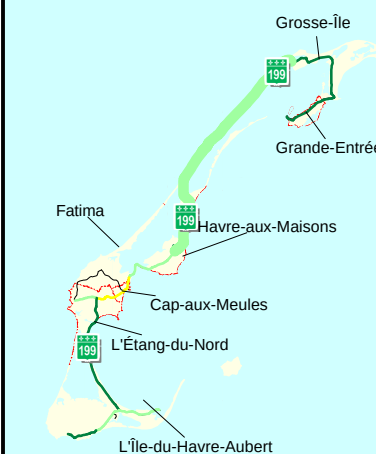
Légende

Débits journaliers moyens annuels
selon le % de camions

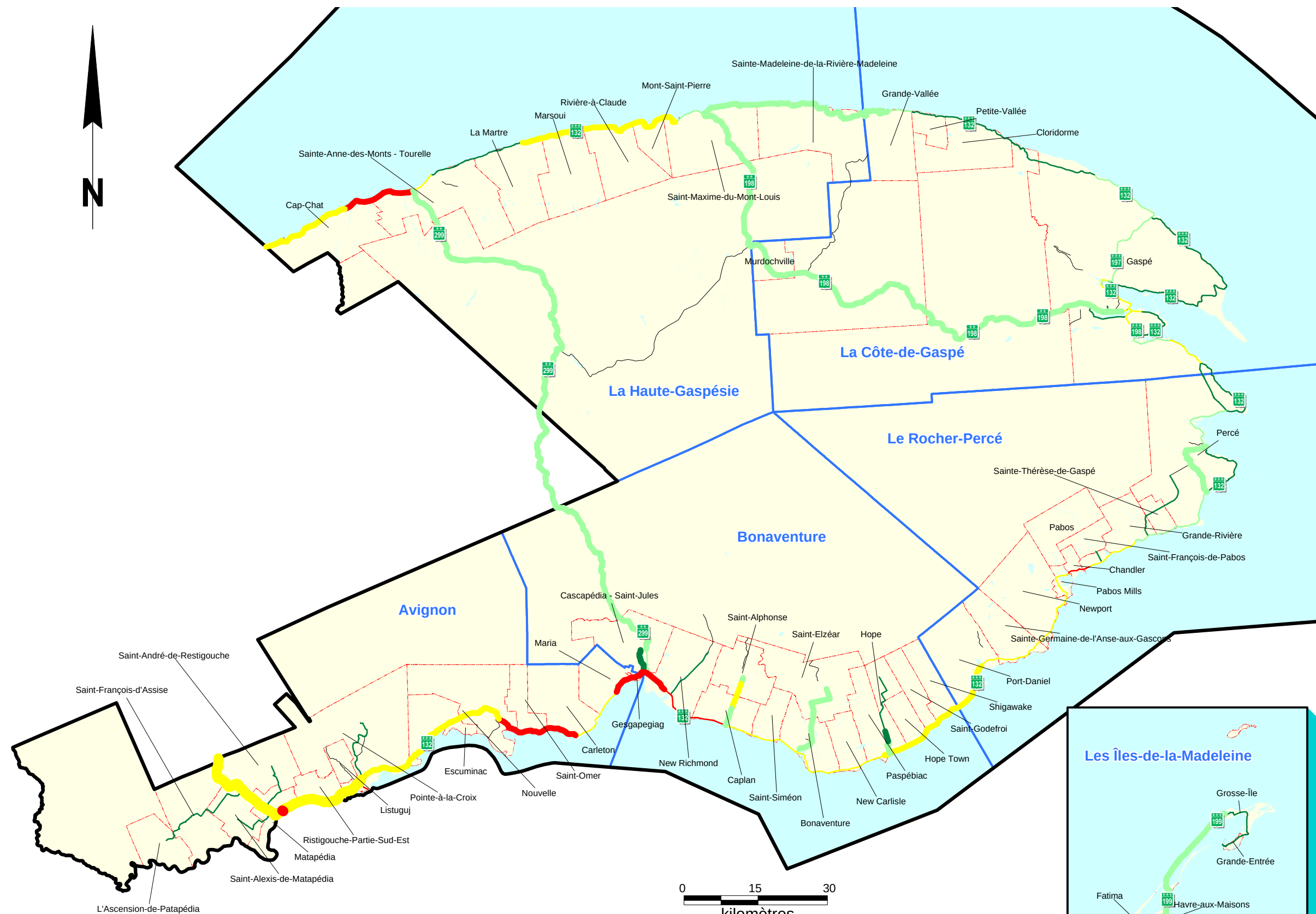
	% de camions
1 à 79	0 à 10
80 à 199	10 à 20
200 à 499	20 à 39
500 à 700	

- Données non disponibles
- Limite de la région à l'étude
- Limite municipale
- Limite de MRC

Les Îles-de-la-Madeleine



0 15 30
kilomètres



Plan de transport de la Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine

Carte 7

Caractéristiques géométriques
et autres éléments de la route
(1995)

Légende

Largeurs des accotements
Écarts aux normes de conception

Importants

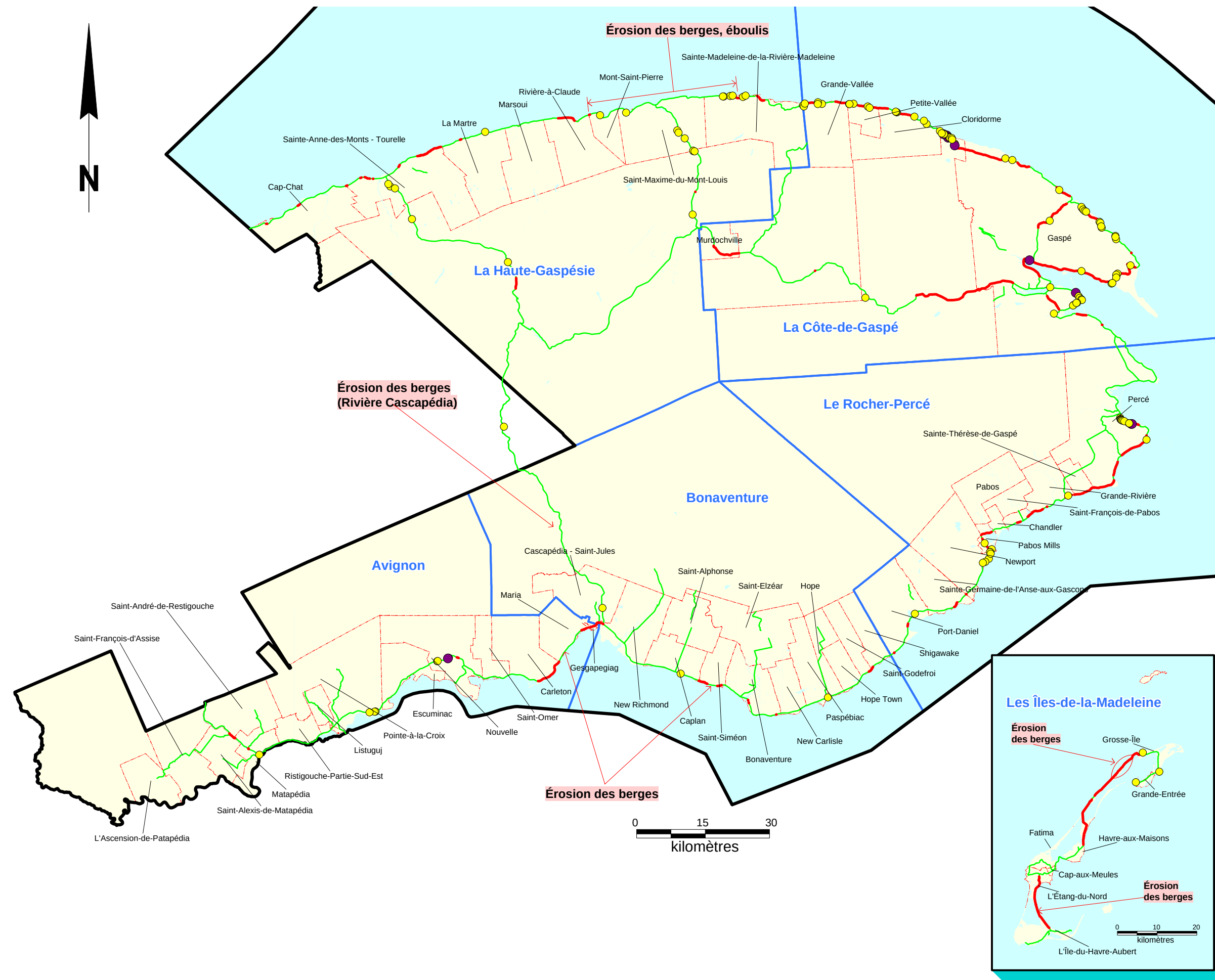
Courbes sous-standards
Réduction de vitesse *

Moyenne
Importante

Réseau routier supérieur
Limite de la région à l'étude
Limite de MRC
Limite municipale

* Différence entre la vitesse affichée et la vitesse sécuritaire

Service des inventaires et du plan
Réalisation : 17 juin 2002



Plan de transport de la Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine

Carte 8

Déficiences des chaussées (confort de roulement et orniérage)

Légende

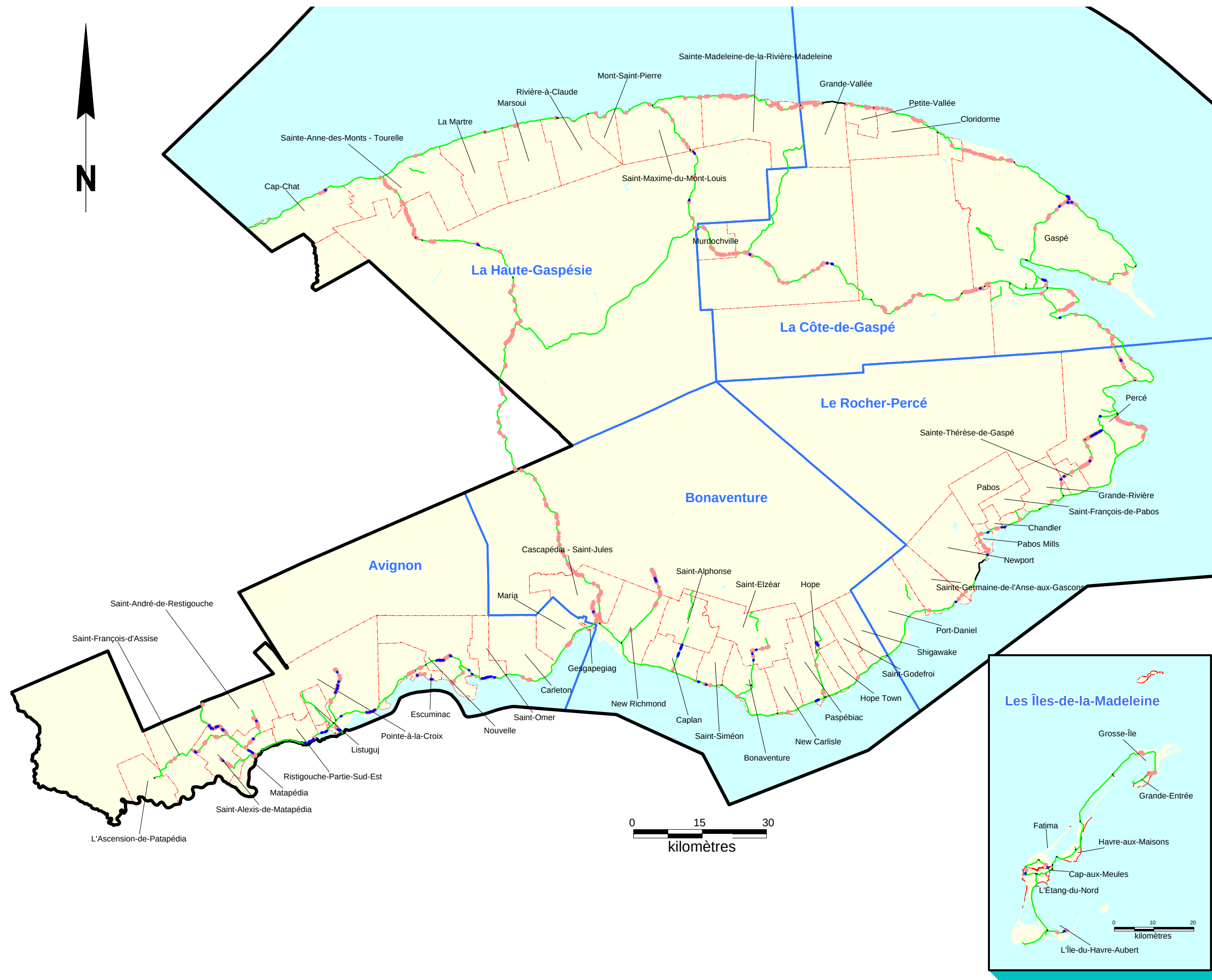
Orniérage
Relevé 2000 (moyenne/100 m)

— Déficiency majeure
— Données non disponibles

Indice de rugosité internationale (IRI)
Relevé été 2000 (moyenne/100 m)

— Déficiency majeure
— Données non disponibles

— Limite de la région à l'étude
— Limite de MRC
— Limite municipale



Plan de transport de la Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine

Carte 9

Réseaux cyclables

Légende

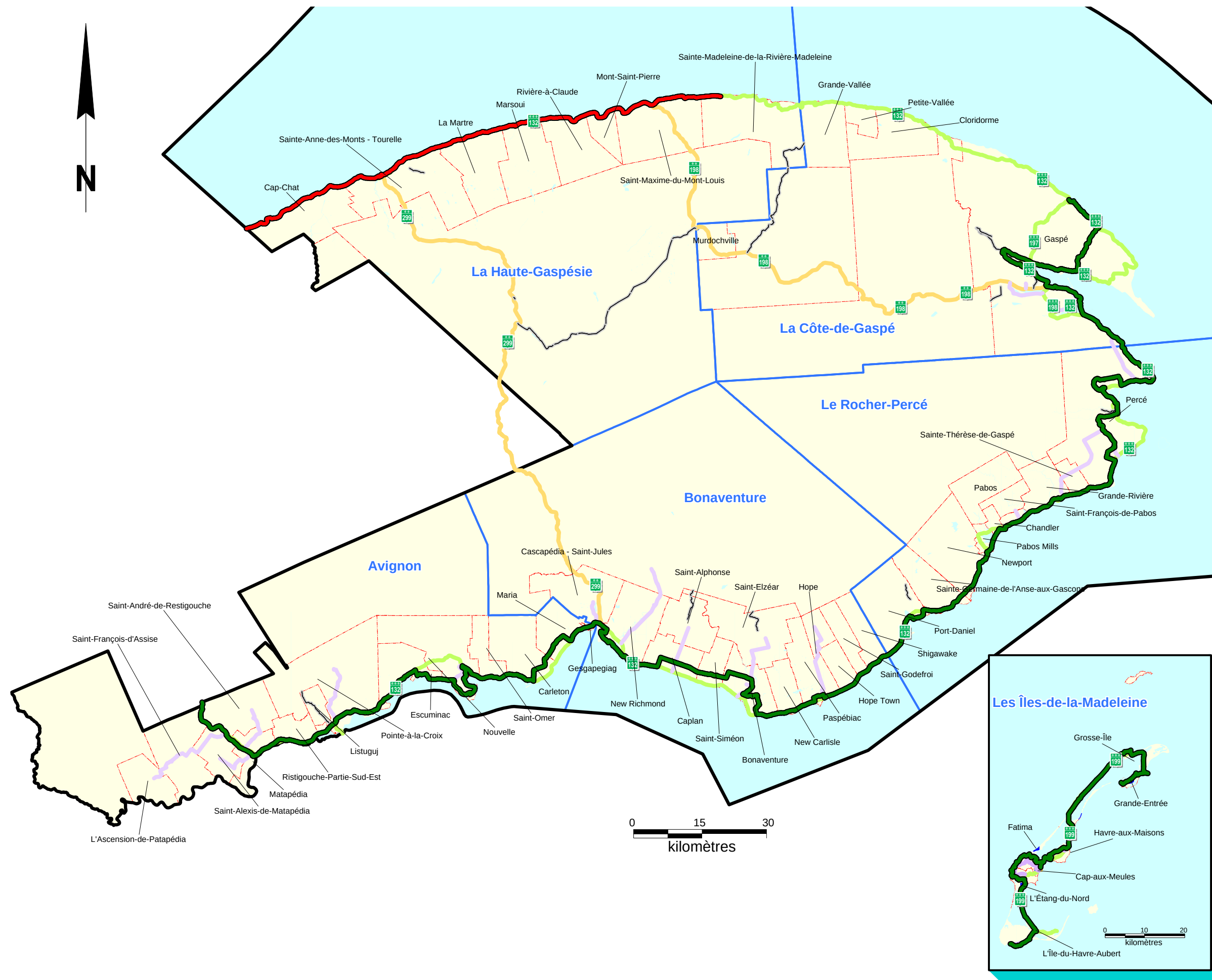
Réseaux cyclables

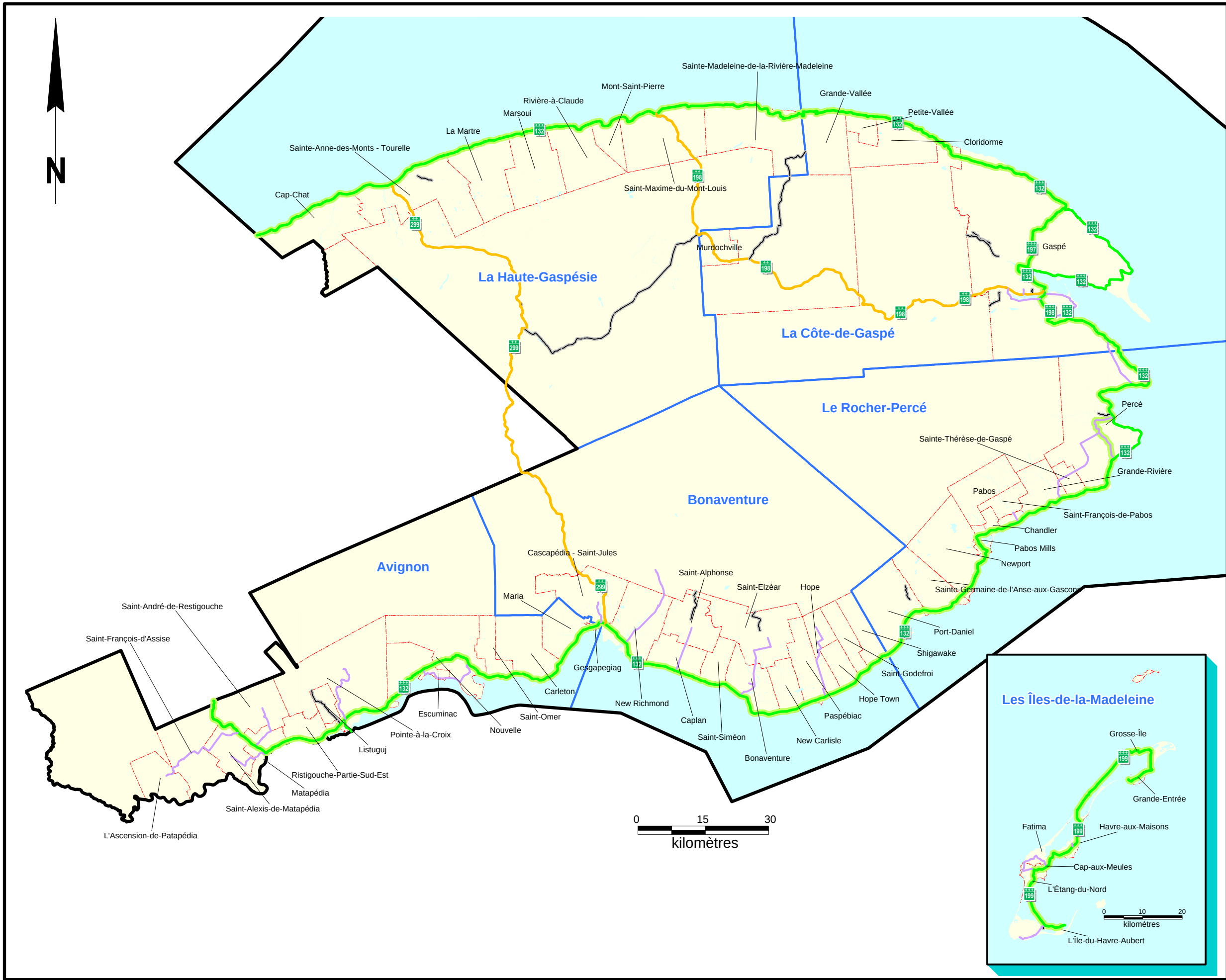
- Route verte
- Réseau régional

Classification des routes

- Nationale
- Régionale
- Collectrice
- Accès aux ressources

- Limite de la région à l'étude
- Limite de MRC
- Limite municipale





Plan de transport de la
Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine
Carte 10

Réseau stratégique régional et
réseau routier supérieur

Légende

Classification des routes

- Nationale
- Régionale
- Collectrice
- Accès aux ressources

Réseau stratégique régional

- Limite de la région à l'étude
- Limite de MRC
- Limite municipale



Plan de transport de la
Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine

Carte 11

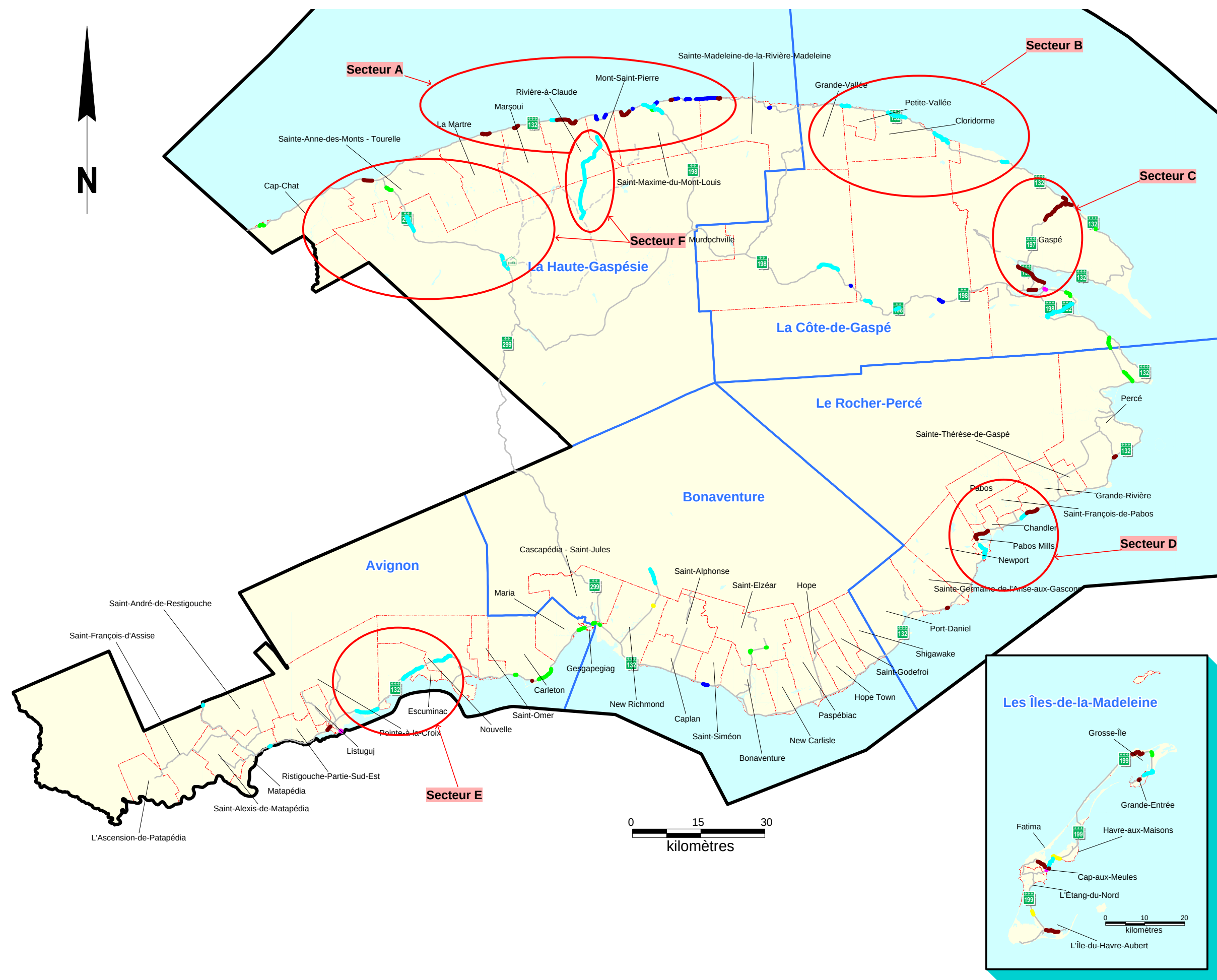
Projets inscrits à la planification
dans l'axe « Amélioration »

Légende

Amélioration

- Courbes et pentes
- Protection (érosion, talus)
- Réaménagement (intersection, feux)
- Reconstruction (pont et approches)
- Reconstruction (rural)
- Reconstruction (urbain)

- Réseau routier supérieur
- Limite de la région à l'étude
- Limite de MRC
- Limite municipale



Plan de transport de la Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine

Carte 12

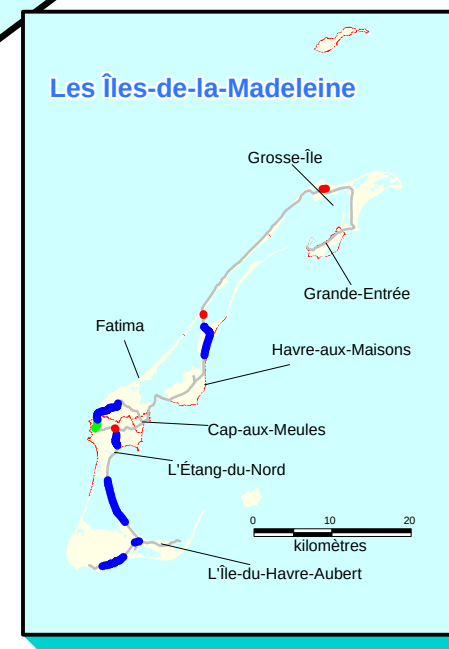
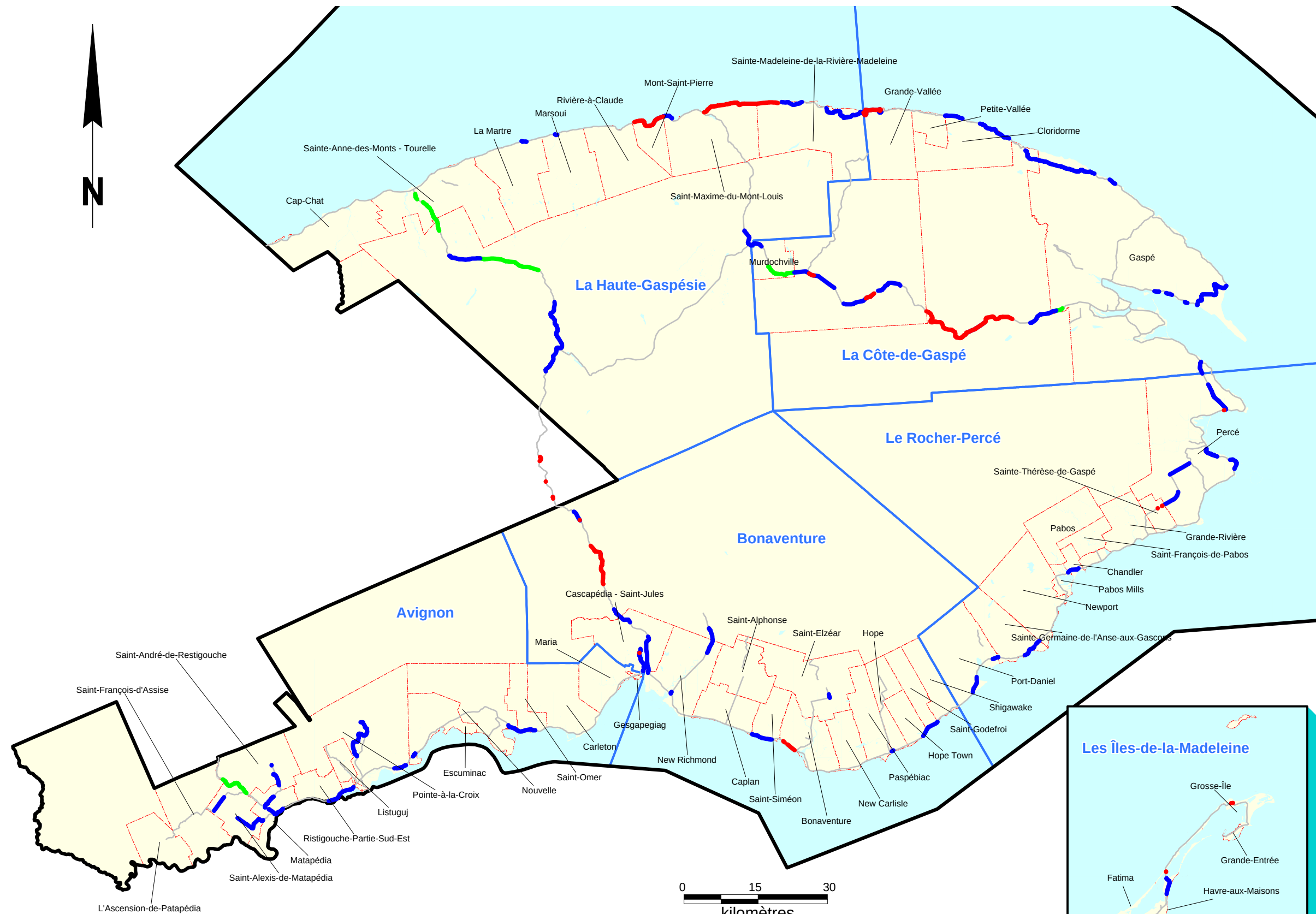
Projets inscrits à la planification dans l'axe « Conservation des chaussées »

Légende

Conservation des chaussées

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

- Réseau routier supérieur
- Limite de la région à l'étude
- Limite de MRC
- Limite municipale



Plan de transport de la Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine

Carte 13

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

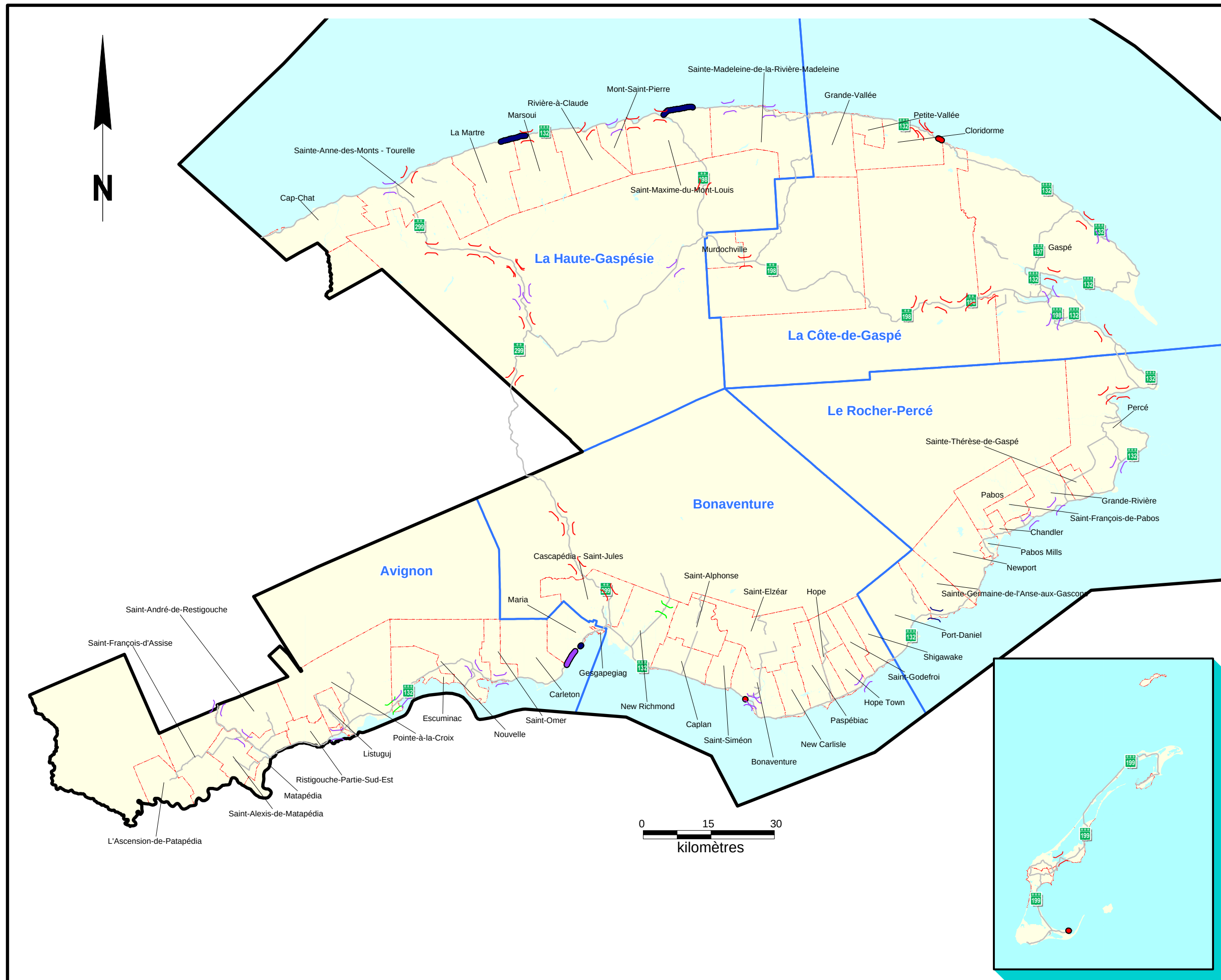
Légende

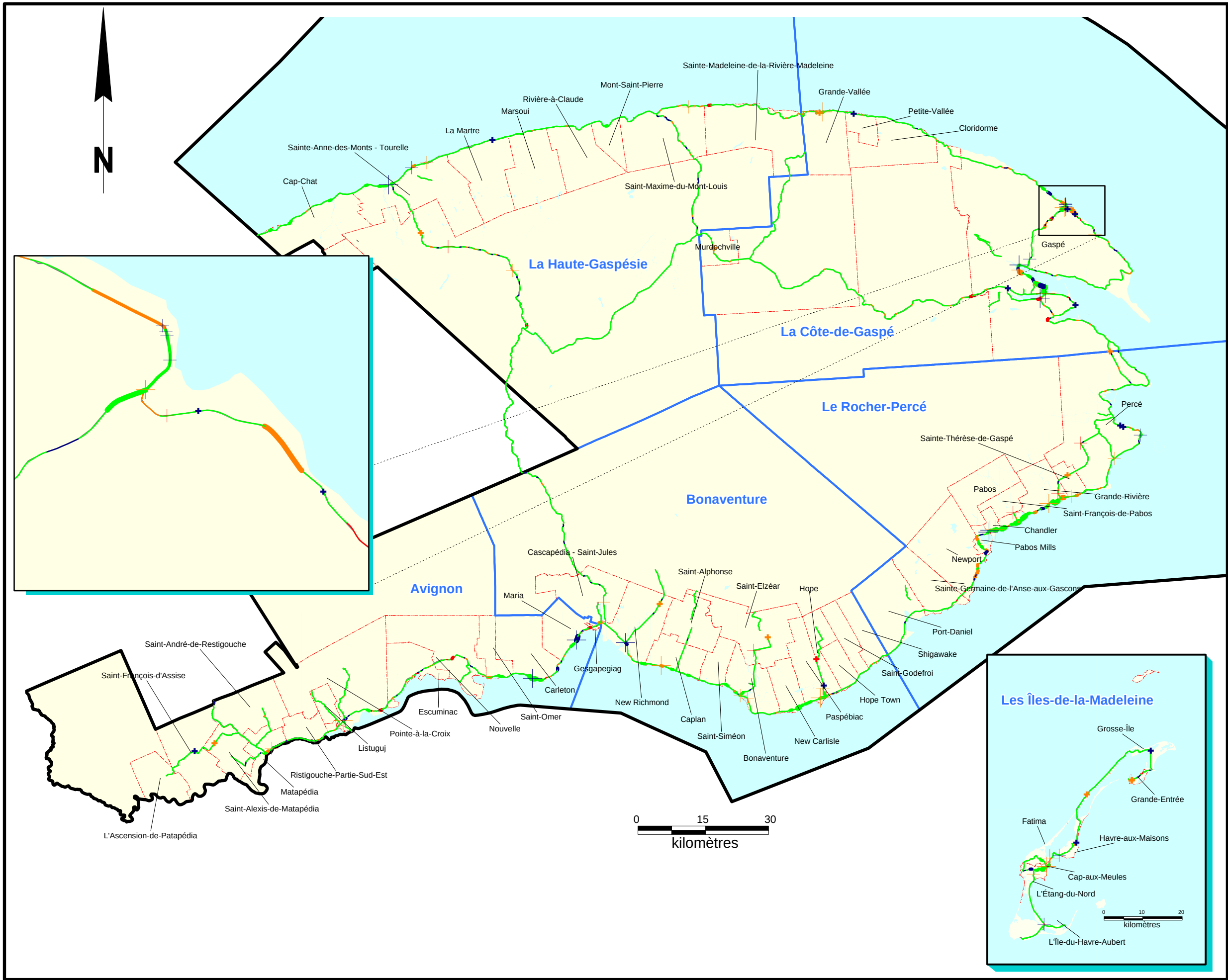
Conservation des structures

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

- Reconstruction de mur
- Réfection de mur
- Réparation de mur

- Réseau routier supérieur
- Limite de la région à l'étude
- Limite de MRC
- Limite municipale





Plan de transport de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

Carte 14

Analyse des accidents (1996-2000)

Légende

Niveaux de sécurité

- Bon
- Passable
- Médiocre
- Problématique

Nombre d'accidents aux sections de routes

- 10 et plus
- 5 à 9
- 0 à 4

Nombre d'accidents aux intersections de routes

- 10 et plus
- 5 à 9
- 0 à 4

- Limite de la région à l'étude
- Limite de MRC
- Limite municipale

2. MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES MARITIMES, AÉRIENNES ET FERROVIAIRES DANS LE BUT DE DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ ET D'ASSURER LA DESSERTE DE LA RÉGION

2.1 INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES, MARITIMES ET AÉRIENNES

Des réseaux de transport ferroviaire, maritime et aérien sont présents dans la région de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine. Auparavant, ils relevaient essentiellement de la compétence du gouvernement canadien⁴⁶ qui possédait le contrôle législatif, réglementaire et fiscal en plus d'être très impliqué dans la propriété, la gestion et le financement de plusieurs de ces infrastructures de même que dans l'exploitation de certains services. Toutefois, depuis l'adoption de la *Loi nationale sur les transports* en 1987, le gouvernement canadien a entrepris un processus de déréglementation dans les modes de transport visant à favoriser la concurrence et le libre marché.

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

Ferroviaire

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

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

En octobre 1998, le MTQ versait par décret, à la Corporation du chemin de fer de la Gaspésie (CCFG), une subvention de 1,5 million de dollars pour la réparation des ponts à raison de 300 000 \$ par année à compter de l'exercice 1998-1999.

En 1999, le MTQ instaure le *Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire*. Ce nouveau programme bénéficie d'un budget de 19 millions de dollars sur cinq ans. Il vise la réhabilitation des lignes ferroviaires exploitées par un CFIL et la mise en place d'infrastructures liées à des lignes ayant un potentiel intermodal. Il va permettre au Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe (CFMG) et au Chemin de fer Baie-des-Chaleurs (CFBC) de bénéficier d'une subvention

⁴⁶ Sauf le transport ferroviaire où la compétence des provinces est limitée aux seules voies ferrées situées à l'intérieur des limites de leur territoire.

totalisant 5 600 \$ environ par kilomètre d'ici la fin du programme. La venue de cette aide gouvernementale fut appropriée pour la Gaspésie, puisque le mauvais état du réseau ferroviaire oblige les trains à ralentir leur vitesse à plusieurs endroits afin d'assurer la sécurité.

Pour sa part, le *Programme travaux d'infrastructures Canada–Québec 2000*, qui visait la réalisation de travaux de mise en place d'infrastructures intermodales, est venu bonifier le *Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire*.

Le réseau ferroviaire de la Gaspésie s'étend sur plus de 350 kilomètres de Matapédia à Gaspé sur la rive sud de la péninsule gaspésienne, laissant la rive nord sans service. Le réseau ferroviaire appartient à deux entités différentes : la Corporation du chemin de fer de la Gaspésie (CCFG), propriétaire du tronçon entre Gaspé et Chandler (90 kilomètres), et la Société des chemins de fer du Québec (SCFQ), propriétaire du tronçon entre Matapédia et Chandler (235 kilomètres), qui en a confié la gestion et la commercialisation à sa filiale, le CFBC. Ce dernier, assure aussi la gestion et l'entretien du tronçon appartenant à la CCFG. À ce réseau s'ajoute une partie du tronçon de la subdivision Mont-Joli (SCFQ) qui traverse la MRC d'Avignon (25 kilomètres) (voir Carte 15 à la fin du chapitre).

La ligne ferroviaire Matapédia–Gaspé dessert une dizaine d'entreprises, acheminant principalement des produits forestiers, des anodes de cuivre et des produits chimiques. Le trafic est tributaire des activités de quelques entreprises locales et ne peut actuellement compter sur la présence de volumes suffisants pour assurer sa pérennité. L'arrêt des activités de la papetière Gaspésia a contribué à la baisse importante du trafic ferroviaire en 1999. La fermeture définitive des installations métallurgiques de Noranda à Murdochville, en avril 2002, a affecté, de façon significative, le trafic des marchandises sur cette ligne. Toutefois, des indices laissent entrevoir que des projets à caractère industriel pourraient voir le jour.

Maritime

Dans le secteur maritime, le gouvernement canadien a rendu publique, le 14 décembre 1995, sa politique maritime nationale dans laquelle il exprimait clairement son intention de commercialiser les ports publics, les activités du réseau des « Grands Lacs – Voie maritime du Saint-Laurent », de moderniser le pilotage maritime et de procéder au recouvrement des coûts du dragage des ports et des services offerts par la Garde côtière canadienne.

En 1996, le gouvernement canadien débute la récupération des coûts de la Garde côtière et des coûts de déglacage. Adoptée en 1998, la *Loi maritime du Canada* permet la mise en place d'administrations portuaires canadiennes (APC) avec le mandat de gérer les ports d'intérêt national. Elle permet aussi de privatiser la gestion et les activités de la Voie maritime du Saint-Laurent. Elle confirme le processus de cession débuté plus tôt pour les ports commerciaux, régionaux et locaux. Les ports de Gaspé, de Chandler, de Carleton et de Paspébiac sont concernés.

Pour sa part, le gouvernement du Québec est de plus en plus impliqué et dynamique dans le transport maritime. Depuis un certain moment déjà, le MTQ soutient financièrement les dessertes maritimes des régions éloignées et isolées. En effet, il subventionne la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine qui assure l'approvisionnement hebdomadaire à un prix raisonnable en plus de favoriser les liens commerciaux entre les résidents de l'archipel et les fournisseurs⁴⁷.

En 1996, le gouvernement du Québec avait adopté une série de mesures fiscales avantageuses pour stimuler l'industrie maritime, telles que des garanties de prêt aux armateurs, des crédits d'impôt aux constructeurs navals, etc.

Tout dernièrement, le gouvernement du Québec s'est doté d'une politique québécoise de transport maritime et fluvial. Il propose cinq leviers pour sa mise en oeuvre⁴⁸. D'abord, la mise en place d'un forum de concertation sur le transport maritime et la création d'un réseau stratégique de ports commerciaux québécois défini en concertation avec les représentants du milieu. Un budget de 20 millions de dollars sur cinq ans a été alloué pour aider au démarrage de projets de transport sur le fleuve, pour consolider le réseau actuel d'infrastructures maritimes et pour faciliter les projets d'intermodalité. De plus, un budget est disponible pour promouvoir le fleuve Saint-Laurent et ses activités maritimes, et pour soutenir la formation et la recherche.

Le but de cette politique est de doter le Québec d'un réseau compétitif, adapté aux nouvelles réalités économiques, et de faire du fleuve Saint-Laurent la voie maritime de commerce la plus compétitive en Amérique. De plus, en mettant en place un réseau de ports stratégiques sur le fleuve Saint-Laurent, le gouvernement du Québec veut appuyer le développement économique des régions⁴⁹. C'est pourquoi le MTQ est mandaté pour négocier avec le gouvernement fédéral la cession de certains ports commerciaux.

La région, avec ses vastes plans d'eau navigables et son potentiel important pour les activités nautiques, possède cinq ports commerciaux-publics. De ce nombre, quatre sont dans la catégorie des ports régionaux-locaux comme il est défini par Transports Canada. Il s'agit des ports de Gaspé, de Carleton, de Chandler et de Paspébiac. Ces infrastructures sont exploitées par Transports Canada et font l'objet de cession. Le port de Cap-aux-Meules se retrouve dans la catégorie des ports éloignés qui, selon les termes de la *Politique maritime nationale* de 1995, continuera d'être appuyé financièrement par le gouvernement fédéral. Ces ports sont accessibles toute l'année (Carte 15).

⁴⁷ L'aide financière est accordée sous la forme d'une subvention au transporteur, en l'occurrence le Groupe CTMA (Navigation Madeleine inc.)

⁴⁸ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Politique de transport maritime et fluvial : le Québec à la barre*, Québec, 2001, 54 p.

⁴⁹ Communiqué de presse, ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime, monsieur Jacques Baril, 21 août 2001, *Le Québec à la barre : cinq leviers pour assurer la réalisation de la Politique de transport maritime et fluvial*, source : Karine Giasson, attachée de presse.

Deux autres ports, n'étant plus considérés commerciaux, se retrouvent sur le territoire. Il s'agit du port de Mont-Louis⁵⁰, appartenant à Transports Canada, dont les activités ont cessé en 1995 à cause du mauvais état de l'infrastructure, ainsi que du port de Sainte-Anne-des-Monts qui a été transféré à Pêches et Océans Canada en 1996. Enfin, on retrouve, à Miguasha-Ouest, un quai de traversier exploité par Transports Canada et utilisé pour la liaison maritime entre Miguasha et Dalhousie au Nouveau-Brunswick. Cependant, les activités du traversier ont pris fin en 2000.

On retrouve également plusieurs autres sites portuaires dispersés sur l'ensemble du territoire. En effet, on dénombre 54 ports environ pour petits bateaux appartenant à Pêches et Océans Canada, les deux ports privés de New Richmond et de Grosse-Île ainsi qu'une vingtaine d'installations maritimes dont les quais, les quais flottants, les débarcadères ou les rampes de lancement appartenant à diverses entités publiques. Une disponibilité de 506 places à quai est offerte dans les neuf marinas de la région.

Les ports de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, tout comme plusieurs au Québec, reposent très fortement sur les activités des industries situées à proximité, et les niveaux de trafic sont étroitement liés à la compétitivité de ces industries. Ainsi, le trafic des marchandises s'effectue autour de trois principaux ports commerciaux dans la région. Pour la période de 1993-1999, 69 p. 100 du trafic maritime des marchandises a transité par le port de Gaspé, comparativement à 14 p. 100 par celui de Cap-aux-Meules et à 13 p. 100 par celui de Chandler. Seuls les ports de Gaspé et de Chandler sont actifs à l'échelle internationale. Toutefois, l'arrêt des activités de la papetière Gaspésia à Chandler et la fermeture des installations métallurgiques de Noranda à Murdochville affectent, de façon significative, le trafic des marchandises aux ports de Chandler et de Gaspé.

Il reste néanmoins certains avantages pour les ports de la région. En effet, l'accessibilité en période hivernale, la profondeur du chenal d'accès et des postes d'accostage (8 à 10 mètres), la capacité d'entreposage et la présence de la voie ferrée constituent des atouts majeurs pour le port de Gaspé.

Aérien

Dans le secteur aérien, le gouvernement fédéral a rendu publique, en 1994, la *Politique nationale des aéroports*⁵¹ par laquelle il souhaitait se retirer de la propriété, de la gestion et du financement des aéroports régionaux et locaux. Toutefois, puisque l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine, exploité par Transports Canada, fait partie de la catégorie des aéroports éloignés, seul l'aéroport de Gaspé a été touché par la politique de cession. Cependant, ce dernier demeure admissible au *Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires* pour couvrir, en partie, les investissements associés à la sécurité des activités d'aviation. Toutefois, il n'est pas le seul, car l'aéroport de Bonaventure est aussi admissible, compte tenu qu'il a un service de transport régulier de plus de 1 000 passagers par année.

⁵⁰ La Municipalité de Mont-Louis a adressé une demande au MTQ pour que son port de mer soit inclus dans le réseau stratégique prévu dans la *Politique de transport maritime et fluvial*.

⁵¹ TRANSPORTS CANADA, *Politique nationale des aéroports*, juillet 1994.

En 1988 et 1989, le gouvernement fédéral a privatisé Air Canada et, en 1996, il créait Nav Canada, une société privée chargée de gérer le système canadien de navigation aérienne.

Quant au gouvernement du Québec, son rôle a été défini dans la *Politique en matière d'infrastructures aéroportuaires* adoptée à la fin de 1995. Celui-ci consiste surtout à promouvoir les intérêts québécois auprès des divers intervenants, à encadrer le processus d'implication du milieu dans la gestion d'infrastructures aéroportuaires cédées par le gouvernement fédéral et à gérer les équipements ou les infrastructures sous sa compétence, soit Bonaventure et L'Île-d'Entrée. Par cette politique, le MTQ soutient les dessertes aériennes des régions éloignées ou isolées, comme L'Île-d'Entrée, afin d'assurer adéquatement la desserte du territoire toute l'année.

En ce qui concerne les autres infrastructures, le gouvernement du Québec n'entend pas se substituer au gouvernement fédéral dans le soutien financier dont ce dernier se retire. Le transport aérien demeure un champ d'activité de compétence fédérale, pour lequel la marge de manœuvre du gouvernement du Québec demeure limitée.

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

La région compte quatre aéroports et deux aérodromes classés dans le réseau aéroportuaire du Québec comme il est défini par le MTQ⁵². De ce nombre, quatre se retrouvent dans le réseau supérieur québécois, soit les aéroports de Gaspé, de Bonaventure, des Îles-de-la-Madeleine et de L'Île-d'Entrée⁵³, alors que les aérodromes de Pabok et de Sainte-Anne-des-Monts font partie du réseau local. On retrouve cinq autres aérodromes dans la région. Il s'agit de l'aérodrome municipal de Murdochville, des aérodromes privés de Rivière-Madeleine et de Miguasha ainsi que de l'héliport municipal de Sainte-Anne-des-Monts et de l'héliport privé de Maria (Carte 15). Ces installations aéroportuaires sont généralement utilisées par une clientèle restreinte. L'équipement est réduit à l'essentiel, et l'entretien y est limité en période hivernale.

Ces infrastructures sont exploitées par diverses entités des secteurs public et privé. L'aéroport de Gaspé et l'aérodrome de Sainte-Anne-des-Monts sont gérés respectivement par les villes de même nom. Celui de Pabok est administré par une régie intermunicipale regroupant une dizaine de municipalités du territoire de la MRC du Rocher-Percé. Les aéroports de L'Île-d'Entrée et de Bonaventure sont exploités

⁵² MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *La politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires*, Québec, Direction des communications, décembre 1995, 16 p.

⁵³ L'aéroport de L'Île-d'Entrée, propriété du MTQ, a été classifié comme faisant partie du réseau supérieur dans la catégorie des régions enclavées et très éloignées.

par le MTQ, alors que l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine est exploité par Transports Canada.

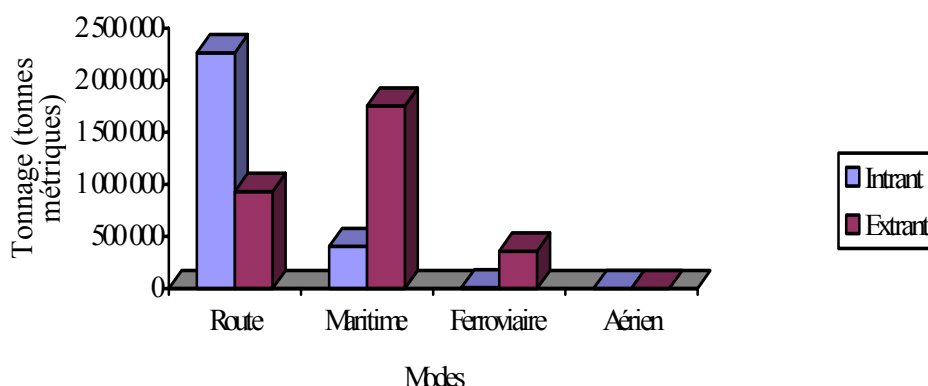
Le mode aérien est surtout utilisé pour le transport des personnes. Quant aux marchandises, elles reposent essentiellement sur les messageries et sur certains biens périssables ou produits dont la livraison est urgente.

Importance des infrastructures

La présence de plusieurs infrastructures de transport et le positionnement géographique de la région font en sorte que les liaisons avec l'extérieur peuvent s'effectuer facilement par terre, par mer et par air. Les routes nationales 132, 197, 198 (partie) et 199, le réseau ferroviaire, les ports de mer ainsi que les aéroports constituent les principales voies de communication. Malgré ces avantages, il n'en demeure pas moins que le développement et le fonctionnement de ces infrastructures sont étroitement liés aux activités économiques de la région. C'est pourquoi l'arrêt des activités de la papetière Gaspésia à Chandler et la fermeture des installations métallurgiques de Noranda à Murdochville affectent, de façon significative, le trafic des marchandises aux ports de Chandler et de Gaspé et sur la ligne ferroviaire Gaspé–Matapédia. Ceci constitue un exemple concret de la grande vulnérabilité des infrastructures ferroviaires et maritimes sur le plan économique.

Dans la région, en 1999, il est estimé que 56 p. 100 des marchandises générées par les entreprises des secteurs primaire et manufacturier sont transportées par camion, comparativement à 38 p. 100 par bateau et à 6 p. 100 par train. Un important déséquilibre est observé entre les marchandises acheminées vers les entreprises (intrants) et celles qui en sortent (extrants). En effet, le transport routier est essentiel pour l'approvisionnement des entreprises, alors que le transport maritime et ferroviaire est utile pour l'expédition des marchandises vers d'autres régions (Figure 4).

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



Source : Centre québécois de logistique appliquée (CQLA), Étude des flux de marchandises générées par les entreprises de la région administrative de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, octobre 2000, 107 p.

Intermodalité

De nos jours, le transport des marchandises se fait dans l'optique du service « juste-à-temps ». Le camion et la route permettent, à coup sûr, d'atteindre cet objectif facilement, tout comme l'avion. Pour sa part, le transport maritime est le mode le plus économique pour ce qui est de la consommation d'énergie. Avec un litre de carburant, une tonne de marchandises parcourt 28 kilomètres par camion, 95 kilomètres par train et 241 kilomètres par navire.

Cependant, le mode de transport à privilégier doit tenir compte du type de marchandises transportées, des lieux d'origine et d'arrivée, de la distance de transport, de la disponibilité des services ainsi que des particularités de l'infrastructure de transport. Certaines marchandises peuvent supporter un temps de transport plus long (ex. : bois ouvré), alors que d'autres doivent être livrées dans les meilleurs délais (ex. : fruits et légumes). À titre d'exemple, la ressource forestière est généralement transportée par camion parce qu'il n'y a pas d'autre mode disponible au lieu d'extraction ou à l'usine de transformation. Par contre, le transport du bois ouvré vers l'Europe nécessitera l'utilisation de deux modes de transport : la route ou la voie ferrée et le bateau.

Le chemin de fer devrait être privilégié pour le transport des marchandises lourdes sur de longues distances. Quant aux ports, ils jouent un rôle essentiel dans le maintien de certaines infrastructures industrielles, dans l'approvisionnement ou l'expédition des marchandises et de soutien aux industries de la pêche et récréotouristiques. Finalement, les aéroports assurent le transport des messageries, de certains biens périssables et des produits dont la livraison est urgente.

L'intermodalité est une façon de transporter des marchandises en utilisant différents réseaux de transport. Par ailleurs, elle suppose, dans bien des cas, des volumes suffisants de marchandises. Elle fait appel à des technologies d'information et de communication avancées.

En raison de l'insularité des Îles-de-la-Madeleine, l'intermodalité est une nécessité. De par la présence des quatre modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien) sur son territoire, la péninsule gaspésienne a le potentiel pour développer l'intermodalité.

Le MTQ veut, par l'entremise de son projet de politique québécoise des transports, favoriser la complémentarité des modes pour mieux répondre aux besoins de transport des entreprises québécoises.

Orientation 2.1 : Réseau d'infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes efficace répondant aux besoins de la région et optimisé par l'application de principes d'utilisation intermodale

L'éloignement des grands centres et le fait que l'activité économique repose essentiellement sur les ressources primaires et le tourisme militent pour le maintien de réseaux ferroviaire, maritime et aérien de base. Les décisions quant aux infrastructures à consolider et à la localisation des entreprises génératrices de trafic seront déterminantes pour la survie de certaines d'entre elles, compte tenu de la capacité d'autofinancement et des ressources publiques restreintes.

Le défi consiste à maintenir des réseaux de base dans les modes ferroviaire, maritime et aérien qui assurent la desserte régionale en plus de soutenir son activité économique. Ces préoccupations majeures nous amènent à définir une ligne directrice de laquelle découlera un ensemble d'objectifs.

- Des infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes répondant aux besoins de la région et optimisées par l'application de principes d'utilisation intermodale

Les objectifs et les moyens d'action retenus face à cette orientation visent d'abord le maintien et l'amélioration d'un réseau d'infrastructures modales grâce à des investissements gouvernementaux, mais également le développement durable par la réduction de gaz à effet de serre. De plus, l'accessibilité de ces équipements est assurée par des liens routiers fonctionnels et préservée par des règles d'aménagement du territoire appropriées. Le développement de liens intermodaux, en collaboration avec les entreprises génératrices de trafic, et la mise en place de mesures favorisant l'utilisation de ces modes pour le transport des marchandises sont nécessaires d'abord à leur maintien, puis à leur expansion.

Objectifs et moyens

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

2.1.1 **Maintien et amélioration d'un réseau d'infrastructures modales efficace et sécuritaire en vue d'assurer l'intermodalité et la complémentarité entre les modes**

Ferroviaire

- Participer financièrement (*Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire*) au maintien et à la revitalisation des infrastructures ferroviaires en vue d'assurer l'intégrité, la sécurité et la complémentarité du réseau avec les autres modes pour permettre l'intermodalité [nombre de projets, sommes investies]
 - Maintien de la fonctionnalité des passages à niveau
 - ❖ Dans le cadre de ses responsabilités habituelles en la matière, le MTQ veille à assurer des passages à niveau fonctionnels et sécuritaires avec le réseau routier.
 - Soutenir financièrement (*Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire*) la réhabilitation des lignes secondaires exploitées par un CFIL [nombre de kilomètres de voies ferrées réhabilitées, nombre de wagons ajoutés au trafic existant, sommes investies]
 - Soutenir financièrement l'aménagement d'embranchements ferroviaires et de centres de transbordement (lien intermodaux) [nombre de projets, nombre de wagons ajoutés au trafic existant]
- Collaborer à l'élaboration d'une politique de transport ferroviaire [politique sur le transport ferroviaire]
 - Fournir des renseignements concernant la situation régionale du transport ferroviaire
 - ❖ Le MTQ compte élaborer une politique québécoise de transport ferroviaire des marchandises afin d'accroître l'efficacité de ce mode.

Maritime

- Mettre en œuvre la *Politique québécoise de transport maritime et fluvial*
 - Mettre en place un forum de concertation sur le transport maritime [forum de concertation]
 - ❖ À l'échelle régionale, le MTQ participe déjà aux tables sectorielles des transports de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine du CRCD. Ces tables de concertation ont pour fonction de définir le portrait du secteur des transports, d'évaluer les enjeux et d'élaborer un plan d'action (axes et orientations de développement).
 - Créer un réseau stratégique de ports commerciaux québécois [réseau stratégique de ports]
 - Promouvoir le fleuve et ses activités maritimes [activités de promotion]
 - Soutenir activement la formation et la recherche dans le secteur maritime [nombre d'études, sommes investies]
 - ❖ Le gouvernement du Québec s'est doté de la *Politique québécoise de transport maritime et fluvial*. Il propose cinq leviers pour sa mise en

œuvre⁵⁴. D'abord, il y a la mise en place d'un forum de concertation sur le transport maritime et la création d'un réseau stratégique de ports commerciaux québécois défini en concertation avec les représentants du milieu. Une somme de 20 millions de dollars sur cinq ans est consacrée au *Programme d'aide en transport maritime* pour soutenir le démarrage de projets de transport sur le fleuve, pour consolider le réseau actuel d'infrastructures maritimes et pour faciliter les projets d'intermodalité. De plus, un budget est disponible pour promouvoir le fleuve Saint-Laurent et ses activités maritimes, et pour soutenir la formation et la recherche.

- Mettre en oeuvre et promouvoir le *Programme d'aide en transport maritime*
 - Soutenir financièrement la réalisation de projets de construction ou d'aménagement d'infrastructures maritimes et intermodales [nombre de projets]
 - Soutenir financièrement la réalisation d'études relatives au démarrage de nouveaux services de transport des marchandises [nombre d'études]
 - Soutenir financièrement les activités de promotion du transport maritime, du tourisme fluvial sur le fleuve Saint-Laurent ainsi que le développement durable lié aux activités maritimes [activités de promotion]
 - Soutenir la desserte des Îles-de-la-Madeleine [présence de la desserte, programme d'aide]
 - Aider financièrement (subvention au transporteur) le service d'approvisionnement maritime destiné aux résidents des Îles-de-la-Madeleine
 - ❖ Par cette aide, le MTQ assure l'approvisionnement hebdomadaire des Îles-de-la-Madeleine en marchandises à un prix abordable en plus de favoriser les liens commerciaux entre les résidents de l'archipel et les fournisseurs québécois.
- Aérien**
- Gérer et entretenir les infrastructures aériennes appartenant au MTQ [présence et état des infrastructures]
 - Obtenir l'aide du *Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires* pour rendre sécuritaires et entretenir les infrastructures
 - Collaborer à l'élaboration d'une politique sur le transport aérien [politique sur le transport aérien]
 - Fournir des renseignements sur la situation régionale du transport aérien
 - ❖ Le MTQ travaille actuellement à l'élaboration d'une politique sur le transport aérien permettant de préciser le rôle de l'État, de définir le niveau de service approprié et de trouver des solutions aux problèmes rencontrés dans ce secteur d'activité.

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

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

2.1.2 Optimisation des infrastructures en favorisant la mise en place de nouvelles logistiques de transport et des principes d'aménagement du territoire compatibles avec ces infrastructures

- Favoriser l'harmonisation entre l'aménagement du territoire et la vocation de l'infrastructure
 - Localiser les nouvelles zones industrielles près des infrastructures maritimes et ferroviaires [schémas d'aménagement, plans d'urbanisme]
 - Améliorer les liens routiers avec les secteurs industriels [nombre de projets, sommes investies]
- Collaborer au repositionnement des logistiques de transport des expéditeurs générateurs de trafic
 - Cibler les entreprises expéditrices génératrices de trafic [nombre d'entreprises ciblées]
 - Évaluer leurs besoins en transport et les possibilités d'améliorer leur logistique [nombre d'entreprises aidées]
- Développer la collaboration entre le gouvernement, les intervenants dans ces modes de transport et les entreprises
 - Rencontrer et établir des liens avec les intervenants et les entreprises [nombre de rencontres]

2.2 SERVICES DE TRANSPORT DES PERSONNES INTERRÉGIONAUX

Les modes ferroviaire, maritime et aérien de même que l'autocar assurent le transport collectif interrégional. L'avion offre une liaison rapide aux gens d'affaires et aux touristes, alors que l'auto est le moyen le plus utilisé pour les déplacements interurbains. Dans la région, les parts relatives du transport interurbain sont estimées à 96,3 p. 100 pour l'automobile⁵⁵, à 1,8 p. 100 pour l'autocar, à 1,2 p. 100 pour le bateau, à 1,2 p. 100 pour l'avion et à 0,5 p. 100 pour le train.

Selon une enquête effectuée auprès de la clientèle touristique de la Gaspésie, 89,8 p. 100 utilise l'automobile, 3,5 p. 100 le campeur, 1,8 p. 100 l'autobus et 1,6 p. 100 la motocyclette, comparativement à 1,1 p. 100 pour le train, à 0,7 p. 100 pour l'avion, à 0,5 p. 100 pour le bateau et à 0,9 p. 100 pour les autres moyens de transport⁵⁶. Toutefois, la situation géographique particulière des Îles-de-la-Madeleine fait en sorte que les modes de transport aérien et maritime sont incontournables. L'ATR des Îles-de-la-Madeleine estime que 15 p. 100 des touristes voyagent par avion, comparativement à 85 p. 100 par bateau. Rappelons que le tourisme représente une part importante de l'activité économique régionale. En 1999, les

⁵⁵ Estimation basée sur 42 300 personnes actives, 31,7 p. 100 travaillant dans une autre municipalité, 200 jours de travail, deux voyages par jour de travail.

⁵⁶ ATR GASPÉSIE, *Plan d'action marketing 1999-2002 : région touristique de la Gaspésie*, 2000, p. 21.

régions touristiques de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine ont accueilli quelque 569 000 touristes qui y auraient dépensé au-delà de 158 millions de dollars. Ces chiffres représentent 2,7 p. 100 des touristes du Québec et 3,4 p. 100 de leurs dépenses⁵⁷.

**Transport
interurbain
par train**

Le service ferroviaire de voyageurs fait actuellement l'objet d'une profonde réflexion, tant de la part du gouvernement fédéral que de la part des dirigeants de VIA Rail. Plusieurs recommandations ont été formulées par le Comité permanent des transports de la Chambre des communes, dont le franchisage de certains segments du réseau de VIA Rail.

La société Via Rail exploite deux trains de passagers en Gaspésie : *Le Chaleur* et *L'Océan*, qui assurent respectivement les liaisons Montréal–Gaspé et Montréal–Halifax. *Le Chaleur* effectue trois allers-retours par semaine, alors que *L'Océan* offre un départ tous les jours, sauf le mardi, aux gares de Montréal et d'Halifax. Ce transporteur permet la desserte de treize gares entre Matapédia et Gaspé et quelque 30 000 voyageurs l'utilisent annuellement.

**Transport
interurbain
par bateau**

Le transport maritime des personnes est majoritairement concentré aux Îles-de-la-Madeleine avec trois traverses essentielles aux insulaires. Il s'agit des traverses reliant l'archipel avec Souris (62 199 voyageurs), avec L'Île-d'Entrée (4 487 voyageurs) et avec Montréal (898 voyageurs).

La traverse Cap-aux-Meules–L'Île-d'Entrée et la desserte Cap-aux-Meules–Matane–Montréal sont subventionnées par le MTQ, alors que la liaison Cap-aux-Meules–Souris (Île-du-Prince-Édouard) est subventionnée par Transports Canada. L'aide financière est accordée sous la forme d'une subvention au transporteur qui exploite le service. Ces liaisons maritimes sont utilisées par la population locale mais également par la clientèle touristique et, de ce fait, connaissent un achalandage plus élevé en période estivale. Ceci est particulièrement vrai pour la traverse Cap-aux-Meules–Souris, puisque la fréquence des traversées augmente durant cette période afin de répondre à la demande. En ce qui concerne les autres traverses, les périodes de fonctionnement variables (de mai à décembre) et les clientèles visées expliquent l'achalandage peu élevé et saisonnier.

Un projet de traversier reliant Grande-Vallée, Port-Menier et Havre-Saint-Pierre et s'adressant particulièrement aux touristes désirant visiter le parc d'Anticosti et le parc national de l'Archipel de Mingan est à l'étude. Ce projet, initié par la Corporation du lien inter-rives, est appuyé par un comité interrégional de coordination mis en place par le ministère des Régions. Le 18 juin 1999, les membres du conseil d'administration du CRCDD Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine reconnaissent unanimement Grande-Vallée comme l'endroit de la desserte du lien maritime Gaspésie–L'Île-d'Anticosti–Côte-Nord et donnait son appui formel à la réalisation du projet.

⁵⁷ TOURISME QUÉBEC, *Le tourisme au Québec en 1999 : le tourisme au Québec en bref : statistiques touristiques*, Québec, Direction de la recherche et du développement, 2000, p. 6.

D'autre part, le gouvernement du Québec a annoncé une participation financière accrue pour permettre l'ajout, au service des marchandises, existant d'un service de croisières entre Montréal, Chandler et les Îles-de-la-Madeleine ainsi qu'un service de traversier entre Chandler et les Îles-de-la-Madeleine. Pour ce faire, le MTQ négocie avec le Groupe CTMA un contrat de dix ans, dont les paramètres financiers seront fixés pour les six premières années. Pour que le traversier fasse escale à Chandler, il sera nécessaire de réaliser des installations maritimes au port. Le gouvernement du Québec a annoncé une participation financière pouvant atteindre 5 millions de dollars en autant que le gouvernement fédéral participe aussi.

Le secteur des croisières demeure très peu exploité dans la région. Les croisières locales se décrivent comme des croisières-excursions de durée limitée et s'apparentent souvent à des tours guidés. La région est desservie par sept entreprises de croisières qui exploitent treize navires d'une capacité variant de 15 à 250 passagers.

**Transport
interurbain
par avion**

Les changements survenus dans l'industrie du transport aérien ont eu des répercussions négatives sur l'offre de transport. Bien que les aéroports de Bonaventure, de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine offrent des services aériens réguliers, leur maintien demeure fragile à Bonaventure. En effet, à la suite du départ d'Air Montréal et de Régionnair, seuls les aéroports de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine offraient des services réguliers avec Air Nova. À l'aéroport de Bonaventure, les services réguliers ont été abandonnés par Régionnair en octobre 2000, après quatre mois seulement. Puis, en septembre 2001, Pascan Aviation a repris les activités et a graduellement augmenté la fréquence de ses vols. La compagnie maintient ses activités à la grande satisfaction de la population locale. Le succès de l'entreprise tient à l'utilisation de plus petits appareils mieux adaptés à la clientèle et à ses tarifs abordables.

De manière générale, la faible densité de population et la clientèle limitée défavorisent l'arrivée de nouveaux transporteurs utilisant des appareils de type gros et moyens porteurs, ce qui entraîne un manque de concurrence pour un même niveau de service. Le principal problème du transport aérien régional en est un de desserte à un prix abordable. À cet effet, le MTQ offre un programme de réduction des tarifs aériens pour les résidents des Îles-de-la-Madeleine. De plus, les services de nolisement sont accessibles à bien des endroits.

Compte tenu de l'éloignement des grands centres, ce mode de transport est essentiel afin d'assurer un accès rapide aux autres régions tout en répondant aux besoins d'affaires, touristiques et d'urgence. C'est pourquoi la Table sectorielle des transports de la Gaspésie désire amorcer une étude dans le but de connaître le marché potentiel de chacun des aéroports.

De 1993 à 1999, 67 262 passagers environ ont été transportés annuellement sur les vols réguliers dans la région. Pendant cette période, la desserte aérienne du transport des personnes se concentre autour de trois aéroports. Le plus important est

celui des Îles-de-la-Madeleine avec plus de 53 p. 100 du trafic des passagers sur le territoire, suivi de celui de Gaspé avec 32 p. 100 et celui de Bonaventure avec 13 p. 100. L'aéroport de L'Île-d'Entrée et l'aérodrome de Pabok obtiennent chacun 1 p. 100 du trafic.

**Transport
interurbain
par autocar**

En 1998, deux transporteurs privés desservait 80 p. 100 de la population de la Gaspésie, rejoignant ainsi 41 municipalités et 82 544 personnes. On y retrouve six lignes de transport interurbain, dont une seule ligne express reliant Rimouski à Carleton, les autres étant des lignes locales qui sillonnent le tour de la péninsule par la route 132. De 1986 à 1998, la région a perdu huit services locaux de transport par autobus interurbain. Quatre de ces services ont été repris par la compagnie Orléans et intégrés à son service régulier, provoquant des baisses de fréquence mais évitant la suppression de services. Cependant, pour les quatre autres trajets supprimés, les services ont disparu et des portions de territoire ne sont plus desservies. Avec l'Accord sur le commerce intérieur (1995), le gouvernement fédéral veut libérer le transport extraprovincial par autocar de toute contrainte réglementaire à incidence économique et, ainsi, éliminer la formule d'interfinancement. Selon Transports Canada, la libéralisation du transport par autocar inciterait les transporteurs à maximiser leurs services auprès des voyageurs en développant un éventail de tarifs mieux adaptés aux différents utilisateurs et aux différentes périodes. Actuellement, le gouvernement fédéral cherche à connaître l'avis des provinces sur la pertinence de maintenir ce régime. Cette orientation menace le maintien des dessertes en région rurale, puisque les transporteurs pourraient se concentrer sur les trajets rentables.

Selon le modèle de projection ES-3 du MTQ concernant la population à l'horizon 2016, la structure d'âge de la région indiquerait un vieillissement plus rapide que celle du Québec. En reprenant les chiffres de l'enquête de 1992⁵⁸ selon laquelle 59 p. 100 de la clientèle du transport interurbain par autocar se situe entre 25 et 64 ans, la structure d'âge de la population régionale indique une tendance modérément favorable à l'utilisation de ce transport, puisque la baisse de la population jeune entraînera une baisse de la clientèle des services réguliers de transport interurbain par autocar dans la région.

⁵⁸ MTQ, *Enquête sur les services interurbains d'autobus*, 1995.

Orientation 2.2 : Des services de transport des personnes interrégionaux accessibles et efficaces

Dans le domaine du transport des personnes, la collaboration des diverses organisations régionales et locales est essentielle pour trouver des solutions afin de desservir adéquatement la population et afin de répondre aux besoins de la clientèle touristique.

Objectifs et moyens

Les objectifs et les moyens d'action retenus visent la collaboration avec le milieu en vue d'assurer des services de transport interurbain.

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

2.2.1 *Maintien et amélioration des services de transport des personnes dans les modes maritime, ferroviaire et aérien et développement de l'industrie touristique*

Transport interurbain par bateau

- Soutenir la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine (régions éloignées) [desserte maritime, nombre de passagers transportés]
 - Soutenir indirectement la desserte Montréal–Matane–Cap-aux-Meules (transport des personnes) par le transport des marchandises
 - ❖ Le MTQ subventionne le service hebdomadaire d'approvisionnement en marchandises des Îles-de-la-Madeleine. Le traversier qui offre ce service possède également quelques cabines qui lui permettent de transporter en moyenne 898 passagers par année.
- Soutenir les traverses maritimes des régions isolées
 - Aider financièrement la traverse maritime de L'Île-d'Entrée–Cap-aux-Meules [traverse maritime, nombre de passagers transportés]
 - ❖ De mai à décembre, les résidents et les visiteurs utilisent le service de traverses maritimes entre L'Île-d'Entrée et Cap-aux-Meules. Ce service est administré par la Société des traversiers du Québec (STQ) mais exploité par l'entreprise privée (subvention au transporteur). Sa fonction première est de relier les résidents de L'Île-d'Entrée au reste de l'archipel.
- Soutenir le développement du transport maritime des personnes et le tourisme fluvial [nombre de projets]
 - Aider financièrement la réalisation de la traverse Chandler–Cap-aux-Meules
 - Aider financièrement la réalisation de la traverse Grande-Vallée–Port-Menier–Havre-Saint-Pierre
 - Soutenir financièrement la réalisation d'études relatives au démarrage de nouveaux services de transport maritime et de tourisme fluvial
 - Appuyer le projet d'ajouter Chandler comme escale dans la croisière Montréal–Matane–Cap-aux-Meules

**Transport
interurbain
par train**

- ❖ Dans le but de favoriser le développement du tourisme fluvial, le MTQ appuiera la mise en place ou l'adaptation d'infrastructures et de services d'accueil.

**Transport
interurbain
par avion**

- Soutenir les efforts du milieu à maintenir le service ferroviaire de voyageurs [offre de service, nombre de passagers transportés]
 - Trouver des solutions permettant d'améliorer l'offre de service
- Collaborer avec le milieu à l'élaboration de solutions permettant aux principaux aéroports d'être desservis sur une base régulière [offre de service, nombre de passagers transportés]
 - Participer à la table sectorielle des transports du CRCD
 - Examiner l'ensemble des programmes d'aide lors de l'élaboration d'une politique de transport aérien
- Soutenir la desserte aérienne des Îles-de-la-Madeleine (régions éloignées ou isolées) [desserte aérienne, nombre de passagers transportés]
 - Réduire les coûts de transport aérien des résidents des Îles-de-la-Madeleine
 - ❖ Le MTQ aide financièrement les résidents des Îles-de-la-Madeleine en remboursant une partie de leurs billets d'avion.
- Compléter les services de traverses maritimes en offrant aux résidents de L'Île-d'Entrée un service de traverses aériennes durant la période hivernale [traverses aériennes, nombre de passagers transportés]
 - Offrir un service de traverses aériennes à des tarifs préférentiels pour les résidents de L'Île-d'Entrée
 - ❖ Lorsque la desserte maritime est interrompue en raison des glaces qui ceignent l'archipel, un bimoteur fait la navette entre l'aéroport de L'Île-d'Entrée et l'archipel. La moyenne annuelle de passagers se situe à 528.

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

2.2.2 *Maintien et amélioration du service de transport interurbain par autocar*

**Transport
interurbain
par autocar**

- Observer l'évolution des services par autocar dans un contexte de déréglementation [nombre de liaisons et d'arrêts]
 - Suivre l'évolution de l'offre et de la demande
- Trouver des solutions adéquates en collaboration avec le milieu et les intervenants de l'industrie
 - Trouver des solutions permettant d'améliorer les liaisons locales et express [liaisons locales, liaisons express]

Plan de transport de la Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine

Carte 15

Infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes

Légende

Réseau aéroportuaire

✈ Supérieur	Propriétaire
✈ Local	
✈ Autre	
✈ Héliport	
	■ Fédéral
	■ Municipal
	■ Privé
	■ Provincial

Réseau portuaire

🚢 Éloigné	Propriétaire
🚢 Régional et local	
	■ Fédéral

⚓ Traverse maritime

🚆 Réseau ferroviaire

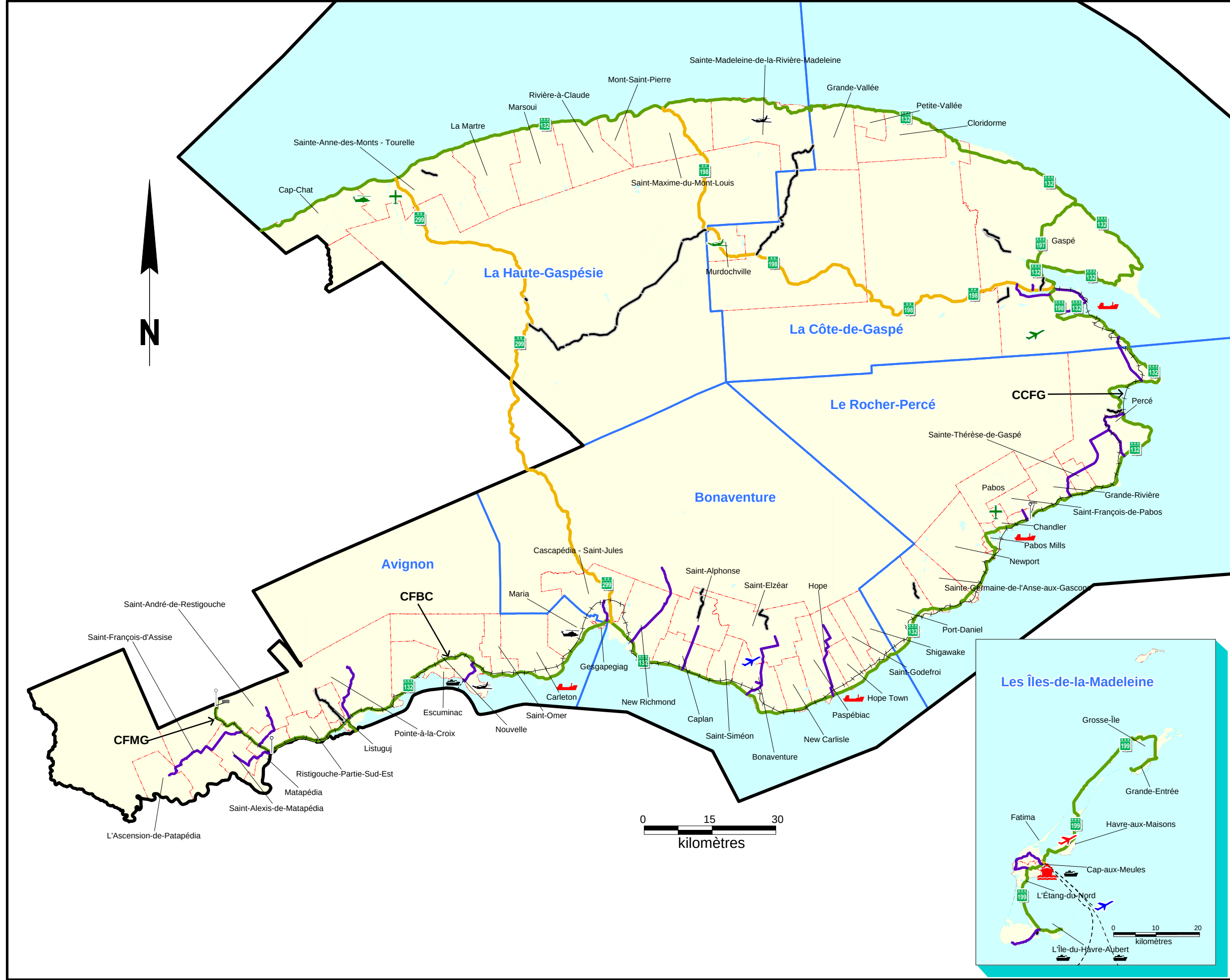
Classification des routes

— Nationale
— Régionale
— Collectrice
— Accès aux ressources

▭ Limite de la région à l'étude

▭ Limite de MRC

▭ Limite municipale



3. INTÉGRATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT DES PERSONNES

3.1 SERVICES DE TRANSPORT DES PERSONNES

La région de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, une des moins peuplées du Québec, est caractérisée par la dispersion de sa population de façon linéaire le long de la rive et de la route 132. Considérant l'étendue du territoire et la densité de la population, les services de transport collectif se sont développés sur les parties de territoire les plus habitées. Le fait de vouloir assurer des services adéquats de transport collectif à toute la population pose un défi. Néanmoins, l'intégration des services de transport des personnes et le soutien au transport en commun sont des actions concrètes qui visent la réduction de gaz à effet de serre et le développement durable de la région.

Transport adapté

En 1999, 36 des 55 municipalités de la région étaient regroupés au sein de six organismes de transport adapté (OTA) pour offrir un service à 88 914 personnes (81 p. 100 de la population, comparativement à 92 p. 100 au Québec) (voir Carte 16 à la fin du chapitre). De 1995 à 1999, la superficie du territoire desservi a augmenté de 57 p. 100, et la clientèle admise au transport adapté subventionné par le MTQ de 50 p. 100 pour atteindre 1 361 personnes en 1999, soit 1,5 p. 100 de la population totale. D'ici 2006, cette tendance à la hausse devrait ralentir. Toutefois, à partir de 2006, il faut s'attendre à une augmentation du nombre de déplacements provenant de la clientèle âgée à mobilité réduite. En 1999, la demande a atteint 81 612 passagers, représentant des coûts de 1 003 685 \$, dont 653 740 \$ étaient défrayés par le MTQ.

Les services de transport adapté subventionnés par le MTQ ne sont pas les seuls services de transport spécialisé offerts à la clientèle à mobilité réduite, qu'il s'agisse de personnes âgées, malades ou handicapées, dont la déficience et les limitations ne justifient pas nécessairement une admission au transport adapté. En effet, le réseau de la santé et des services sociaux, en vertu d'une politique et d'un programme du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS), assure et finance certains déplacements auprès de leur clientèle. De plus, des organismes, notamment la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), disposent d'un budget pour compenser les frais de déplacement de leurs bénéficiaires. À cause des compressions budgétaires que ce ministère et ces organismes subissent, ils ont de plus en plus tendance à diriger leur clientèle vers les services de transport adapté subventionnés par le MTQ. Comme les ressources financières sont limitées, il est difficile pour le MTQ de répondre aux besoins des usagers venant des autres réseaux.

C'est pourquoi, le MTQ a décidé d'aller au-delà d'une simple révision de son programme d'aide et de proposer d'importantes modifications à l'organisation et au financement du transport adapté afin de devenir le coordonnateur de l'ensemble des

services de transport adapté. Des discussions au sein d'un comité interministériel se poursuivent quant à l'éventualité d'un guichet unique.

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

Transport scolaire

Le transport scolaire, présent sur l'ensemble du territoire, n'échappe pas au phénomène démographique régional et à l'exode rural. De 1993-1994 à 1997-1998, le nombre d'élèves inscrits est passé de 17 685 à 16 941 (- 4 p. 100), et le nombre d'élèves transportés est passé de 16 420 à 14 895 (- 9 p. 100).

Pour ce qui est du parc d'autobus, celui-ci s'est ajusté rapidement à cette baisse de clientèle, passant de 319 à 294 véhicules (- 7,8 p. 100). Il est fort probable que cet ajustement ne soit pas terminé étant donné les baisses anticipées de la clientèle d'âge scolaire. En se servant des estimations de la population d'âge scolaire 4-16 ans d'ici 2016, celle de la région pourrait diminuer de plus de 4 600 élèves (- 26 p. 100), entraînant du coup une diminution d'élèves transportés pouvant approcher les 20 p. 100, soit 3 000 élèves de moins.

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

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

Transport par taxi

En 2000, 78 p. 100 de la population de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine (91 p. 100 au Québec en 1998) pouvait accéder au service de taxi, ce qui représente une diminution de 3 p. 100 par rapport à 1993 (Carte 16). Aux Îles-de-la-Madeleine, 100 p. 100 de la population est desservie, tandis que dans la MRC de La Haute-Gaspésie, ce service rejoint seulement 54 p. 100 de la population. En 2000, 45 p. 100 des municipalités de la région n'avaient pas le service de taxi, ce qui représente 25 municipalités regroupant 23 269 personnes. Parmi celles-ci, certaines municipalités populeuses l'ont déjà eu : Cap-Chat (3 076 habitants), Caplan (2 191 habitants) et Port-Daniel (1 693 habitants). En général, les milieux urbains sont assez bien desservis par le taxi. Toutefois, à mesure que l'on s'éloigne des centres, on limite l'expansion et le recours à ces services.

La *Loi sur le transport par taxi* a été modifiée en 2001, et un nouveau règlement est en vigueur depuis le 30 juin 2002. La nouvelle loi prévoit que des quotas de permis sont fixés par agglomération, laissant tomber le ratio de 1/1 000 habitants et la notion de région. Les quotas ont été fixés par décret, mais pour acceptation du nouveau permis, le requérant doit faire la preuve du besoin.

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

Mise en commun

La région est relativement bien desservie par les divers services de transport collectif. Au fil des années, ceux-ci se sont développés de manière séparée, selon des besoins liés à des demandes particulières plutôt que dans le cadre d'une planification de l'ensemble de la problématique du transport des personnes.

Le fonctionnement actuel du transport des personnes par modes et par programmes d'aide séparés, élaborés en fonction des besoins des clientèles particulières, impose une utilisation parallèle des services de transport et, par le fait même, une utilisation moins efficace des ressources au détriment des clientèles et des besoins de la population en général. En conséquence, il existe, sur un même territoire, un doublement des services et une sous-utilisation des ressources⁵⁹.

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

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

⁵⁹ www.intranet3/dttpt/trans_collectif_contexte_.htm

De plus, le MTQ favorisera, au cours des prochaines années, la conclusion d'ententes de partenariat entre les divers gestionnaires de transport et la mise sur pied de projets pilotes avec l'utilisation d'un guichet unique pour le traitement des demandes de la clientèle⁶⁰.

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

⁶⁰ www.intranet3/dttt/trans_collectif_contexte_.htm

Orientation 3.1 : Des services de transport collectif des personnes accessibles sur l'ensemble du territoire

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

Objectifs et moyens

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)
--

3.1.1 Amélioration de l'offre de service en transport adapté en tenant compte des réalités régionales

**Transport
adapté**

- Aider financièrement les OTA grâce au *Programme d'aide au transport adapté pour les personnes handicapées* [programme d'aide financière]
 - Contribuer au financement des OTA
- Améliorer l'accessibilité du transport adapté dans les municipalités non desservies [nombre de municipalités desservies, population desservie]
 - Offrir une aide financière directe à l'utilisateur
 - Offrir un contrat de service aux titulaires de permis de transport (taxi ou autobus) dans le cas des municipalités locales de moins de 10 000 habitants non desservies
 - ❖ Ces mesures souples prévues dans les modalités du Programme d'aide seront adoptées prochainement.
- Améliorer l'offre de service en transport adapté [nombre de mesures mises en place, nombre de passagers transportés]
 - Mettre en place des mécanismes d'ajustement prédéterminés pour faire face à des variations de clientèle et au problème des listes d'attente
 - Mettre en place un cadre triennal favorisant l'optimisation des services
 - ❖ Ces mesures prévues dans les modalités du Programme d'aide seront adoptées prochainement. Elles permettront au milieu d'être rassuré sur l'avenir du service et d'établir une planification sur plus d'un an.
- Analyser la faisabilité et l'opportunité de regrouper les diverses ressources financières consacrées par le gouvernement au transport des personnes handicapées et à mobilité réduite [nombre de rapports, d'études, de projets pilotes]
 - ❖ Un comité directeur interministériel a été mis sur pied en 2001 ayant le mandat d'effectuer cette analyse.

- Accroître la participation de l'industrie du taxi aux activités du transport adapté et l'aider financièrement grâce au *Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant* [nombre de véhicules-taxis ayant bénéficié du Programme, sommes investies]
 - ❖ Le *Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant* s'adresse directement aux titulaires de permis de propriétaire de taxi désireux d'offrir leurs services aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant et au milieu institutionnel, tels les OTA, les centres hospitaliers et les commissions scolaires. Depuis l'année budgétaire 2001-2002, le Programme dispose de 1,4 million de dollars par année. Au terme de l'année budgétaire 2005-2006, l'objectif du Programme est de doter le Québec d'un parc comprenant un minimum de 4 p. 100 du total des taxis disponibles qui pourront accueillir des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, et ce, autant sur une base nationale que régionale. Pour la région, la cible est un véhicule-taxi adapté par MRC d'ici cinq ans, soit six véhicules-taxis adaptés au total.

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)
--

3.1.2 *Inclusion du transport scolaire dans la mise en commun du transport collectif*

- Inclure le transport scolaire dans les projets de mise en commun des services de transport collectif
 - Favoriser la participation du transport scolaire dans les projets de mise en commun des services de transport collectif [nombre de transporteurs scolaires impliqués]
 - ❖ Étant présent dans l'ensemble de la région, le transport scolaire est un service de transport collectif qui s'avère essentiel dans tout exercice de mise en commun.

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

3.1.3 Développement de l'industrie du taxi

Taxi

- Cerner et faire connaître les marchés potentiels [municipalités ayant une population supérieure à 1 000 habitants et ne faisant pas partie d'un territoire de taxi]
- Soutenir les projets de mise en place des services de transport en commun tels que le taxibus⁶¹ [nombre de services de transport en commun]
- Rajeunir le parc de véhicules-taxis [âge moyen du parc de véhicules-taxis]
 - ❖ Afin de stimuler le développement et le rajeunissement du parc de véhicules-taxis, les titulaires de permis de taxi bénéficieront d'un crédit d'impôt d'un montant maximal de 2 500 \$ pour chaque véhicule dont l'âge est de cinq ans ou moins.

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

3.1.4 Mise en commun des systèmes de transport des personnes

Mise en commun

- Soutenir et encourager les initiatives et les projets locaux de mise en commun des services de transport collectif [nombre de projets de mise en commun actifs]
 - Soutenir les études régionales visant la mise en commun des services de transport
 - ❖ Dans la région de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, la mise en commun des services de transport collectif fait principalement appel au transport adapté, au transport scolaire et au taxi.
 - Contribuer financièrement à la mise sur pied de projets pilotes de mise en commun avec l'utilisation d'un guichet unique (MRC) pour le traitement des demandes de la clientèle.
 - ❖ Le MTQ offre une aide financière de 20 000 \$ pour soutenir les expériences pilotes de mise en commun des services de transport collectif.
 - ❖ Jusqu'à présent, près de 35 projets de mise en commun des services de transport collectif ont été approuvés sur l'ensemble du territoire québécois pour un montant de 650 000 \$, permettant ainsi le démarrage de 19 services à l'automne 2002. Dans la région de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, le MTQ a autorisé une aide financière de 20 000 \$ en 2002 pour le démarrage d'un projet pilote sur le territoire de la MRC d'Avignon.

⁶¹ Le taxibus est un transport en commun qui fonctionne exclusivement avec des véhicules-taxis.

- Soutenir et consolider les expériences de transport intégré (mise en commun)
 - ❖ Afin de mieux servir les communautés rurales, la *Politique nationale de la ruralité*, adoptée en décembre 2001, consentira une aide de 10 millions de dollars d'ici 2006 pour le développement et la consolidation des expériences pilotes en transport intégré. Le programme sera administré par le MTQ.
- Étudier la possibilité de mettre en place un programme d'aide récurrent [étude, programme d'aide]
 - Tracer un bilan des expériences pilotes de mise en commun des services de transport collectif
 - ❖ Le MTQ a la responsabilité de préparer un programme d'aide. Un premier bilan des expériences pilotes de mise en commun des services de transport collectif sera tracé pour faire le point sur l'ensemble des projets élaborés au cours des ans et viendra préciser le contenu du nouveau programme d'aide au transport des personnes en milieu rural.
- Améliorer les systèmes de gestion du transport collectif par l'introduction de technologies [nombre d'organismes de transport possédant du matériel informatique pour la gestion de la demande]
 - Aider financièrement les organismes à se doter du matériel informatique pour la gestion de la demande

Plan de transport de la Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine

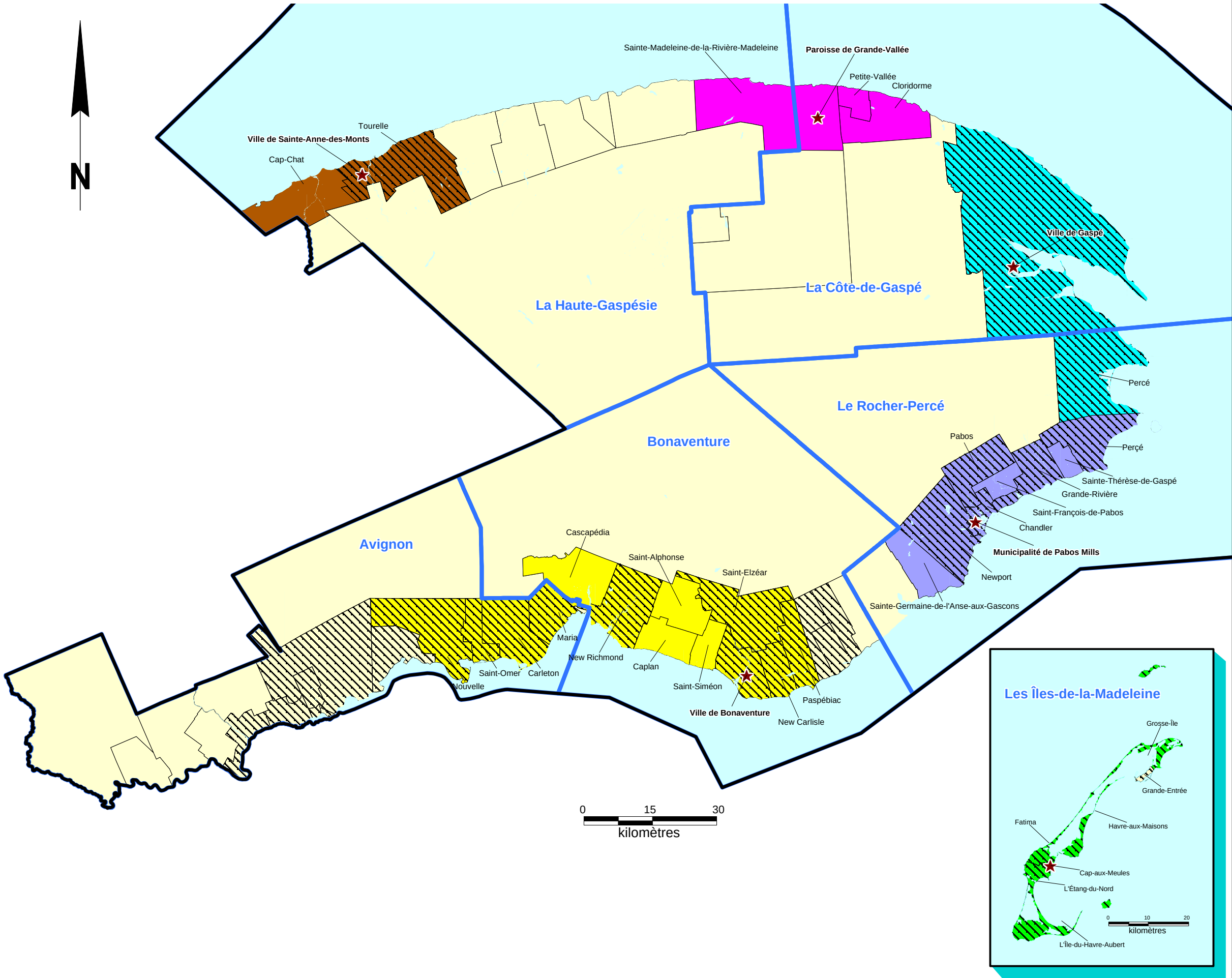
Carte 16

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

Légende

- Organismes de transport adapté (OTA)
Organismes mandataires
- Non desservie
 - Municipalité de Cap-aux-Meules
 - Municipalité de Pabos Mills
 - Paroisse de Grande-Vallée
 - Ville de Bonaventure
 - Ville de Gaspé
 - Ville de Sainte-Anne-des-Monts

- Taxi
- Point de service de l'OTA
- Limite de la région à l'étude
- Limite de MRC



4. AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE DE L'ORGANISATION AFIN D'OFFRIR DES SERVICES DE QUALITÉ À LA POPULATION

4.1 PERFORMANCE DE L'ORGANISATION ET SERVICES AUX CITOYENS

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

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

Orientation 4.1 : Une organisation plus performante afin d'améliorer les services à la population

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

Objectifs et moyens

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)
--

4.1.1 Amélioration de la qualité des services aux citoyens en respect des exigences des lois en vigueur (*Loi sur l'administration publique* et *Loi sur l'administration financière*)

- Respecter les attentes contenues dans la déclaration de services aux citoyens pour les produits et les services du MTQ [nombre et types de plaintes]
 - Donner un service d'information sur l'état des routes et les entraves à la circulation [service offert]
 - Privilégier les actions visant l'amélioration de la sécurité des usagers [actions]
 - Fournir un service de renseignements de 8 h 30 à 16 h 30 [service offert]
 - Assurer un suivi diligent des plaintes [bilan des plaintes]

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

4.1.2 Amélioration de la performance de l'organisation

- Instaurer la gestion axée sur les résultats dans l'organisation [état d'avancement de l'implantation de la démarche]
- Installer un système d'information et de gestion intégrée [état d'avancement]
- Implanter la démarche d'amélioration de l'exploitation du réseau routier [état d'avancement]
 - Définir et mettre en place un cadre de gestion des infrastructures routières basé sur le concept d'exploitation [cadre territorial de gestion]
 - ❖ Le concept d'exploitation est basé sur la planification préventive et périodique des interventions d'entretien. Cela nécessite une connaissance en temps réel du réseau (calendrier d'inspection, banque de données sur les besoins d'intervention) et des interventions appropriées pour assurer la circulation fonctionnelle et sécuritaire des personnes et des biens (entretien courant et périodique, gestion des corridors routiers et monitoring routier).
 - ❖ **L'entretien courant et périodique** comprend plusieurs activités de maintenance des infrastructures ou des équipements. **La gestion des corridors routiers** vise à maintenir et à améliorer l'intégrité structurale et à assurer la fonctionnalité et la sécurité des infrastructures lorsqu'il y a intervention d'un tiers sur le réseau. La gestion des réclamations et les infractions à diverses lois font également partie de la gestion des corridors routiers de même que la rétrocession et l'entretien des immeubles extraroutiers. **Le monitoring routier** consiste à assurer une meilleure connaissance de l'état et de l'utilisation du réseau. Il inclut la gestion des urgences, de la circulation et des plaintes ainsi que l'information aux citoyens.
 - ❖ Présents sur l'ensemble du territoire, les quatre centres de services localisés à Cap-aux-Meules, Gaspé, New Carlisle et Sainte-Anne-des-Monts ont pour rôle d'assurer la planification, la programmation et la réalisation des activités d'exploitation des infrastructures de transport.
- Adhérer à la certification ISO pour l'inventaire et l'inspection des structures [état d'avancement]

Exploitation
du réseau
routier

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

4.1.3 *Accroissement de la compétence et de l'efficacité du personnel à l'égard des nouvelles technologies de l'information et des communications*

- Assurer la formation du personnel [nombre de cours, sommes investies]
- Acquérir et mettre en place les nouvelles technologies de l'information [technologies mises en place, sommes investies]

Objectif (1.1.1), moyens d'action (➤), mesures (●) avec indicateurs [entre crochets], description (❖)

4.1.4 *Amélioration des connaissances sur les infrastructures et les différents modes de transport*

- Mettre en place une banque régionale de données sur les infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes ainsi que sur l'offre et la demande dans ces modes de transport [base de données]
- Participer, au besoin, à des études afin d'obtenir des données sur les caractéristiques de l'infrastructure ainsi que sur l'offre et la demande dans le transport ferroviaire, maritime et aérien [nombre d'études, sommes investies]

CONCLUSION

La densité de la population, la décroissance démographique, l'étalement urbain et les préoccupations pour le développement industriel, commercial et touristique en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine posent de nombreux défis en matière de transport.

Ces défis ont ressorti à l'étape du diagnostic des transports dans la région et sont à l'origine des quatre enjeux qui ont été retenus pour le plan de transport de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine.

Enjeu 1 : Mobilité des personnes et des marchandises sur un réseau routier sécuritaire basée sur les besoins de déplacement interrégional et local

Enjeu 2 : Maintien et amélioration des infrastructures maritimes, aériennes et ferroviaires dans le but de développer l'intermodalité et d'assurer la desserte de la région

Enjeu 3 : Intégration des systèmes de transport des personnes

Enjeu 4 : Amélioration de la performance de l'organisation afin d'offrir des services de qualité à la population

En considérant les orientations ministérielles et gouvernementales, les principes de développement durable, le contexte régional de planification, les enjeux et les avis des partenaires consultés, le MTQ propose six grandes orientations régionales. Ces dernières constituent les lignes directrices des interventions privilégiées en transport dans la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine pour les quinze prochaines années. Elles sont assorties d'objectifs et de moyens d'action.

Rappelons que ces orientations sont les suivantes :

- un réseau routier efficace au service des communautés locales, de l'industrie touristique et du développement socioéconomique de la région;
- un réseau routier sécuritaire avec un souci de protection de l'environnement et de la qualité de vie;
- un réseau d'infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes efficace répondant aux besoins de la région et optimisé par l'application de principes d'utilisation intermodale;
- des services de transport des personnes interrégionaux accessibles et efficaces
- des services de transport collectif des personnes accessibles sur l'ensemble du territoire;
- une organisation plus performante afin d'améliorer les services à la population.

Le plan de transport vise, dans une perspective à long terme, à relever les défis qui se posent à la région selon une vision intégrée et multimodale. La mise en oeuvre des moyens d'action améliorera les transports et soutiendra le développement économique régional.

Les moyens d'action mis de l'avant dans le plan de transport sont nombreux et interreliés, puisque les problèmes actuels et prévisibles de transport le sont également. La mise en oeuvre de plusieurs moyens d'action nécessitera la participation d'un grand nombre de partenaires du MTQ, du CRCD, des MRC, des municipalités, des organismes de transport collectif (OTC), des clubs d'usagers de véhicules récréatifs, etc. Le plan de transport offre donc un cadre d'intervention qui permet, à l'ensemble des intervenants, d'œuvrer à l'amélioration des transports dans la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine.

BIBLIOGRAPHIE

- BELZILE, Louis. *Modélisation de l'impact des accès au réseau routier sur la sécurité routière et la vitesse prescrite : le cas particulier de la route de ceinture de la Gaspésie (route 132)*, Rimouski, Université du Québec à Rimouski, rapport présenté comme exigence partielle du programme de maîtrise en développement régional, 2000, 110 p.
- MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET COLLABORATEURS. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : pour un aménagement concerté du territoire*, Québec, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, 1994, 89 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Cahier des charges et devis généraux (C.C.D.G.) : infrastructures routières, construction et réparation*, Direction du soutien aux infrastructures, Les Publications du Québec, 1997.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Des transports au service du développement du Québec : une perspective économique, sociale et environnementale*, document de travail, Québec, [Direction de la planification et du partenariat], 21 décembre 2000, 132 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Guide de gestion des déchets générés par les activités du MTQ*, Québec, Direction de la planification, Service de l'environnement, 1996, 22 p. et 4 annexes.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Inventaire : Capacité – Courbes – Pentes des routes du Québec*, Québec, Direction des politiques d'exploitation et des programmes routiers, Service des programmes routiers et circulation, 1995.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique de transport maritime et fluvial : le Québec à la barre*, Québec, 2001, 54 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Ponts et ponceaux : lignes directrices pour la protection du milieu aquatique*, Service de l'environnement, janvier 1992.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme de gestion des déchets générés par les activités du MTQ*, Québec, Direction de la planification, Service de l'environnement, 1992.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC et SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. *Politique sur le vélo*, Québec, Direction des communications, 1995, 22 p.
- MRC DES ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Tracé potentiel de la Route verte aux Îles-de-la-Madeleine*, Cap-aux-Meules, juillet 2000, 6 p. et carte.

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ D'AVIGNON. *Premier projet : schéma d'aménagement révisé*, [Nouvelle], juin 2000, 132 p. + cartes et annexes.

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE LA CÔTE-DE-GASPÉ. *Schéma d'aménagement révisé*, Rivière-au-Renard, juillet 2001, 393 p.

UNITÉ RÉGIONALE LOISIR ET SPORT GASPÉSIE–ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Étude de faisabilité du tracé de la Route verte : perspectives et recommandations*, New Carlisle, août 1999, 68 p. et 4 annexes.

UNITÉ RÉGIONALE LOISIR ET SPORT GASPÉSIE–ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Étude de faisabilité du tracé de la Route verte : MRC de Pabok*, New Carlisle, août 1999, 171 p. et 3 annexes.

UNITÉ RÉGIONALE LOISIR ET SPORT GASPÉSIE–ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Étude de faisabilité du tracé de la Route verte : MRC d'Avignon*, New Carlisle, août 1999, 134 p. et 3 annexes.

UNITÉ RÉGIONALE LOISIR ET SPORT GASPÉSIE–ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Étude de faisabilité du tracé de la Route verte : MRC de La Côte-de-Gaspé*, New Carlisle, août 1999, 91 p. et 3 annexes.

UNITÉ RÉGIONALE LOISIR ET SPORT GASPÉSIE–ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Étude de faisabilité du tracé de la Route verte : MRC de Bonaventure*, New Carlisle, août 1999, 148 p. et 3 annexes.

UNITÉ RÉGIONALE LOISIR ET SPORT GASPÉSIE–ÎLES-DE-LA-MADELEINE. *Étude de faisabilité du tracé de la Route verte : MRC de Denis-Riverin*, New Carlisle, août 1999, 133 p. et 3 annexes.

ANNEXE 1

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

Enjeu 1 : <i>Mobilité des personnes et des marchandises sur un réseau routier sécuritaire basée sur les besoins de déplacement interrégional et local</i>	
Orientation 1.1 : Un réseau routier efficace au service des communautés locales, de l'industrie touristique et du développement socioéconomique de la région	
Objectifs	Moyens d'action
Réseau stratégique régional	
1.1.1 Détermination du réseau stratégique régional	➤ Déterminer le réseau stratégique régional ainsi que les autres routes du réseau routier supérieur
Fonctionnalité du réseau routier	
1.1.2 Maintien et amélioration des conditions de déplacement interrégional (fonctionnalité) et des caractéristiques géométriques sur le réseau stratégique régional	➤ Suivre l'évolution des conditions de circulation sur le réseau stratégique régional à l'aide des débits de circulation et des niveaux de service ➤ Poursuivre les travaux d'amélioration sur le réseau stratégique régional (routes nationales)
1.1.3 Maintien et amélioration des conditions de déplacement local et régional (fonctionnalité) et des caractéristiques géométriques sur les autres routes du réseau routier supérieur	➤ Poursuivre les travaux d'amélioration routière sur les routes régionales ➤ Poursuivre les travaux d'amélioration routière sur les autres routes du réseau supérieur
1.1.4 Amélioration des conditions de déplacement sur les routes de camionnage	➤ Améliorer la qualité des routes de camionnage en réalisant les travaux d'amélioration et de conservation et en apportant les mesures appropriées ➤ Assurer la cohérence des réseaux de camionnage des municipalités et du MTQ
État du réseau routier	
1.1.5 Amélioration de la qualité des chaussées	➤ Maintenir et améliorer la qualité des chaussées pour atteindre et respecter les objectifs ministériels selon la classification des routes
1.1.6 Protection du réseau routier le long des berges	➤ Surveiller l'évolution des zones vulnérables à l'érosion et planifier les interventions en vue de protéger le réseau routier
1.1.7 Maintien et amélioration de la capacité structurale des ponts en accordant une priorité à ceux situés sur les axes routiers les plus importants et sur le réseau de camionnage	➤ Reconstruire, réparer et renforcer les ponts déficients en accordant une priorité à ceux situés sur le réseau de camionnage

Enjeu 1 : <i>Mobilité des personnes et des marchandises sur un réseau routier sécuritaire basée sur les besoins de déplacement interrégional et local</i>	
Orientation 1.1 : Un réseau routier efficace au service des communautés locales, de l'industrie touristique et du développement socioéconomique de la région	
Objectifs	Moyens d'action
Aménagement du territoire et urbanisation du réseau routier	
1.1.8 Gestion de l'urbanisation favorisant la fluidité et préservant l'intégrité du réseau stratégique régional en renforçant le partenariat entre les MRC, les municipalités et le MTQ	➤ Appliquer les principes de la gestion des corridors routiers et de la traversée des agglomérations lors de projets routiers ➤ Apporter l'appui nécessaire aux MRC et aux municipalités dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme ➤ Encourager et appuyer les MRC à mettre de l'avant des mesures visant à améliorer la fluidité et la sécurité sur le réseau stratégique régional dans les schémas d'aménagement ➤ Apporter des mesures de correction des accès et de gestion des nouveaux accès ➤ Coordonner les interventions sur le réseau routier avec celles du milieu
Réseaux récréatifs	
1.1.9 Développement et entretien des voies cyclables en collaboration avec les partenaires	Voies cyclables ➤ Contribuer techniquement et financièrement à la réalisation de la Route verte de toute la région en privilégiant les projets d'asphaltage des accotements contigus aux sections réalisées par le milieu ➤ Contribuer financièrement à l'entretien de la Route verte ➤ Contribuer à la réalisation des réseaux cyclables local et régional selon les paramètres de la <i>Politique sur le vélo</i>
1.1.10 Planification sécuritaire des sentiers de véhicules hors route	Véhicules hors route ➤ Apporter un soutien technique à la planification des sentiers de véhicules hors route

Enjeu 1 : <i>Mobilité des personnes et des marchandises sur un réseau routier sécuritaire basée sur les besoins de déplacement interrégional et local</i>	
Orientation 1.2 : <i>Un réseau routier sécuritaire avec un souci de protection de l'environnement et de la qualité de vie</i>	
Objectifs	Moyens d'action
Sécurité routière	
1.2.1 Amélioration de la sécurité routière	➤ Participer à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan d'action annuel ministériel en matière de sécurité ➤ Participer à l'élaboration du bilan annuel ministériel en matière de sécurité routière
Environnement	
1.2.2 Respect et protection de l'environnement selon l'approche du développement durable	➤ Participer au projet de stratégie québécoise sur la diversité biologique 2002-2007 ➤ Contribuer à la réalisation du plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques ➤ Réaliser des projets de développement, d'amélioration ou d'entretien des infrastructures de transport qui respectent les exigences de la <i>Politique sur l'environnement</i> du MTQ et des différentes lois sur la protection de l'environnement ➤ Entreposer, éliminer et recycler les déchets générés par les activités du MTQ selon la réglementation en vigueur ➤ Chercher des solutions novatrices qui permettraient de réduire les effets nuisibles des sels de voirie sur l'environnement sans compromettre la sécurité des usagers de la route ➤ Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ
Pollution sonore (bruit)	
1.2.3 Prévention et correction des problèmes de pollution sonore en bordure des voies de circulation	➤ Mettre en application la <i>Politique sur le bruit</i> basée sur des approches préventive et corrective ➤ Informer les intervenants municipaux au sujet de la <i>Politique sur le bruit</i>
Paysages	
1.2.4 Protection et mise en valeur des paysages le long des infrastructures de transport	➤ Recourir aux aménagements paysagers dans la résolution de problématiques particulières ➤ Harmoniser les interventions en transport avec les traits de caractère du paysage

Enjeu 2 : <i>Maintien et amélioration des infrastructures maritimes, aériennes et ferroviaires dans le but de développer l'intermodalité et d'assurer la desserte de la région</i>	
Orientation 2.1 : Réseau d'infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes efficace répondant aux besoins de la région et optimisé par l'application de principes d'utilisation intermodale	
Objectifs	Moyens d'action
2.1.1 Maintien et amélioration d'un réseau d'infrastructures modales efficace et sécuritaire en vue d'assurer l'intermodalité et la complémentarité entre les modes	Infrastructures ferroviaires ➤ Participer financièrement (<i>Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire</i>) au maintien et à la revitalisation des infrastructures ferroviaires en vue d'assurer l'intégrité, la sécurité et la complémentarité du réseau avec les autres modes pour permettre l'intermodalité ➤ Collaborer à l'élaboration d'une politique de transport ferroviaire
	Infrastructures maritimes ➤ Mettre en œuvre la <i>Politique québécoise de transport maritime et fluvial</i> ➤ Mettre en œuvre et promouvoir le <i>Programme d'aide en transport maritime</i> ➤ Soutenir la desserte des Îles-de-la-Madeleine
	Infrastructures aériennes ➤ Gérer et entretenir les infrastructures aériennes appartenant au MTQ ➤ Collaborer à l'élaboration d'une politique sur le transport aérien
Intermodalité	
2.1.2 Optimisation des infrastructures en favorisant la mise en place de nouvelles logistiques de transport et des principes d'aménagement du territoire compatibles avec ces infrastructures	➤ Favoriser l'harmonisation entre l'aménagement du territoire et la vocation de l'infrastructure ➤ Collaborer au repositionnement des logistiques de transport des expéditeurs générateurs de trafic ➤ Développer la collaboration entre le gouvernement, les intervenants dans ces modes de transport et les entreprises

Enjeu 2 : <i>Maintien et amélioration des infrastructures maritimes, aériennes et ferroviaires dans le but de développer l'intermodalité et d'assurer la desserte de la région</i>	
Orientation 2.2 : Des services de transport des personnes interrégionaux accessibles et efficaces	
Objectifs	Moyens d'action
Transport des personnes dans les modes maritime, ferroviaire et aérien	
2.2.1 Maintien et amélioration des services de transport des personnes dans les modes maritime, ferroviaire et aérien et développement de l'industrie touristique	Transport interurbain par bateau
	➤ Soutenir la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine (régions éloignées) ➤ Soutenir les traverses maritimes des régions isolées ➤ Soutenir le développement du transport maritime des personnes et le tourisme fluvial
	Transport interurbain par train
	➤ Soutenir les efforts du milieu à maintenir le service ferroviaire de voyageurs
	Transport interurbain par avion
	➤ Collaborer avec le milieu à l'élaboration de solutions permettant aux principaux aéroports d'être desservis sur une base régulière ➤ Soutenir la desserte aérienne des Îles-de-la-Madeleine (régions éloignées ou isolées) ➤ Compléter les services de traverses maritimes en offrant aux résidents de L'Île-d'Entrée un service de traverses aériennes durant la période hivernale
Transport interurbain par autocar	
2.2.2 Maintien et amélioration du service de transport interurbain par autocar	➤ Observer l'évolution des services par autocar dans un contexte de déréglementation ➤ Trouver des solutions adéquates en collaboration avec le milieu et les intervenants de l'industrie

Enjeu 3 : <i>Intégration des systèmes de transport des personnes</i>	
Orientation 3.1 : Des services de transport collectif des personnes accessibles sur l'ensemble du territoire	
Objectifs	Moyens d'action
Transport adapté	
3.1.1 Amélioration de l'offre de service en transport adapté en tenant compte des réalités régionales	➤ Aider financièrement les OTA grâce au <i>Programme d'aide au transport adapté pour les personnes handicapées</i> ➤ Améliorer l'accessibilité du transport adapté dans les municipalités non desservies ➤ Améliorer l'offre de service en transport adapté ➤ Analyser la faisabilité et l'opportunité de regrouper les diverses ressources financières consacrées par le gouvernement au transport des personnes handicapées et à mobilité réduite ➤ Accroître la participation de l'industrie du taxi aux activités du transport adapté et l'aider financièrement grâce au <i>Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant</i>
Transport scolaire	
3.1.2 Inclusion du transport scolaire dans la mise en commun du transport collectif	➤ Inclure le transport scolaire dans les projets de mise en commun des services de transport collectif
Transport par taxi	
3.1.3 Développement de l'industrie du taxi	➤ Cerner et faire connaître les marchés potentiels ➤ Soutenir les projets de mise en place des services de transport en commun tels que le taxibus ➤ Rajeunir le parc de véhicules-taxis
Mise en commun des systèmes de transport des personnes	
3.1.4 Mise en commun des systèmes de transport des personnes	➤ Soutenir et encourager les initiatives et les projets locaux de mise en commun des services de transport collectif ➤ Étudier la possibilité de mettre en place un programme d'aide récurrent ➤ Améliorer les systèmes de gestion du transport collectif par l'introduction de technologies

Enjeu 4 : Amélioration de la performance de l'organisation afin d'offrir des services de qualité à la population	
Orientation 4.1 : Une organisation plus performante afin d'améliorer les services à la population	
Objectifs	Moyens d'action
Qualité des services aux citoyens	
4.1.1 Amélioration de la qualité des services aux citoyens en respect des exigences des lois en vigueur (<i>Loi sur l'administration publique</i> et <i>Loi sur l'administration financière</i>)	➤ Respecter les attentes contenues dans la déclaration de services aux citoyens pour les produits et les services du MTQ
Performance de l'organisation	
4.1.2 Amélioration de la performance de l'organisation	➤ Instaurer la gestion axée sur les résultats dans l'organisation ➤ Installer un système d'information et de gestion intégrée ➤ Implanter la démarche d'amélioration de l'exploitation du réseau routier (état d'avancement) ➤ Adhérer à la certification ISO pour l'inventaire et l'inspection des structures
4.1.3 Accroissement de la compétence et de l'efficacité du personnel à l'égard des nouvelles technologies de l'information et des communications	➤ Assurer la formation du personnel ➤ Acquérir et mettre en place les nouvelles technologies de l'information
Connaissances	
4.1.4 Amélioration des connaissances sur les infrastructures et les différents modes de transport	➤ Mettre en place une banque régionale de données sur les infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes ainsi que sur l'offre et la demande dans ces modes de transport ➤ Participer, au besoin, à des études afin d'obtenir des données sur les caractéristiques de l'infrastructure ainsi que sur l'offre et la demande dans le transport ferroviaire, maritime et aérien

