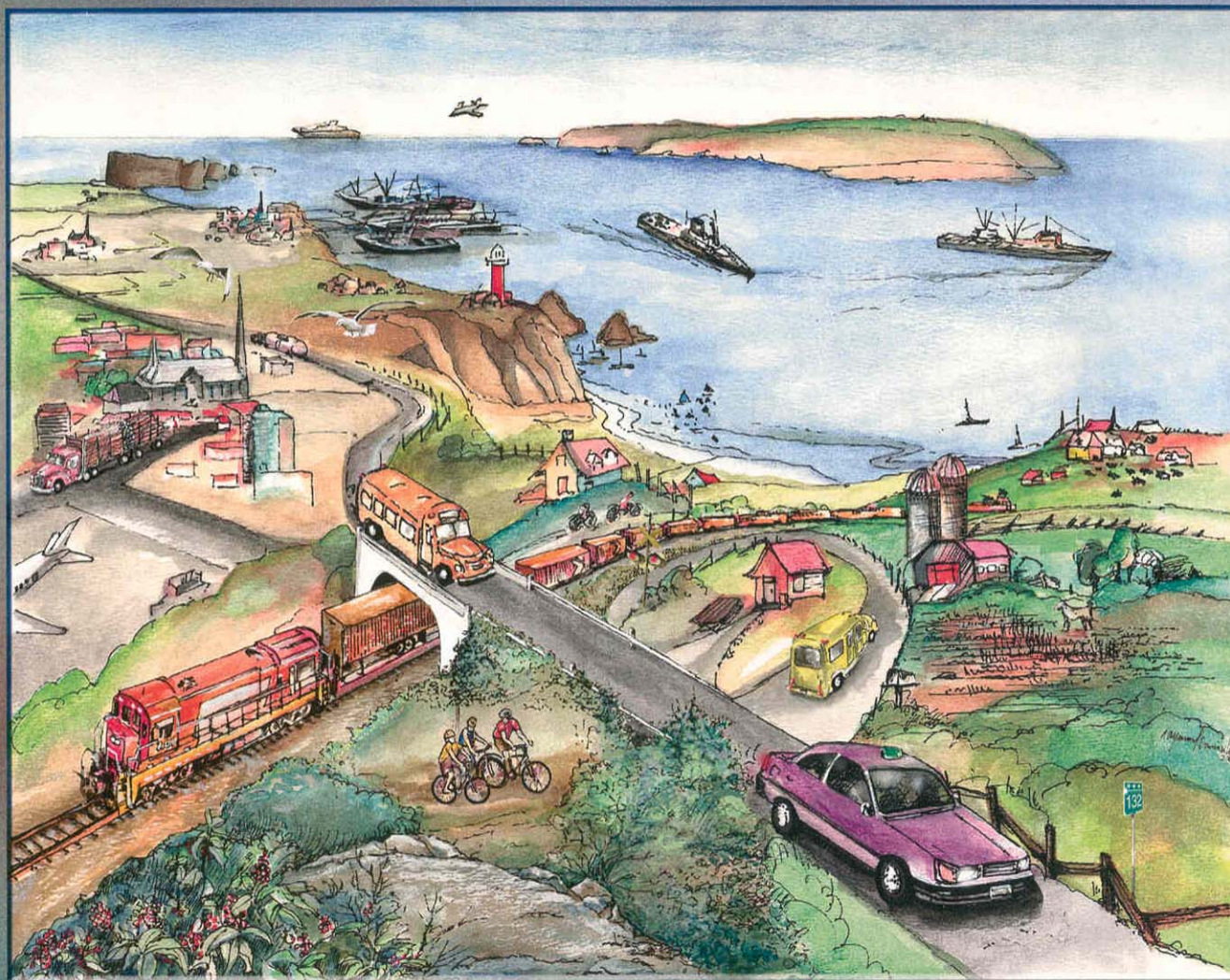


# PLAN DE TRANSPORT DE LA GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE



PLAN D'ACTION 2004-2009



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

Illustration : Raymond Pominville

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

Les modes de transport...

... des éléments de soutien au développement régional

**Plan d'action 2004-2009**

Pour de plus amples renseignements, s'adresser à l'endroit suivant :

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

Téléphone : (418) 727-3674  
Télécopieur : (418) 727-3673  
Courriel : [dtbgi@mtq.gouv.qc.ca](mailto:dtbgi@mtq.gouv.qc.ca)

Illustration : Raymond Pominville

Infographie : Les Éditions Mer et Monde inc.

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2004  
ISBN 2-550-40777-6

## TABLE DES MATIÈRES

---

Liste des cartes .....	i
Liste des sigles .....	ii
Introduction .....	1
1 Plan d'action 2004-2009 .....	3
2 Enjeux régionaux .....	5
3 Mobilité et sécurité sur le réseau routier .....	7
4 Réseau multimodal .....	15
5 Services intégrés de transport des personnes .....	21
6 Services à la clientèle .....	25
Conclusion .....	27
Annexes .....	29
Annexe 1 Amélioration du réseau routier stratégique de la Gaspésie .....	30
Annexe 2 Amélioration du réseau routier supérieur de la Gaspésie (réseau routier stratégique exclu) .....	33
Annexe 3 Amélioration du réseau routier supérieur des Îles-de-la-Madeleine .....	37
Annexe 4 Conservation des chaussées du réseau routier supérieur de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine .....	41
Annexe 5 Conservation des structures du réseau routier supérieur de la Gaspésie .....	45

## LISTE DES CARTES

---

Carte 1 Amélioration du réseau routier stratégique de la Gaspésie .....	31
Carte 2 Amélioration du réseau routier supérieur de la Gaspésie (réseau routier stratégique exclu) .....	35
Carte 3 Amélioration du réseau routier supérieur des Îles-de-la-Madeleine .....	39
Carte 4 Conservation des chaussées du réseau routier supérieur de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine .....	43
Carte 5 Conservation des structures du réseau routier supérieur de la Gaspésie .....	47

## LISTE DES SIGLES

---

BIC	Banque d'information corporative
CFIL	Chemin de fer d'intérêt local ou régional
CLD	Centre local de développement
CRCO	Conseil régional de concertation et de développement
CRÉ	Conférence régionale des élus
CRIC	Centre régional d'information et de communication
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; 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; permet d'indiquer de façon générale le degré d'utilisation relative des grands axes routiers <sup>1</sup> )
IRI	Indice de rugosité international (chaussée)
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
MDER	Ministère du Développement économique et régional
MENV	Ministère de l'Environnement du Québec
MEQ	Ministère de l'Éducation du Québec
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OTA	Organisme de transport adapté
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SAI	Solution administrative et informatique
TNO	Territoire non organisé

---

<sup>1</sup>. QUÉBEC, DIRECTION DE LA PLANIFICATION. *Guide à l'intention des MRC : planification des transports et révision des schémas d'aménagement*. Québec, ministère des Transports, Service de l'encadrement des plans de transport, 1994, p. 3-34.

## INTRODUCTION

---

L'évolution socioéconomique du Québec, les préoccupations accrues de la population quant à la qualité de vie, à l'aménagement du territoire et au développement régional ainsi que le nouveau cadre de gestion gouvernementale axé sur l'efficacité ont incité le ministère des Transports du Québec (MTQ) à accroître ses activités de planification et à concevoir des outils pour soutenir l'établissement de priorités en matière de transport. Notons, parmi ces activités, la tenue d'un exercice de planification stratégique lié à la mission du MTQ ainsi que la production d'un plan de transport pour chaque région du Québec.

D'ailleurs, c'est dans l'esprit d'harmoniser le développement régional, l'aménagement du territoire et la planification des transports que la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) a été modifiée pour intégrer d'avantage la dimension « transport » au schéma d'aménagement et que l'élaboration des plans de transport régionaux a été considérée comme prioritaire.

Cependant, les besoins, actuels et prévisibles, tout comme les attentes en matière de transport dépassent largement les ressources financières disponibles. Dans un tel contexte, l'établissement de priorités d'intervention demeure un processus complexe. Le plan de transport régional s'avère donc 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 s'effectue en collaboration avec le milieu lors d'activités d'information et de consultation. Ce plan permet d'établir un diagnostic complet de la situation des transports dans une région et de proposer des solutions aux principaux problèmes auxquels elle fait face, en tenant compte des enveloppes budgétaires allouées et des orientations ministérielles. Cet outil de planification constitue un cadre général d'intervention qui guide les actions du MTQ et de ses partenaires.

Le plan de transport de la région 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-Madeleine<sup>2</sup>. La région est desservie par la Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, dont les bureaux sont situés à Rimouski, et par quatre centres de services répartis sur le territoire : Les Îles-de-la-Madeleine, Gaspé, Sainte-Anne-des-Monts et New Carlisle.

---

<sup>2</sup> Au sens juridique, la MRC des Îles-de-la-Madeleine a été dissoute et remplacée par la municipalité des Îles-de-la-Madeleine. Cette dernière est assimilée à une MRC aux fins d'application de certaines lois, dont la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Dans l'approche de la classification géographique type de l'Institut de la statistique du Québec et dans le présent document, elle est traitée comme un territoire équivalent à une MRC.

## **1 PLAN D'ACTION 2004-2009**

---

La concrétisation du Plan de transport de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine repose sur l'exécution des plans d'action quinquennaux. Les moyens mis en œuvre pour y parvenir sont planifiés en fonction des besoins, du respect de l'échéancier, de la préparation technique des projets et des disponibilités budgétaires. Ce premier plan d'action couvre la période 2004-2009.

Les actions que réaliseront le MTQ et ses partenaires s'inscrivent dans un processus global d'amélioration des transports dans toute la région.

Le présent document décrit de façon concise tous les enjeux traités dans le document intitulé *Diagnostic et orientations* de même que les orientations, les objectifs et les moyens d'action proposés dans le Plan de transport de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine. S'y ajoutent des mesures, des indicateurs et des cibles pour évaluer la portée des actions des divers acteurs en transport.

Ce plan est présenté strictement sous forme de tableaux et les annexes, sous forme de fiches techniques dans lesquelles sont précisés les interventions, les résultats attendus et les coûts liés à la réalisation des projets. Des cartes permettant de mieux localiser les projets de réfection, d'amélioration, de construction et d'intervention de tous genres accompagnent les fiches techniques.



## **2 ENJEUX RÉGIONAUX**

---

Les quatre enjeux retenus lors de l'élaboration du Plan de transport de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine tiennent compte du contexte régional, des orientations gouvernementales et ministérielles ainsi que des éléments concernant plus particulièrement le transport des personnes et des marchandises. Aux orientations qui en découlent se greffent des objectifs, des moyens d'action, des mesures et des indicateurs.

**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 en vue 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 du MTQ afin d'offrir des services de qualité à la population

### **3 MOBILITÉ ET SÉCURITÉ SUR LE RÉSEAU ROUTIER**

---

Étant responsable de l'exploitation du réseau routier supérieur, le MTQ entend assurer 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.

La popularité grandissante de certains modes de transport à caractère récréotouristique (vélo et véhicules hors route) a incité le MTQ à collaborer davantage avec les divers acteurs engagés dans ce domaine afin de soutenir la pratique sécuritaire de ces activités.

Le MTQ considère la sécurité des systèmes de transport comme hautement prioritaire. Le développement social et économique, la qualité de vie ainsi que l'environnement font également partie de ses préoccupations.

#### **Les orientations du Plan de transport de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine concernant cet enjeu sont :**

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 respectueux de l'environnement et de la qualité de vie.

L'appui, la collaboration et l'engagement de plusieurs partenaires des secteurs public et privé sont essentiels pour maintenir ou améliorer la fonctionnalité et la sécurité du réseau routier, dont les municipalités, les MRC, les corps policiers, les entreprises de services de transport et les associations de véhicules hors route et de vélo.

Les orientations, les objectifs, les moyens d'action, les mesures et les cibles de cet enjeu sont présentés dans les pages suivantes. À noter que ces éléments ne sont pas nécessairement présentés selon leur priorité d'intervention.

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

**Orientation 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	Mesures	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
<b>Réseau routier stratégique régional</b>							
Détermination du réseau routier stratégique régional	➤ Déterminer le réseau stratégique régional ainsi que les autres routes importantes à l'échelle régionale	• Proposer un réseau routier stratégique régional qui fait consensus	→ Consensus sur un réseau stratégique régional	o Cartographie du réseau routier stratégique régional	• MTQ • MRC • CRÉ	X	
<b>Fonctionnalité du réseau routier</b>							
Maintien et amélioration des conditions de déplacement interrégional (fonctionnalité) et des caractéristiques géométriques du réseau routier stratégique régional	➤ Suivre l'évolution des conditions de circulation sur le réseau routier stratégique régional à l'aide des débits de circulation et des niveaux de service	• Maintenir à jour un inventaire des débits de circulation et des niveaux de service sur le réseau stratégique régional et sur les autres routes du réseau supérieur	→ Inventaire à jour	o Niveaux de service (route nationale en milieu rural) A et B = 68,5 % C et D = 31,0 % E et F = 0,5 % o DJMA	• MTQ	X	X
	➤ Poursuivre les travaux d'amélioration sur le réseau stratégique régional (routes nationales)	• Corriger les déficiences géométriques du réseau routier en effectuant des travaux de reconstruction en milieu rural ou en milieu urbain selon le cas • Réaménager des intersections • Corriger les courbes sous-standards • Corriger les pentes critiques, surtout les plus importantes • Construire des voies auxiliaires ou des voies de dépassement en tenant compte du milieu traversé • Reconstruire les infrastructures endommagées par l'érosion (Voir l'annexe 1)	→ Priorité accordée aux projets qui sont axés sur la sécurité routière et qui permettent de maintenir le niveau de service (réalisation de 22 projets en Gaspésie et de 11 projets aux Îles-de-la-Madeleine)	o Km de routes reconstruites (milieu rural) o Km de routes reconstruites (milieu urbain) o Km de voies auxiliaires (dépassements) construites o Nombre d'intersections réaménagées o Nombre de courbes sous-standards o Nombre de pentes critiques	• MTQ	X	
		• Élargir et asphalté les accotements Note : Il reste à asphalté 360 km d'accotements environ.	→ Asphaltage des accotements	o Km d'accotements élargis et asphaltés	• MTQ	X	X
Maintien et amélioration des conditions de déplacement local et régional (fonctionnalité) et des caractéristiques géométriques des autres routes du réseau supérieur	➤ Poursuivre les travaux d'amélioration sur les routes régionales	• Corriger les courbes sous-standards (Voir l'annexe 2)	→ Correction de quatre courbes sous-standards	o Nombre de courbes sous-standards	• MTQ	X	
		• Élargir et asphalté les accotements des routes 198 et 299 Note : Il reste à asphalté 250 km d'accotements environ. (Voir l'annexe 2)	→ Asphaltage des accotements sur la route 198 → Asphaltage des accotements sur la route 299	o Km d'accotements élargis et asphaltés	• MTQ	X	X
	➤ Poursuivre les travaux d'amélioration sur les autres routes du réseau supérieur	• Réaménager des intersections • Corriger les courbes sous-standards • Améliorer l'accès au parc national de la Gaspésie à partir de Mont-Saint-Pierre (Voir l'annexe 2)	→ Correction de trois courbes sous-standards → Correction de deux intersections → Reconstruction de 26 km de la route d'accès au parc national de la Gaspésie à partir de Mont-Saint-Pierre	o Km de routes reconstruites o Nombre d'intersections réaménagées o Nombre de courbes sous-standards corrigées	• MTQ	X	

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

**Orientation 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	Mesures	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
<b>État du réseau routier</b>							
Amélioration des conditions de déplacement sur les routes de camionnage	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer la cohérence des réseaux de camionnage sous la responsabilité des municipalités et du MTQ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Harmoniser les réseaux de camionnage (cartographier les réseaux de camionnage)</li> </ul>	→ Cohérence des réseaux de camionnage	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de règlements municipaux</li> <li>Cartographie des réseaux de camionnage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> <li>MRC</li> <li>Municipalités</li> </ul>	X	
Amélioration de la qualité des chaussées	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maintenir et améliorer la qualité des chaussées pour respecter les objectifs ministériels selon la classification des routes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réhabiliter ou reconstruire les chaussées présentant des déficiences majeures d'IRI ou d'orniérage</li> <li>Effectuer le recouvrement de la surface des chaussées</li> <li>Effectuer les travaux de drainage, de protection contre l'érosion et de stabilisation de talus (Voir les annexes 1, 2 et 3)</li> </ul>	<p>→ Plan d'intervention permettant de maintenir en bon état au moins 66 % du réseau routier supérieur (76 % du réseau routier stratégique régional) en 2005, soit l'équivalent des objectifs nationaux, et ce, pour toutes les catégories de routes</p> <p>Note : En 2000, 76 % du réseau routier stratégique régional était en bon état de même que 70 % du réseau routier supérieur de la région.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Km de chaussées réhabilitées ou reconstruites</li> <li>Km de chaussées resurfacées</li> <li>IRI</li> <li>Orniérage</li> <li>Km de travaux de drainage réalisés</li> <li>Km de protection contre l'érosion réalisés</li> <li>Km de stabilisation de talus réalisés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> </ul>	X	
Protection du réseau routier le long des berges	<ul style="list-style-type: none"> <li>Surveiller l'évolution des zones vulnérables à l'érosion et planifier les interventions en vue de protéger le réseau routier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Surveiller les sites d'érosion littorale pouvant avoir un effet sur le réseau routier et évaluer les différents scénarios d'intervention</li> <li>Rencontrer et consulter les représentants des municipalités ainsi que les intervenants visés et soumettre les choix d'intervention au processus d'examen et d'évaluation environnementale</li> </ul>	<p>→ Mise à jour du plan d'intervention</p> <p>→ Réalisation des études environnementales requises</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zones sujettes à l'érosion des berges</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> <li>Municipalités</li> <li>MRC</li> </ul>	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Protéger les infrastructures endommagées par l'érosion</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>Effectuer la réfection des murs dont la structure est altérée</li> <li>Réparer les murs qui nécessitent des travaux préventifs (Voir les annexes 1, 2 et 5)</li> </ul>	→ Réalisation d'au moins huit projets	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bilan</li> <li>Structures déficientes</li> <li>Km d'enrochement réalisés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> </ul>	X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Évaluer les effets du rehaussement du niveau de la mer sur les secteurs en bordure du Saint-Laurent et les effets des changements climatiques sur le débit de pointe qui détermine le diamètre des conduites pour les autres cours d'eau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recueillir de nouvelles données lors des interventions du MTQ et adapter les normes de conception en conséquence</li> </ul>	<p>→ Nouvelles données</p> <p>→ Normes de conception adaptées</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Données (zones inondables)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> <li>MRC</li> <li>Municipalités</li> <li>MENV</li> <li>Environnement Canada</li> </ul>	X	X
Maintien et amélioration de la capacité structurale des ponts en donnant priorité à ceux qui sont situés sur les axes routiers les plus importants et sur les réseaux de camionnage	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reconstruire, réparer ou renforcer les ponts déficients en donnant priorité à ceux qui sont situés sur les réseaux de camionnage et sur les routes d'accès unique à des municipalités</li> </ul> <p>Note : Sur l'ensemble du réseau routier supérieur québécois, 60 % des structures sont en bon état (en 2000). L'objectif national est de maintenir la qualité des</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reconstruire les ponts dont la capacité structurale est jugée insuffisante</li> <li>Effectuer la réfection des ponts dont la structure est altérée</li> <li>Renforcer les ponts réhabilitables dont la capacité est jugée insuffisante</li> <li>Réparer les ponts qui nécessitent des interventions préventives (Voir l'annexe 5)</li> </ul>	→ Plan d'intervention permettant de maintenir plus de 70 % des structures sur le réseau routier supérieur au-delà des seuils suivants : indice de fonctionnalité des structures supérieur à 40 et cote des éléments principaux de l'état de la structure supérieure à 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bilan de l'état des structures (nombre et pourcentage en bon état)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> </ul>	X	



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

**Orientation 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	Mesures	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
	structures des routes du réseau supérieur. Dans la région, 70 % des structures sont en bon état sur le réseau routier supérieur.						
<b>Aménagement du territoire et urbanisation du réseau routier – Gestion des corridors routiers</b>							
Gestion de l'urbanisation et des aménagements routiers dans le but de concilier circulation, sécurité et qualité de vie de la population	➤ Appliquer les principes de la gestion des corridors routiers et de la traversée des agglomérations lors de la réalisation de projets	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménager la route en milieu urbain selon les principes de la traversée des agglomérations</li> </ul>	→ Intégration des principes de la traversée des agglomérations dans tous les projets de réaménagement du réseau routier en milieu bâti, en collaboration avec les MRC et les municipalités visées (13 projets en Gaspésie et 5 projets aux Îles-de-la-Madeleine)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nombre d'interventions</li> <li>○ Km de travaux réalisés (milieu urbain)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• MRC</li> <li>• Municipalités</li> </ul>	X	
	➤ Apporter l'appui nécessaire aux MRC et aux municipalités lors de la révision des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Partager l'information sur la planification des infrastructures de transport et sur la planification de l'aménagement du territoire</li> </ul>	→ Collaboration avec les MRC et les municipalités lors de la révision des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme et prise en considération de l'aménagement du territoire dans la planification des projets routiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nombre d'interventions associées aux schémas d'aménagement et aux plans d'urbanisme</li> <li>○ Modifications apportées à ces documents</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• Municipalités</li> <li>• MRC</li> </ul>	X	X
	➤ Encourager et appuyer les MRC à adopter des mesures pour améliorer la fluidité et la sécurité sur le réseau routier stratégique régional dans les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolider et circonscrire les périmètres d'urbanisation afin de limiter l'étalement</li> <li>• Établir des règles en matière de zonage, de lotissement et de construction qui tiennent compte de la classification fonctionnelle de la route (réseau routier stratégique régional)</li> <li>• Délimiter les zones prioritaires d'aménagement en périphérie immédiate des secteurs déjà urbanisés afin de planifier les lotissements futurs</li> <li>• Déterminer l'emplacement des nouvelles rues dans les plans d'urbanisme en collaboration avec le MTQ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Maintien d'une densité d'accès résidentiels et commerciaux qui respecte la classification fonctionnelle de la route</li> <li>→ Afin de limiter les nouveaux accès près des carrefours, détermination des autres routes ou sections importantes pour la circulation de transit et des règles à y appliquer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nombre de mesures liées au transport dans les schémas d'aménagement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• Municipalités</li> <li>• MRC</li> </ul>	X	X
	➤ Appliquer des mesures correctives aux accès existants et gérer les nouveaux accès	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Corriger les accès non conformes aux normes en vigueur lors de la réalisation 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</li> <li>• Gérer l'aménagement des nouveaux accès et le raccordement au réseau routier supérieur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Correction des accès non conformes lors des interventions sur le réseau routier</li> <li>→ Mise en place d'une banque de données sur les permis d'accès et sur les accès routiers du réseau stratégique régional d'abord, puis des autres routes du réseau supérieur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nombre d'accès et de projets</li> <li>○ Mesures appliquées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• Municipalités</li> <li>• MRC</li> </ul>	X	
	➤ Coordonner les interventions sur le réseau routier avec celles du milieu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rencontrer les représentants du monde municipal pour discuter des interventions planifiées</li> </ul>	→ Conformité des projets avec le schéma d'aménagement et présentation des études d'opportunité ou d'avant-projet à la municipalité	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nombre de rencontres</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• Municipalités</li> <li>• MRC</li> </ul>	X	X

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

**Orientation 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	Mesures	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
<b>Réseaux récréatifs</b>							
Développement et entretien des voies cyclables en collaboration avec les partenaires	Voies cyclables						
	➤ Contribuer techniquement et financièrement au développement de la Route verte en privilégiant les projets d'asphaltage des accotements contigus aux sections réalisées par le milieu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réserver un budget afin d'asphalter les accotements ou de procéder à la pose de couches d'usure sur les tronçons routiers faisant partie de la Route verte</li> <li>• Contribuer financièrement aux aménagements cyclables en site propre</li> </ul>	→ Réalisation de la Route verte	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Km d'accotements asphaltés</li> <li>o Km d'aménagements cyclables subventionnés</li> <li>o Sommes investies</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• Comités régional et locaux de la Route verte</li> <li>• Municipalités</li> <li>• MRC</li> <li>• Vélo Québec</li> </ul>	X	
	➤ Contribuer financièrement à l'entretien de la Route verte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contribuer financièrement à l'entretien de la Route verte balisée par Vélo Québec afin d'assurer la qualité du réseau</li> </ul>	→ Contribution à l'entretien de toutes les portions de la Route verte une fois balisées par Vélo Québec	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Km subventionnés</li> <li>o Sommes investies</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• MRC</li> <li>• Municipalités</li> <li>• Vélo Québec</li> </ul>	X	X
	➤ Contribuer à la réalisation des réseaux cyclables local et régional selon les paramètres de la Politique sur le vélo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• Intégrer les aménagements cyclables aux travaux routiers</li> </ul>	→ Application des orientations de la Politique sur le vélo en privilégiant la sécurité des usagers	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Km d'accotements asphaltés</li> <li>o Sommes investies</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• Municipalités</li> <li>• MRC</li> </ul>	X	X
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer une base de données sur les aménagements cyclables</li> </ul>	→ Inventaire de tous les circuits cyclables réalisés ou planifiés sur le réseau routier supérieur ou le traversant	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Base de données</li> </ul>	X			
<b>Véhicules hors route</b>							
Aménagement sécuritaire des sentiers de véhicules hors route	➤ Apporter un soutien technique à l'aménagement sécuritaire de sentiers de véhicules hors route	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rendre les passages sécuritaires et conformes aux normes en vigueur</li> </ul>	→ Conformité de tous les passages	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Nombre d'interventions</li> <li>o Conformité des passages du réseau routier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• Partenaires (clubs, associations, municipalités, MRC)</li> </ul>	X	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire l'inventaire des circuits de véhicules hors route sur le réseau routier</li> </ul>	→ Inventaire des circuits de véhicules hors route sur les réseaux routiers municipaux et supérieur	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Réalisation de l'inventaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> </ul>	X	

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

**Orientation 2 – Un réseau routier sécuritaire respectueux de l'environnement et de la qualité de vie**

Objectifs	Moyens d'action	Mesures	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
<b>Sécurité routière</b>							
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 routière	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accorder la priorité aux actions concernant la sécurité en fonction des problématiques régionales et de la politique nationale</li> <li>• Mettre en œuvre les actions faisant partie du plan d'action annuel</li> </ul>	→ Réduction de 15 % du nombre de victimes de la route d'ici la fin de 2005	o Plan d'action annuel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• Municipalités</li> <li>• Corps de police</li> <li>• SAAQ</li> <li>• Agence<sup>3</sup></li> </ul>	X	
	➤ Participer à l'élaboration du bilan annuel ministériel en matière de sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Effectuer la mise à jour des problématiques et des actions accomplies pour dresser un bilan régional et un bilan national</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>o Bilan annuel</li> <li>o Nombre et gravité des accidents (réduction du nombre de décès et de blessés)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• Municipalités</li> <li>• Corps de police</li> <li>• SAAQ</li> <li>• Agence<sup>4</sup></li> </ul>	X	
<b>Environnement</b>							
Respect et protection de l'environnement selon l'approche du développement durable	➤ Participer au projet de stratégie québécoise sur la diversité biologique 2002-2007	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en place un système de gestion environnementale (SGE) de type ISO 14001</li> <li>• Adhérer à la certification ISO 14001</li> <li>• Favoriser, dans un contexte d'intermodalité, des modes de transport plus performants du point de vue environnemental</li> </ul>	→ Mise en place d'un système de gestion environnementale	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Système de gestion environnementale</li> <li>o Certification ISO 14001</li> <li>o Nombre de projets favorisant l'intermodalité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• Partenaires</li> </ul>	X	
	➤ Intégrer et maintenir la notion de protection de l'environnement dans chacune des étapes de planification et de réalisation des projets	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réaliser des études environnementales à l'intérieur des projets de développement, d'amélioration ou d'entretien des infrastructures de transport afin de respecter les exigences de la Politique sur l'environnement du MTQ et des diverses lois sur la protection de l'environnement</li> </ul>	→ Réalisation des études environnementales requises pour la concrétisation des projets visés	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Nombre d'études</li> <li>o Nombre de projets qui respectent la Politique sur l'environnement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• MENU</li> </ul>	X	X
	➤ Améliorer le bilan environnemental des pratiques actuelles du MTQ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entreposer, éliminer et recycler les déchets produits par les activités du MTQ selon la réglementation en vigueur</li> <li>• Participer à la recherche de solutions novatrices en vue de réduire les effets nuisibles des sels de voirie sur l'environnement sans compromettre la sécurité des usagers de la route</li> <li>• Participer à l'amélioration des techniques de déneigement, d'épandage et d'entreposage des sels ainsi qu'à la gestion des neiges usées par le moyen de la formation des opérateurs</li> </ul>	→ Production d'un bilan régional sur les activités du MTQ en matière d'environnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Bilan des interventions</li> <li>o Solutions apportées</li> <li>o Formation des opérateurs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• Partenaires</li> </ul>	X	X

<sup>3</sup>. Cela désigne l'Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux du Bas-Saint-Laurent.

<sup>4</sup>. Cela désigne l'Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux du Bas-Saint-Laurent.

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

**Orientation 2 – Un réseau routier sécuritaire respectueux de l'environnement et de la qualité de vie**

Objectifs	Moyens d'action	Mesures	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
<b>Pollution sonore (bruit)</b>							
Prévention et correction des problèmes de pollution sonore en bordure des voies de circulation	➤ Mettre en application la Politique sur le bruit routier en se basant sur des approches préventive et corrective	<b>Mesures préventives (approche de planification intégrée)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Collaborer avec les MRC afin de contrer les problèmes de pollution sonore causés par la circulation routière en intégrant, dans les schémas d'aménagement, des mesures préventives</li> </ul> <b>Mesures correctives</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Appliquer, lorsque c'est techniquement possible, des mesures d'atténuation de la pollution sonore dans les zones sensibles établies le long du réseau routier du MTQ, lorsque le niveau de bruit extérieur aura atteint le seuil de 65 dBA <math>L_{eq24h}</math></li> </ul>	→ Mesures de prévention des problèmes de pollution sonore le long du réseau routier supérieur et des principales routes d'accès aux agglomérations intégrées dans tous les schémas d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de projets préventifs réalisés en collaboration avec les partenaires</li> <li>Nombre de mesures correctives effectuées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> <li>Municipalités</li> <li>MRC</li> </ul>	X	
	➤ Informer les acteurs municipaux quant à la Politique sur le bruit routier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rencontrer les représentants municipaux</li> </ul>	→ Connaissance de la Politique sur le bruit routier par les représentants municipaux	o Rencontres d'information	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> <li>Municipalités</li> <li>MRC</li> </ul>	X	
	➤ Réduire le bruit occasionné par l'utilisation du frein moteur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Collaborer à la mise en œuvre de la future politique sur l'utilisation du frein moteur</li> </ul>	→ Application de la politique dès son adoption	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politique</li> <li>Nombre de règlements</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> <li>Municipalités</li> </ul>	X	



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

**Orientation 2 – Un réseau routier sécuritaire respectueux de l'environnement et de la qualité de vie**

Objectifs	Moyens d'action	Mesures	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
<b>Paysages</b>							
Protection et mise en valeur des paysages le long des infrastructures de transport	➤ Harmoniser les interventions en transport avec les caractéristiques du paysage	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer le maintien et la mise en valeur des attraits visuels du paysage pour les usagers des modes de transport et la population en général (vue vers la mer et principaux éléments de la vocation maritime, tels que les phares, les quais et les havres de pêche)</li> <li>Concevoir les interventions et inclure des aménagements paysagers qui se fondent dans le paysage                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Minimiser les modifications apportées au relief naturel</li> <li>Tirer parti des points hauts du profil en raison de leurs attraits</li> <li>Planter en milieux forestier et urbain</li> <li>Engazonner en paysage agricole</li> </ul> </li> <li>Participer au Comité régional du paysage</li> <li>Conserver les zones végétales existantes lors des projets de construction</li> </ul>	→ Bilan régional annuel sur les actions de mise en valeur des paysages lors des interventions du MTQ	o Nombre d'interventions en transport harmonisées avec les caractéristiques du paysage	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> <li>Municipalités</li> <li>MRC</li> </ul>	X	X
	➤ Recourir aux aménagements paysagers dans la résolution de problèmes particuliers	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utiliser les outils d'architecture de paysage pour résoudre des problèmes particuliers                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Modification de la composition de l'environnement perçu par les usagers en vue d'accroître la sécurité</li> <li>Plantation de haies brise-vent afin d'améliorer les conditions de conduite hivernale</li> <li>Aménagement à l'approche et à l'intérieur des traversées des agglomérations</li> <li>Restauration d'anciens corridors</li> <li>Végétalisation des berges des cours d'eau perturbées par une intervention</li> <li>Création d'un écran végétal limitant les vues négatives ou isolant les riverains d'une infrastructure de transport, etc.</li> </ul> </li> </ul>	→ Bilan régional annuel sur les actions de mise en valeur des paysages lors des interventions du MTQ	o Nombre d'aménagements paysagers ayant permis de résoudre une problématique	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> <li>Municipalités</li> <li>MRC</li> </ul>	X	X

## 4 RÉSEAU MULTIMODAL

---

Le rôle du gouvernement du Québec dans les secteurs ferroviaire, maritime et aérien demeure, à ce jour, limité mais en croissance constante surtout depuis le milieu des années 1990. L'État intervient donc dans ces domaines dans une perspective de complémentarité entre les modes de transport et dans l'objectif d'assurer à la population des territoires isolés ou éloignés des services de qualité.

En matière de transport ferroviaire, le gouvernement du Québec a défini des orientations pour maintenir et revitaliser le réseau d'infrastructures ferroviaires à l'échelle de la province.

En 2001, le gouvernement du Québec a adopté la Politique de transport maritime et fluvial. Cette politique doit permettre de doter le Québec d'un réseau portuaire concurrentiel, adapté aux nouvelles réalités économiques, et de faire du fleuve Saint-Laurent la voie maritime de commerce la plus concurrentielle en Amérique.

Pour ce qui est du transport aérien, le gouvernement du Québec vient d'adopter la Politique nationale de transport aérien (2002). Les grandes orientations de cette politique sont les suivantes : améliorer les dessertes aériennes, assurer la compétitivité et la viabilité du système de transport aérien ainsi que mettre en valeur le savoir-faire et les atouts du Québec dans ce domaine.

Le MTQ souhaite maintenir un réseau d'infrastructures ferroviaires, maritimes, aériennes et terrestres efficace pour assurer le transport interrégional des personnes. Ces modes sont nécessaires à la desserte des territoires isolés ou à la continuité des réseaux terrestres de transport. D'autre part, il compte collaborer avec le milieu pour trouver des solutions afin d'assurer des services aériens collectifs en région, la compétitivité des transporteurs et la viabilité des aéroports. Enfin, le MTQ prévoit suivre l'évolution de l'offre et de la demande du transport par autocar et être attentif aux besoins des communautés rurales.

Les orientations, les objectifs, les moyens d'action, les mesures et les cibles de cet enjeu sont présentés dans les pages suivantes.

### **Les orientations du Plan de transport de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine concernant cet enjeu sont :**

3. un réseau d'infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes efficace répondant aux besoins de la région et optimisé par l'application de principes basés sur l'intermodalité;
4. des services de transport des personnes interrégionaux accessibles et efficaces.

**ENJEU 2 – MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES, MARITIMES ET AÉRIENNES DANS LE BUT DE DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ ET D'ASSURER LA DESERTE DE LA RÉGION**

**Orientation 3 – Un réseau d'infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes efficace répondant aux besoins de la région et optimisé par l'application de principes basés sur l'intermodalité**

Objectifs	Moyens d'action	Mesures	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
Maintien et amélioration d'un réseau d'infrastructures modales efficace et sécuritaire en vue d'assurer l'intermodalité et la complémentarité entre les modes	<b>Infrastructures ferroviaires</b>						
	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Participer financièrement au maintien et à la revitalisation des infrastructures ferroviaires en vue d'assurer l'intégrité, la sécurité et la complémentarité de celles-ci avec les autres modes pour permettre l'intermodalité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintenir la fonctionnalité des passages à niveau</li> <li>• Soutenir financièrement (Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire) la réhabilitation des lignes secondaires exploitées par un CFIL</li> <li>• Soutenir financièrement l'aménagement d'embranchements ferroviaires industriels et de centres de transbordement (nœuds intermodaux)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Production du bilan annuel des interventions aux passages à niveau</li> <li>→ Production du bilan annuel des interventions du MTQ et des CFIL</li> <li>→ Efforts accrus de promotion du réseau ferroviaire comme moyen de transport des marchandises auprès des entreprises expéditrices susceptibles de l'utiliser (intrants et extrants)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nombre d'interventions sur les passages à niveau</li> <li>○ Nombre de projets</li> <li>○ Sommes investies</li> <li>○ Km de voies ferrées réhabilitées</li> <li>○ Nombre de wagons ajoutés au trafic existant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• Entreprises ferroviaires</li> <li>• Entreprises expéditrices</li> <li>• Municipalités</li> </ul>	X	
	<b>Infrastructures maritimes</b>						
	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mettre en œuvre la Politique québécoise de transport maritime et fluvial en promouvant le Programme d'aide au transport maritime</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutenir financièrement la réalisation de projets de construction ou d'aménagement d'infrastructures maritimes et intermodales</li> <li>• Soutenir financièrement la réalisation d'études relatives au démarrage de nouveaux services de transport des marchandises</li> <li>• Soutenir financièrement les activités de promotion du transport maritime et du tourisme fluvial sur le fleuve Saint-Laurent</li> <li>• Favoriser le développement durable des activités maritimes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Rencontre avec les représentants économiques et politiques de chacune des MRC et information sur le Programme d'aide en transport maritime</li> <li>→ Soutien à la préparation des demandes d'aide par les promoteurs et participation à la mise à jour de ce programme après 2006</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nombre de projets</li> <li>○ Nombre d'études</li> <li>○ Nombre d'activités de promotion</li> <li>○ Sommes investies</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• CRÉ</li> <li>• Participants au Forum de concertation sur le transport maritime</li> </ul>	X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Soutenir la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aider financièrement (subvention au transporteur) le service d'approvisionnement maritime de marchandises destinées à la population des Îles-de-la-Madeleine</li> <li>• Favoriser les liens commerciaux entre les insulaires de l'archipel et les fournisseurs québécois</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Maintien sur ce territoire de l'approvisionnement hebdomadaire en marchandises à un prix raisonnable</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Coût et tonnage des marchandises transportées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• CTMA</li> </ul>	X	X

**ENJEU 2 – MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES, MARITIMES ET AÉRIENNES DANS LE BUT DE DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ ET D'ASSURER LA DESERTE DE LA RÉGION**

**Orientation 3 – Un réseau d'infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes efficace répondant aux besoins de la région et optimisé par l'application de principes basés sur l'intermodalité**

Objectifs	Moyens d'action	Mesures	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
Maintien et amélioration d'un réseau d'infrastructures modales efficace et sécuritaire en vue d'assurer l'intermodalité et la complémentarité entre les modes <i>(suite)</i>	<b>Infrastructures aériennes</b>						
	➤ Gérer et entretenir les infrastructures aériennes appartenant au MTQ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Obtenir l'aide du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) lorsqu'il s'applique</li> </ul>	→ Équipements appropriés à l'aéroport de Bonaventure	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interventions effectuées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> <li>Transports Canada</li> </ul>	X	X
	➤ Collaborer à la mise en œuvre de la Politique nationale de transport aérien	<ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer la compétitivité des transporteurs</li> <li>Assurer la viabilité des aéroports</li> <li>Appuyer la formation et la recherche-développement</li> </ul>	→ Trois aéroports offrant des vols réguliers	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de transporteurs</li> <li>Nombre d'aéroports offrant des vols réguliers</li> <li>Statistiques sur les passagers et les marchandises transportés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> <li>Secteur privé</li> </ul>	X	X
<b>Optimisation des infrastructures</b>							
Optimisation des infrastructures en vue de mettre en place de nouvelles logistiques de transport et des principes d'aménagement du territoire compatibles avec les infrastructures	➤ Favoriser l'harmonisation entre l'aménagement du territoire et la fonction de l'infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> <li>Localiser les nouvelles zones industrielles près des infrastructures maritimes et ferroviaires</li> <li>Améliorer les liens routiers avec les secteurs industriels</li> </ul>	→ Cartographie des secteurs industriels et des principales entreprises génératrices de trafic lourd	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schémas d'aménagement et plans d'urbanisme</li> <li>Nombre de projets routiers</li> <li>Sommes investies</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Municipalités</li> <li>MRC</li> <li>MTQ</li> </ul>	X	
	➤ Collaborer au repositionnement des logistiques de transport des entreprises expéditrices génératrices de trafic	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cerner les entreprises expéditrices génératrices de trafic</li> <li>Évaluer leurs besoins en transport et les possibilités d'améliorer leur logistique</li> </ul>	→ Rencontre des principales entreprises expéditrices	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre d'entreprises rencontrées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> <li>Entreprises</li> </ul>	X	X
	➤ Développer la collaboration entre le gouvernement, les partenaires des divers modes de transport et les entreprises	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rencontrer les représentants du milieu et des entreprises et établir des liens avec eux</li> </ul>					



**ENJEU 2 – MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES, MARITIMES ET AÉRIENNES DANS LE BUT DE DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ ET D'ASSURER LA DESERTE DE LA RÉGION**

**Orientation 4 – Des services de transport des personnes interrégionaux accessibles et efficaces**

Objectifs	Moyens d'action	Mesures	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
<b>Transport des personnes dans les modes ferroviaire, maritime et aérien</b>							
Maintien et amélioration des services de transport des personnes dans les modes maritime, ferroviaire et aérien et développement de l'industrie touristique	<b>Transport interurbain par bateau</b>						
	➤ Soutenir la desserte et la traverse maritimes des Îles-de-la-Madeleine	<ul style="list-style-type: none"> <li>Encourager le transporteur à offrir un service de transport des personnes Montréal–Cap-aux-Meules en transitant par Chandler ou Matane en même temps que le service d'approvisionnement en marchandises des Îles-de-la-Madeleine</li> <li>Aider financièrement (subvention au transporteur) la traverse maritime de L'Île-d'Entrée–Cap-aux-Meules (de mai à décembre)</li> </ul>	→ Maintien et développement d'un lien pour le transport des personnes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desserte et traverse maritimes</li> <li>Nombre de passagers transportés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>CTMA</li> <li>MTQ</li> <li>STQ</li> </ul>	X	X
	➤ Soutenir le développement du transport maritime des personnes et du tourisme fluvial (croisières)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Soutenir le traversier-croisières Montréal–Cap-aux-Meules en transitant par Chandler ou Matane</li> <li>Soutenir le projet de mettre en place la traverse Grande-Vallée–Port-Menier–Havre-Saint-Pierre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maintien du traversier-croisières</li> <li>Mise en place de la traverse Grande-Vallée–Port-Menier–Havre-Saint-Pierre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Offre de croisière</li> <li>Nombre de passagers transportés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ville de Chandler</li> <li>CTMA</li> <li>MTQ</li> <li>Tourisme Québec</li> <li>MDER</li> <li>SÉPAQ</li> <li>Transports Canada</li> <li>MTQ</li> </ul>	X	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Soutenir financièrement la réalisation d'études relatives au démarrage de nouveaux services de transport maritime et de tourisme fluvial (Politique de transport maritime et fluvial)</li> </ul>	→ Analyse des demandes d'études en collaboration avec le Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de projets démarrés</li> <li>Nombre d'études soutenues financièrement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> <li>Organismes économiques et politiques</li> <li>Entreprises privées</li> </ul>	X	
	<b>Transport interurbain par train</b>						
➤ Soutenir les efforts du milieu à maintenir le service ferroviaire de voyageurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Participer à la recherche et à l'application de solutions permettant d'améliorer l'offre de service</li> </ul>	→ Rencontre des acteurs impliqués	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de rencontres</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> <li>Via Rail</li> <li>ATR</li> <li>CRÉ</li> </ul>	X	X	

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

**Orientation 4 – Des services de transport des personnes interrégionaux accessibles et efficaces**

Objectifs	Moyens d'action	Mesures	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
<b>Transport interurbain par avion</b>							
Maintien et amélioration des services de transport des personnes dans les modes maritime, ferroviaire et aérien et développement de l'industrie touristique <i>(suite)</i>	➤ Collaborer au maintien des services aériens collectifs en région	<ul style="list-style-type: none"> <li>Susciter la concertation (forum de concertation) entre les utilisateurs, les transporteurs et les partenaires du milieu pour mieux déterminer leurs besoins et soutenir leurs initiatives</li> <li>Promouvoir et appuyer le développement du transport aérien à des fins touristiques (aérotourisme) et sociales</li> <li>Mieux cerner les besoins des clientèles régionales en contribuant à la réalisation d'études de marché</li> <li>Adapter des mesures financières ou autres, tant parapubliques que privées, afin d'atteindre un minimum d'achalandage</li> <li>Définir des orientations en matière de desserte pour les régions enclavées, en consultation avec les milieux visés</li> <li>Entreprendre des démarches auprès des organismes visés afin de revoir et d'établir une tarification des services offerts en tenant compte de la réalité économique des régions</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Participation aux travaux des tables sectorielles transport</li> <li>→ Maintien de vols réguliers aux trois aéroports du réseau supérieur québécois (Bonaventure, Gaspé et Îles-de-la-Madeleine)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Offre de service                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Vol régulier : Îles-de-la-Madeleine, Gaspé et Bonaventure</li> </ul> </li> <li>Nombre de passagers transportés (en 1999, 12 999 pour Bonaventure, 21 310 pour Gaspé et 745 passagers pour Pabok)</li> <li>Forum de concertation et tables sectorielles transport</li> <li>Nombre d'activités de promotion</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Transporteurs</li> <li>Municipalités</li> <li>MRC</li> <li>MTQ</li> <li>CRÉ</li> <li>CLD</li> <li>Tourisme Québec</li> <li>Associations touristiques</li> </ul>	X	X
	➤ Soutenir la desserte aérienne des Îles-de-la-Madeleine	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduire les coûts de transport aérien de la population des Îles-de-la-Madeleine</li> </ul>	→ Maintien du programme d'aide ou d'autres mesures	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dessertes aériennes</li> <li>Nombre de passagers transportés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> </ul>	X	
	➤ Compléter les services de la traverse maritime en offrant à la population de L'Île-d'Entrée un service de traverses aériennes durant la période hivernale (L'Île-d'Entrée-Cap-aux-Meules)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Offrir un service de traverses aériennes à des tarifs préférentiels à la population de L'Île-d'Entrée</li> </ul>	→ Maintien de la desserte aérienne	<ul style="list-style-type: none"> <li>Traverses aériennes</li> <li>Nombre de passagers transportés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> <li>Transporteurs aériens</li> </ul>	X	X
<b>Transport interurbain par autocar</b>							
Maintien et amélioration du service de transport interurbain par autocar	➤ Observer l'évolution des services par autocar dans un contexte de déréglementation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Suivre l'évolution de l'offre et de la demande</li> </ul>	→ Maintien du service	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de passagers transportés</li> <li>Quantité de marchandises transportées</li> <li>Nombre de liaisons locales et express</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> <li>Entreprises de transport par autobus</li> <li>CRÉ</li> </ul>	X	X
	➤ Trouver des solutions en vue de maintenir et d'améliorer les services par autocar en collaboration avec le milieu et les acteurs de l'industrie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trouver des solutions en vue d'améliorer les liaisons locales et express</li> </ul>					

## **5 SERVICES INTÉGRÉS DE TRANSPORT DES PERSONNES**

---

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

Pour ce qui est du transport collectif local, le MTQ entend collaborer avec les MRC, les municipalités et les autres acteurs pour mettre en place un réseau public de transport adapté aux besoins et aux caractéristiques de chaque milieu. La mise en commun des différents services généraux ou spécialisés offerts sur le territoire est considérée comme une solution pour remédier à l'isolement de certains usagers des collectivités rurales. Ainsi, le MTQ favorisera la conclusion d'ententes de partenariat entre les divers gestionnaires de transport et la réalisation de projets axés sur l'utilisation d'un guichet unique pour traiter les demandes des usagers.

### **L'orientation du Plan de transport de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine concernant cet enjeu est :**

5. des services de transport collectif des personnes accessibles sur l'ensemble du territoire.

Enfin, le transport collectif des personnes contribue à réduire la consommation énergétique et l'impact environnemental négatif qui y est associé.

L'orientation, les objectifs, les moyens d'action, les mesures et les cibles de cet enjeu sont présentés dans les pages suivantes.

## ENJEU 3 – INTÉGRATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT DES PERSONNES

### Orientation 5 – Des services de transport collectif des personnes accessibles sur l'ensemble du territoire

Objectifs	Moyens d'action	Mesures	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
<b>Transport adapté</b>							
Amélioration de l'offre de service en transport adapté en tenant compte des réalités régionales	➤ Améliorer l'offre de service en transport adapté	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aider financièrement les organismes de transport adapté grâce au Programme d'aide au transport adapté pour les personnes handicapées</li> <li>Recourir aux mécanismes d'ajustement prédéterminés pour faire face à des variations de clientèle et au problème des listes d'attente</li> <li>Instaurer un cadre triennal favorisant l'optimisation des services</li> </ul>	→ Soutien financier aux six organismes de transport adapté sur le territoire en s'ajustant aux particularités du milieu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme d'aide financière</li> <li>Nombre de clients admis</li> <li>Nombre de mesures appliquées</li> <li>Nombre de passagers transportés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> <li>MRC</li> <li>OTA</li> </ul>	X	
	➤ Améliorer l'accessibilité du transport adapté dans les municipalités non desservies	<ul style="list-style-type: none"> <li>Offrir une aide financière directe à l'utilisateur</li> <li>Offrir un contrat de service aux titulaires d'un permis de transport (taxi ou autobus) dans les municipalités locales de moins de 10 000 habitants non desservies</li> </ul>	→ 85 % de la population desservie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de municipalités</li> <li>Population desservie (81 % en 1999)</li> <li>Nombre d'organismes de transport adapté</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>OTA</li> <li>Municipalités</li> <li>MRC</li> <li>MTQ</li> </ul>	X	
	➤ Participer à l'analyse de faisabilité et d'opportunité de regrouper les diverses ressources financières consacrées par le gouvernement au transport des personnes handicapées et à mobilité réduite	<ul style="list-style-type: none"> <li>Participer à une étude sur le sujet</li> </ul>	→ Étude de la situation et des possibilités de regroupement	<ul style="list-style-type: none"> <li>État d'avancement de l'étude</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> <li>Comité directeur interministériel</li> </ul>	X	
	➤ Accroître la participation de l'industrie du taxi aux activités du transport adapté grâce au Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aider financièrement (subventions) les titulaires d'un permis de propriétaire de taxi désireux d'offrir leurs services aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant ainsi qu'au milieu institutionnel (OTA, centres hospitaliers et commissions scolaires)</li> </ul>	→ 6 véhicules-taxis adaptés (1 par MRC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de véhicules-taxis adaptés</li> <li>Nombre d'organismes de transport adapté ayant un contrat de taxi (3 en 1999 : Bonaventure, Gaspé et Cap-aux-Meules)</li> <li>Nombre de déplacements par taxi (11 775 en 1999)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> <li>Propriétaires de taxi</li> </ul>	X	
<b>Transport scolaire</b>							
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser la participation du transport scolaire dans les projets de mise en commun des services de transport collectif</li> </ul>	→ Intégration des transporteurs scolaires dans les projets de mise en commun des services de transport collectif, selon les besoins de chaque MRC	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de transporteurs scolaires visés</li> <li>Nombre de commissions scolaires visées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> <li>MEQ</li> <li>Commissions scolaires</li> <li>Transporteurs</li> </ul>	X	



### ENJEU 3 – INTÉGRATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT DES PERSONNES

#### Orientation 5 – Des services de transport collectif des personnes accessibles sur l'ensemble du territoire

Objectifs	Moyens d'action	Mesures	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
<b>Transport par taxi</b>							
Développement de l'industrie du taxi	➤ Cerner les marchés potentiels et les faire connaître	• Analyser l'offre et son évolution	→ 80 % des municipalités et de la population faisant partie d'un territoire de taxi	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Municipalité et population faisant partie d'un territoire de taxi (78 % de la population en 2000)</li> <li>o Municipalités de plus de 1 000 habitants ne faisant pas partie d'un territoire de taxi (Cap-chat, Caplan et Port-Daniel)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• CTQ</li> </ul>	X	
	➤ Soutenir financièrement les projets d'établissement de services de transport en commun, tel le taxibus	• Collaborer aux études et aux analyses et accepter toute proposition visant à évaluer la pertinence de compléter les services existants	→ S. O.	<ul style="list-style-type: none"> <li>o État d'avancement des études et des analyses</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• Municipalités</li> <li>• Organismes de transport des personnes</li> </ul>	X	
	➤ Rajeunir le parc de véhicules-taxis	• Offrir un crédit d'impôt maximal de 2 500 \$ (500 \$ par année) aux titulaires d'un permis de taxi pour chaque véhicule de 5 ans ou moins	→ Réévaluation périodique de l'âge des véhicules-taxis	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Nombre de véhicules de 5 ans ou moins</li> <li>o Nombre de bénéficiaires du crédit d'impôt</li> <li>o Âge moyen du parc de véhicules-taxis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• Ministère des Finances</li> <li>• CTQ</li> <li>• SAAQ</li> </ul>	X	
<b>Mise en commun des systèmes de transport des personnes</b>							
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutenir les études régionales visant à la mise en commun des services de transport</li> <li>• Contribuer financièrement à la réalisation de projets de mise en commun axés sur l'utilisation d'un guichet unique (MRC) pour traiter les demandes des usagers</li> </ul>	→ Mise en œuvre d'un projet dans chaque MRC	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Nombre d'études effectuées</li> <li>o Nombre de projets réalisés</li> <li>o Politique nationale de la ruralité</li> <li>o Sommes investies</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• MEQ, CS</li> <li>• OTA</li> <li>• MRC</li> <li>• Taxis</li> <li>• Agence<sup>5</sup></li> </ul>	X	
	➤ Soutenir et consolider les expériences de transport intégré (mise en commun)	• Soutenir les expériences de transport intégré qui répondent aux besoins du milieu	→ Soutien d'une expérience par MRC	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Nombre d'expériences de transport intégré</li> <li>o Sommes investies</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• MRC</li> </ul>	X	
		• Améliorer les systèmes de gestion du transport collectif par l'introduction de nouvelles technologies	→ Veille technologique	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Nombre d'organismes de transport possédant du matériel informatique pour gérer la demande</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• Organismes de transport</li> <li>• MRC</li> </ul>	X	

<sup>5</sup> Cela désigne l'Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux du Bas-Saint-Laurent.

## **6 SERVICES À LA CLIENTÈLE**

---

À l'instar de nombreux gouvernements dans le monde, le Québec a mis en avant un vaste projet de modernisation de la gestion publique. Celui-ci doit permettre de fournir à la population des services de qualité et à un coût raisonnable en utilisant 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 cette fin, le MTQ a adopté, entre autres mesures, une déclaration de services aux citoyens et s'est engagé dans le processus de modernisation. Il compte améliorer sa performance en se basant sur l'expertise et le savoir-faire du personnel. Il est interpellé par une multitude de changements avec l'implantation d'un mode de gestion qui met l'accent sur les résultats plutôt que sur les moyens et qui responsabilise le personnel en vue d'atteindre ses objectifs. Par conséquent, le MTQ adopte de nouvelles façons de faire et modifie 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.

L'orientation, les objectifs, les moyens d'action, les mesures et les cibles de cet enjeu sont présentés dans les pages suivantes.

### **L'orientation du Plan de transport de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine concernant cet enjeu est :**

6. une organisation plus performante en vue d'améliorer les services à la population.

## ENJEU 4 – AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE DU MTQ AFIN D'OFFRIR DES SERVICES DE QUALITÉ À LA POPULATION

### Orientation 6 – Une organisation plus performante en vue d'améliorer les services à la population

Objectifs	Moyens d'action	Mesures	Cibles	Indicateurs	Acteurs	2004-2009	2009-2019
<b>Qualité des services aux citoyens</b>							
Amélioration de la qualité des services offerts en conformité avec les 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>Donner l'information sur les conditions routières et les entraves à la circulation sept jours sur sept</li> <li>Privilégier les actions visant à l'amélioration de la sécurité des usagers</li> <li>Fournir un service de renseignements de 8 h 30 à 16 h 30</li> <li>Assurer un suivi diligent des plaintes</li> <li>Favoriser la participation de la population à l'élaboration des projets</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Respect des attentes contenues dans la déclaration de services aux citoyens</li> <li>→ Promotion des produits et des services offerts en région et suivi accordé aux plaintes</li> <li>→ Information à donner à la population</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bilan des plaintes (nombre, type)</li> <li>Sondages sur la satisfaction de la population</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> <li>Médias</li> </ul>	X	X
	➤ Améliorer les communications entre le MTQ, les usagers et les partenaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>Consolider le Centre régional d'information et de communication (CRIC) accessible jour et nuit</li> </ul>	→ Consolidation du CRIC implanté en 2003-2004	<ul style="list-style-type: none"> <li>État d'avancement du processus d'implantation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> <li>Partenaires</li> <li>Usagers</li> </ul>	X	
<b>Performance de l'organisation</b>							
Amélioration de la performance de l'organisation	➤ Instaurer la gestion axée sur les résultats dans l'organisation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implanter le cadre de gestion axé sur les résultats dans l'organisation</li> </ul>	→ Implantation de l'approche axée sur les résultats pour les projets prioritaires dans toutes les unités administratives d'ici 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>État d'avancement de l'implantation de la démarche, nombre de projets</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> </ul>	X	
	➤ Implanter des systèmes d'information et de gestion intégrée : Solution administrative et informatique (SAI) et Banque d'information corporative (BIC)	S. O.	→ Implantation des divers systèmes d'information : SAI et BIC	<ul style="list-style-type: none"> <li>État d'avancement de l'implantation des systèmes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> </ul>	X	
	➤ Instaurer la démarche d'amélioration de l'exploitation du réseau routier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre en œuvre le cadre de gestion des infrastructures routières basé sur le concept d'exploitation élaboré en 2003-2004</li> </ul>	→ Mise en œuvre du cadre de gestion	<ul style="list-style-type: none"> <li>Démarche d'exploitation (cadre de gestion)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> </ul>	X	
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 en ce qui a trait à l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et des communications	<ul style="list-style-type: none"> <li>Répondre, sur une base annuelle, aux demandes de développement du personnel dans les secteurs d'activité tels que le génie, les communications, l'administration et la gestion</li> </ul>	→ 2 % de la masse salariale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de cours</li> <li>Sommes investies proportionnellement à la masse salariale</li> <li>Nombre de jours-personnes de formation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> </ul>	X	X
	➤ Mettre en application les propositions ou les recommandations faites par des groupes de travail en gestion des ressources humaines, notamment celui qui est responsable du maintien, du développement et du renouvellement de l'expertise	<ul style="list-style-type: none"> <li>Déterminer l'expertise stratégique nécessaire dans les secteurs d'activité suivants : planification, programmation, conception, construction, exploitation du réseau, sécurité routière et relations avec les partenaires</li> </ul>	→ 100 % des postes pourvus	<ul style="list-style-type: none"> <li>Expertise stratégique et postes pourvus</li> <li>Formation et mécanismes de transfert de l'expertise réalisés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> </ul>	X	
<b>Connaissances</b>							
Amélioration des connaissances sur les infrastructures et les différents modes de transport	➤ Concevoir une banque régionale de données sur les infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes ainsi que sur l'offre et la demande relatives à ces modes de transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>Créer une banque de données sur l'offre et la demande ainsi que sur les infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes</li> <li>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</li> </ul>	→ Banque de données	<ul style="list-style-type: none"> <li>État d'avancement de la banque de données</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MTQ</li> </ul>	X	

## **CONCLUSION**

---

Le plan d'action reprend les six orientations définies dans le Plan de transport de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine et précise les différentes actions à accomplir ainsi que les résultats attendus pour la période 2004-2009.

Pour atteindre les résultats visés dans le Plan de transport, le MTQ doit compter sur l'appui, la collaboration et l'engagement de partenaires des secteurs public et privé. Pour sa part, il s'engage à promouvoir la concertation, à soutenir techniquement et financièrement un certain nombre de projets et à exécuter des travaux.

Le MTQ entend produire un bilan régional annuel de ses activités afin d'évaluer l'atteinte des objectifs du plan de transport régional.

## ANNEXES

---

La programmation des travaux routiers est basée sur trois axes.

- Amélioration du réseau routier
- Conservation des chaussées
- Conservation des structures

La ventilation annuelle du budget alloué aux projets de l'axe « Amélioration du réseau routier » dépend des gains espérés en matière de sécurité (réduction potentielle du nombre de victimes), de niveau de service<sup>6</sup>, d'état des chaussées (IRI, orniéage, fissuration), d'état des structures (cote des éléments principaux de l'état de la structure et indice de fonctionnalité), d'achèvement de la Route verte et, enfin, de coordination des travaux à exécuter avec les interventions du milieu (état d'avancement des projets d'infrastructures municipales). Le MTQ a également le souci de répartir les projets sur l'ensemble du territoire pour assurer le maintien de l'expertise et le développement régional. Les principaux projets d'amélioration sont présentés aux annexes 1 (réseau routier stratégique), 2 (réseau routier supérieur de la Gaspésie autre que stratégique) et 3 (réseau routier supérieur des Îles-de-la-Madeleine).

Pour ce qui est de l'axe « Conservation des chaussées » (annexe 4), un plan d'intervention doit être élaboré afin de maintenir en bon état au moins 66 % des chaussées<sup>7</sup> du réseau routier supérieur et 76 % du réseau stratégique régional. Les valeurs de l'IRI et de l'orniéage constituent des indicateurs importants lors de l'établissement des priorités des projets de conservation des chaussées.

Les projets inscrits dans l'axe « Conservation des structures » sont présentés à l'annexe 5 (structures du réseau routier supérieur de la Gaspésie). L'objectif du MTQ est de maintenir la qualité des structures au niveau actuel, soit 73 % en bon état sur le réseau stratégique et 70 %, sur le réseau routier supérieur<sup>8</sup>.

Enfin, comme le MTQ se préoccupe de la sécurité routière et de la qualité des services aux citoyens, il entend procéder à une analyse détaillée des sites problématiques afin d'appliquer les mesures correctives nécessaires dans les meilleurs délais et mettre en œuvre le Cadre territorial de gestion de l'exploitation des infrastructures de transport élaboré en 2003-2004.

---

<sup>6</sup> Mesure qualitative du service rendu à l'utilisateur de la route relativement aux éléments géométriques, conditionnée par les facteurs de trafic, de climat, de sécurité, de confort et de commodité de conduite et de coût d'entretien.

<sup>7</sup> Les proportions des chaussées en bon état (2000) en Gaspésie sont les suivantes : 75,8 % des routes nationales (67 % au Québec), 58,8 % des routes régionales (62 % au Québec), 67 % des routes collectrices (65 % au Québec) et 70,3 % pour l'ensemble du réseau (66 % au Québec).

---

<sup>8</sup> En Gaspésie, les proportions des structures en bon état à la suite des travaux exécutés en 2001 s'établissent à 70,3 % sur le réseau routier supérieur et à 72,8 % sur le réseau routier stratégique régional. Le plan stratégique ministériel (2001-2004) prévoit des proportions de 64 % sur le réseau routier stratégique en soutien au commerce extérieur d'ici 2005 et de 60 % sur le réseau routier supérieur.

## Annexe 1 Amélioration du réseau routier stratégique de la Gaspésie

En ce qui a trait à l'amélioration du réseau routier stratégique, les travaux projetés visent à améliorer les conditions de déplacement interrégional, à corriger les déficiences du réseau routier et à accroître la sécurité des usagers. Compte tenu de l'étalement urbain de la population et l'alignement sinueux de la route nationale 132 faisant partie du réseau stratégique, les travaux de reconstruction permettront principalement de corriger des tronçons routiers déficients (courbes, pentes, profil) et de réaménager les intersections et les accès. Les travaux de reconstruction en milieu urbain favoriseront les principes de la traversée des agglomérations en vue d'assurer un partage équitable de l'espace entre les usagers et de faire en sorte que la perception du conducteur l'incite à adapter son comportement aux particularités de l'artère principale. Enfin, le MTQ juge opportun d'améliorer le réseau routier supérieur en coordonnant l'exécution de ses travaux avec la réalisation des projets d'infrastructures municipales et en asphaltant les accotements du réseau stratégique (routes 132 et 197) et des routes régionales 299 et 198.

### A Reconstruction en profil urbain (traversée des agglomérations)

- A1 Réaménagement d'un tronçon de la route 132 en profil urbain à Marsoui
- A2 Reconstruction d'un tronçon de la route 132 en profil urbain et construction d'un mur à Saint-Maxime-du-Mont-Louis (Gros-Morne)
- A3 Reconstruction d'un tronçon de la route 132 en profil urbain et reconstruction du pont à Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine
- A4 Reconstruction d'un tronçon de la route 132 en profil urbain afin de corriger des déficiences de géométrie à Gaspé (Rivière-au-Renard)
- A5 Reconstruction d'un tronçon de la route 132 en profil urbain au sud du pont de la rivière Dartmouth à Gaspé (étude en cours)
- A6 Reconstruction d'un tronçon de la route 132 en profil urbain et aménagement d'une voie de virage à gauche à la hauteur de l'intersection avec le chemin Lemieux à Percé
- A7 Construction d'îlots de déviation sur la route 132 aux entrées de l'agglomération de Carleton

### B Reconstruction en profil rural

- B1 Reconstruction d'un tronçon de la route 132 en profil rural afin de corriger des problèmes d'éboulis à Rivière-à-Claude
- B2 Reconstruction d'un tronçon de la route 132 en profil rural à Rivière-à-Claude
- B3 Reconstruction d'un tronçon de la route 132 en profil rural et reconstruction d'un pont déficient afin de corriger des courbes et d'améliorer le drainage à Grande-Rivière et à Chandler (Pabos)
- B4 Reconstruction d'un tronçon de la route 132 en profil rural afin de corriger les profils vertical et horizontal de la chaussée et assurer un dégagement suffisant sous le viaduc du chemin de fer à Escuminac

- B5 Reconstruction d'un tronçon de la route 132 en profil rural afin de corriger des déficiences de géométrie et les accès à Escuminac, travaux débutés en 2003
- B6 Reconstruction d'un tronçon de la route 132 en profil rural afin de corriger les courbes et le profil vertical à Pointe-à-la-Croix

### C Protection contre l'érosion et stabilisation de talus

- C1 Protection contre l'érosion d'un tronçon de la route 132 à Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine
- C2 Stabilisation de talus afin de protéger la route 132 à Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine
- C3 Protection contre l'érosion d'un tronçon de la route 132 à Saint-Siméon

### D Courbes, pentes et glissières

- D1 Installation de glissières le long de la route 132 dans les secteurs de Marsoui et de Rivière-à-Claude

### E Intersections et accès

- E1 Réaménagement géométrique de l'intersection de la route 132 avec le chemin de Pointe-à-la-Renommée à Gaspé
- E2 Réaménagement géométrique de l'intersection de la route 132 et du chemin de Saint-Edgar à New Richmond
- E3 Réaménagement géométrique de l'intersection des routes 132 et 299 à New Richmond

### F Interventions coordonnées avec d'autres partenaires (municipalités)

- F1 Reconstruction d'un tronçon de la route 132 en profil urbain et correction d'une courbe dangereuse à l'entrée ouest du village de La Martre
- F2 Reconstruction d'un tronçon de la route 132 en profil urbain à Saint-Maxime-du-Mont-Louis
- F3 Reconstruction d'un tronçon de la route 132 en profil urbain à Cloridorme
- F4 Reconstruction d'un tronçon de la route 197 en profil urbain afin de corriger des déficiences de géométrie et de profil de la route à Gaspé (montée Morris), travaux en cours
- F5 Reconstruction d'un tronçon de la route 132 en profil rural afin de corriger des courbes et d'améliorer le drainage à Grande-Rivière
- F6 Reconstruction d'un tronçon de la route 132 en profil urbain afin de corriger des déficiences de géométrie de la route à Chandler (Pabos Mills)
- F7 Reconstruction d'un tronçon de la route 132 en profil rural afin de corriger des déficiences de géométrie de la route à Chandler (Pabos Mills)
- F8 Reconstruction de la route 132 en profil urbain à Listuguj et à Pointe-à-la-Croix

Note : D'autres travaux permettront non seulement d'augmenter la sécurité routière, mais ils contribueront en outre au développement récréotouristique, notamment l'asphaltage des accotements sur le réseau routier stratégique.

# CARTE 1 Amélioration du réseau routier stratégique de la Gaspésie

PLAN D'ACTION 2004-2009  
de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine  
(Plan de transport)



## LÉGENDE

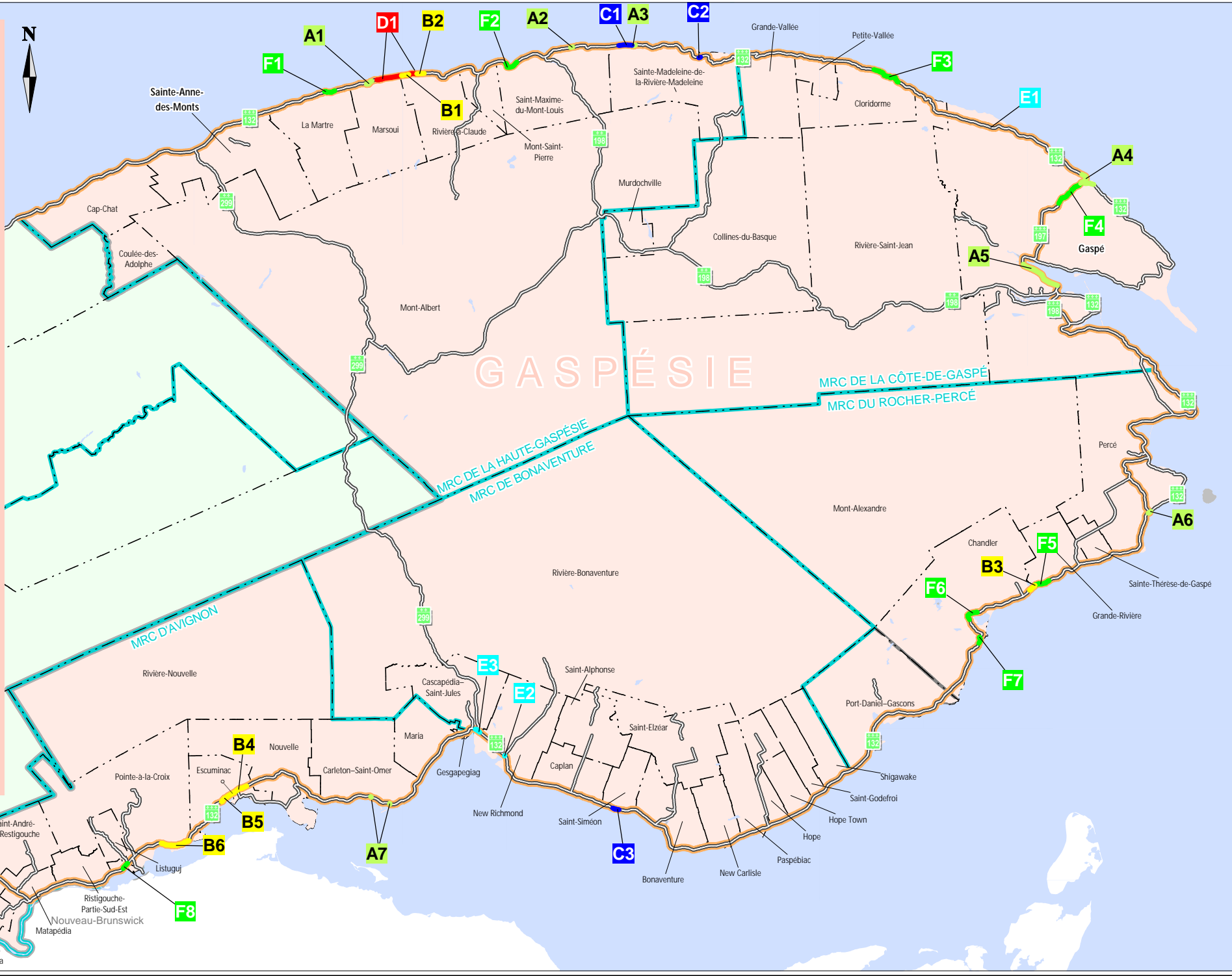
Objet de l'intervention principale

- Courbe et pente
- Intervention coordonnée
- Protection (érosion et talus)
- Intersection
- Reconstruction en profil rural
- Reconstruction en profil urbain

- Limite de la direction territoriale
- Réseau routier stratégique régional
- Réseau routier MTQ
- Limite municipale
- Limite de la MRC

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

Échelle approximative : 1:850 000  
Source : PPS-6003 (mars 2004)  
Réalisation : 2004



## Annexe 2 Amélioration du réseau routier supérieur de la Gaspésie (réseau routier stratégique exclu)

En ce qui concerne l'amélioration du réseau routier supérieur de la Gaspésie (réseau routier stratégique exclu), les travaux décrits ci-après permettront d'améliorer les conditions de déplacement intrarégional, de corriger les déficiences majeures du réseau routier et d'accroître la sécurité des usagers. Les travaux de reconstruction en milieu rural faciliteront l'entretien de ce réseau et le développement du secteur touristique. Des corrections seront également apportées à plusieurs intersections et courbes jugées déficientes. De plus, le MTQ s'assurera de protéger le réseau routier supérieur contre l'érosion et de contribuer à l'aménagement de la Route verte.

### A Reconstruction en profil urbain (traversée des agglomérations)

- A1 Reconstruction en profil urbain d'un tronçon de la route des Pères à Percé (Val-d'Espoir) (projet d'égout sanitaire municipal)
- A2 Reconstruction en profil urbain d'un tronçon de la route 132 pour corriger des problèmes de géométrie et assurer les distances de visibilité au carrefour conformes aux normes à la sortie ouest de Percé (côte de la Surprise)

### B Reconstruction en profil rural

- B1 Réaménagement de la route 299 en profil rural afin d'éliminer deux courbes sous-standards dans le secteur du Gîte du Mont-Albert
- B2 Reconstruction sur 26 kilomètres de la route d'accès au parc national de la Gaspésie à partir de Mont-Saint-Pierre, travaux débutés en 2002
- B3 Reconstruction en profil rural d'un tronçon de la route 132 à Gaspé
- B4 Reconstruction d'un tronçon de la route 132 en profil rural (du camping Méthot vers l'ouest) afin d'améliorer le drainage et de corriger le profil vertical à Gaspé (Haldimand)
- B5 Reconstruction d'un tronçon de la route 132 en profil rural (de l'intersection avec la route 198 vers l'est) afin d'améliorer le drainage à Gaspé (Haldimand)
- B6 Reconstruction d'un tronçon de la route 132 pour corriger des problèmes de glissement de terrain à l'automne et au printemps dans le secteur du pic de l'Aurore à Percé

### C Protection contre l'érosion et stabilisation de talus

- C1 Stabilisation du talus au kilomètre 81 sur la route 198 en bordure de la rivière York
- C2 Protection contre l'érosion et remplacement de la glissière de sécurité le long de la route 299

### D Courbes

- D1 Correction de trois courbes sous-standards sur la route 299 à Sainte-Anne-des-Monts
- D2 Correction d'une courbe sous-standard (courbe Alexander) sur la route 132 dans le secteur de Sandy Beach à Gaspé
- D3 Remplacement de glissières et correction du dévers de la courbe dans le secteur du pic de l'Aurore à Percé

### E Intersections et accès

- E1 Réaménagement géométrique de l'intersection de la route de Saint-Jogues et du 6<sup>e</sup> rang de Saint-Jogues à Hope

### F Divers

- F1 Construction d'un pont et de ses approches sur le chemin de Saint-Edgar à New Richmond

Note : D'autres travaux permettront d'augmenter la sécurité routière et contribueront au développement récréotouristique, notamment l'asphaltage des accotements sur le réseau régional (routes 198 et 299).



# CARTE 2 Amélioration du réseau routier supérieur de la Gaspésie (réseau routier stratégique exclu)

PLAN D'ACTION 2004-2009 de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (Plan de transport)



## LÉGENDE

Objet de l'intervention principale

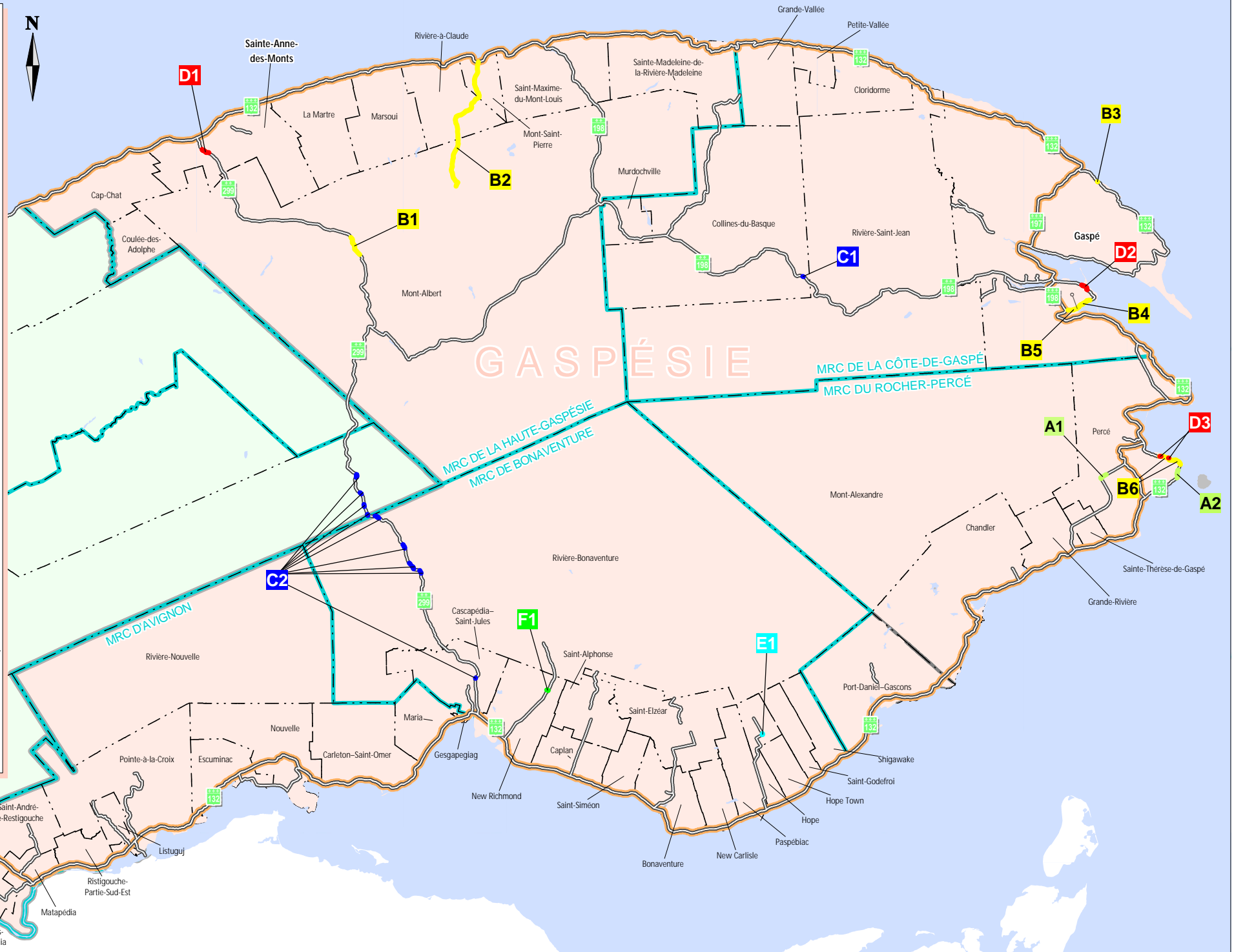
- Courbe, pente et glissière
- Divers
- Protection (érosion et talus)
- Intersection
- Reconstruction en profil rural
- Reconstruction en profil urbain

Limite du secteur

- Limite de la direction territoriale
- Réseau routier stratégique régional
- Réseau routier MTQ
- Limite municipale
- Limite de la MRC

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

Échelle approximative : 1:850 000  
Source : PPS-6003 (mars 2004)  
Réalisation : 2004



### Annexe 3 Amélioration du réseau routier supérieur des Îles-de-la-Madeleine

En ce qui a trait à l'amélioration du réseau routier supérieur des Îles-de-la-Madeleine, les travaux visent à améliorer les conditions de déplacement et à accroître la sécurité des usagers de même qu'à corriger les déficiences majeures du réseau routier supérieur. De plus, le MTQ contribuera à l'aménagement de la Route verte.

Note : Certains autres travaux contribueront non seulement à accroître la sécurité routière, mais aussi à développer le secteur récréotouristique (ex. : asphaltage des accotements sur le réseau routier supérieur).

#### A Reconstruction en profil urbain (traversée des agglomérations)

- A1 Reconstruction en profil urbain d'un tronçon de la route 199 pour améliorer le profil en travers et le drainage (du chemin de l'École à 500 mètres du chemin des Vigneau) à L'Île-du-Havre-Aubert
- A2 Reconstruction en profil urbain d'un tronçon de la route 199 pour améliorer le profil en travers et le drainage (à partir de 500 mètres du chemin des Vigneau à 250 mètres à l'est du chemin du Bassin) à L'Île-du-Havre-Aubert
- A3 Reconstruction en profil urbain d'un tronçon de la chaussée en mauvais état sur le chemin du Grand-Ruisseau à Fatima
- A4 Reconstruction en profil urbain d'un tronçon de la route 199 pour corriger les accès et améliorer le profil en travers et le drainage (chemin Rock Mountain à la halte touristique) à Grosse-Île
- A5 Reconstruction en profil urbain d'un tronçon de la route 199 contigu à un secteur institutionnel et récréatif pour améliorer le profil en travers et corriger les courbes à Grande-Entrée

#### B Reconstruction en profil rural

- B1 Reconstruction en profil rural d'un tronçon de la route 199 à Cap-aux-Meules et à Fatima
- B2 Reconstruction en profil rural d'un tronçon de la route 199 pour corriger des courbes et des intersections à Grosse-Île (Old-Harry)

#### C Courbes

- C1 Correction d'une courbe sous-standard au sud du pont du cap Nord-Est sur la route 199 à Grosse-Île

#### D Divers

- D1 Installation de glissières de sécurité et asphaltage des accotements le long de la route 199 (jetée du Déroit) à Havre-aux-Maisons
- D2 Reconstruction du pont déficient et de ses approches sur la route 199 (pont de Havre-aux-Maisons)
- D3 Réparation des fondations sur le chemin des Caps à L'Étang-du-Nord
- D4 Remplacement de glissières de sécurité et asphaltage des accotements le long de la route 199 (dune du Havre aux Basques) à L'Île-du-Havre-Aubert

#### E Intersections et accès

- E1 Réaménagement géométrique de l'intersection de la route 199 et du chemin de l'Étang-du-Nord à L'Étang-du-Nord

# CARTE 3 Amélioration du réseau routier supérieur des Îles-de-la-Madeleine

PLAN D'ACTION 2004-2009  
de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine  
(Plan de transport)



## LÉGENDE

Objet de l'intervention principale

- Courbe et pente
- Glissière de sécurité
- Reconstruction en profil rural
- Reconstruction en profil urbain
- Intersection
- } Reconstruction (pont et approches)



Limite du secteur



Limite de la direction territoriale



Réseau routier stratégique régional



Réseau routier MTQ

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

Échelle approximative : 1:235 000  
Source : PPS-6003 (mars 2004)  
Réalisation : 2004



Îles-de-la-Madeleine

#### Annexe 4 Conservation des chaussées du réseau routier supérieur de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

En ce qui a trait à la conservation des chaussées, les travaux projetés permettront de maintenir en bon état l'ensemble du réseau routier supérieur de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.

Ce réseau est ainsi composé :

	Type de route			Total
	Nationale	Régionale	Collectrice	
Longueur réelle en kilomètres*	731	269	244	1 244

\* C'est-à-dire, pour le réseau routier principal, les longueurs des routes à chaussée contiguë et celles des chaussées gauche et droite des routes ayant des chaussées séparées. Les longueurs des voies de service et des bretelles doivent être ajoutées.

Sur le territoire de la péninsule gaspésienne, les routes 132 et 197 sont principalement utilisées pour les déplacements tant régionaux qu'interrégionaux. De ce fait, elles correspondent au réseau routier stratégique régional. Pour leur part, les routes régionales 299 et 198 assurent les liaisons essentielles entre les principales agglomérations du territoire. Le MTQ entend accentuer ses efforts sur l'amélioration de l'état des chaussées et sur l'asphaltage des accotements.

Aux Îles-de-la-Madeleine, la route 199 assure non seulement le lien entre les localités, mais aussi avec le continent à partir du port de Cap-aux-Meules.

Bien que le MTQ investisse des sommes importantes chaque année pour améliorer le réseau routier, les besoins demeurent présents. L'analyse de l'état des chaussées selon l'indice de rugosité international (IRI) laisse voir que les routes régionales ont le pourcentage le plus élevé de déficiences au-dessus du seuil d'intervention, suivies des routes collectrices et nationales.

	Type de route			Total
	Nationale	Régionale	Collectrice	
État (en 2000) (% en bon état)	76	59	67	70
Cible régionale (%)	76	66	67	70
Cible provinciale (%)*	76	66	66	66

\* Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004 : 76 p. 100 pour le réseau stratégique (p. 36), et 66 p. 100 pour le réseau supérieur (p. 39).

Pour atteindre les cibles, la priorité des travaux sera définie, entre autres, à l'aide des paramètres suivants :

- les sections comportant un problème particulier : l'orniérage ou la déformation majeure au gel et au dégel nuisant à la sécurité routière;
- une qualité de roulement intolérable;
- le rapport coût-avantage du projet.

**CARTE 4** Conservation  
des chaussées  
du réseau routier supérieur  
de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

PLAN D'ACTION 2004-2009  
de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine  
(Plan de transport)



**LÉGENDE**

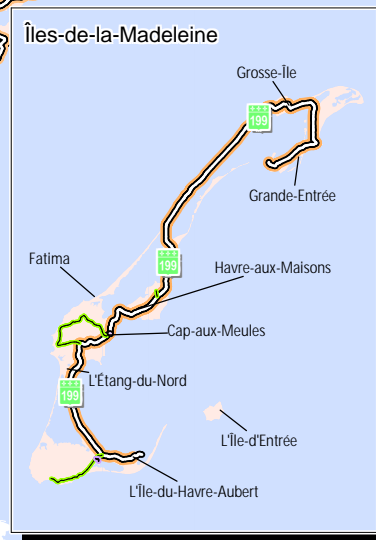
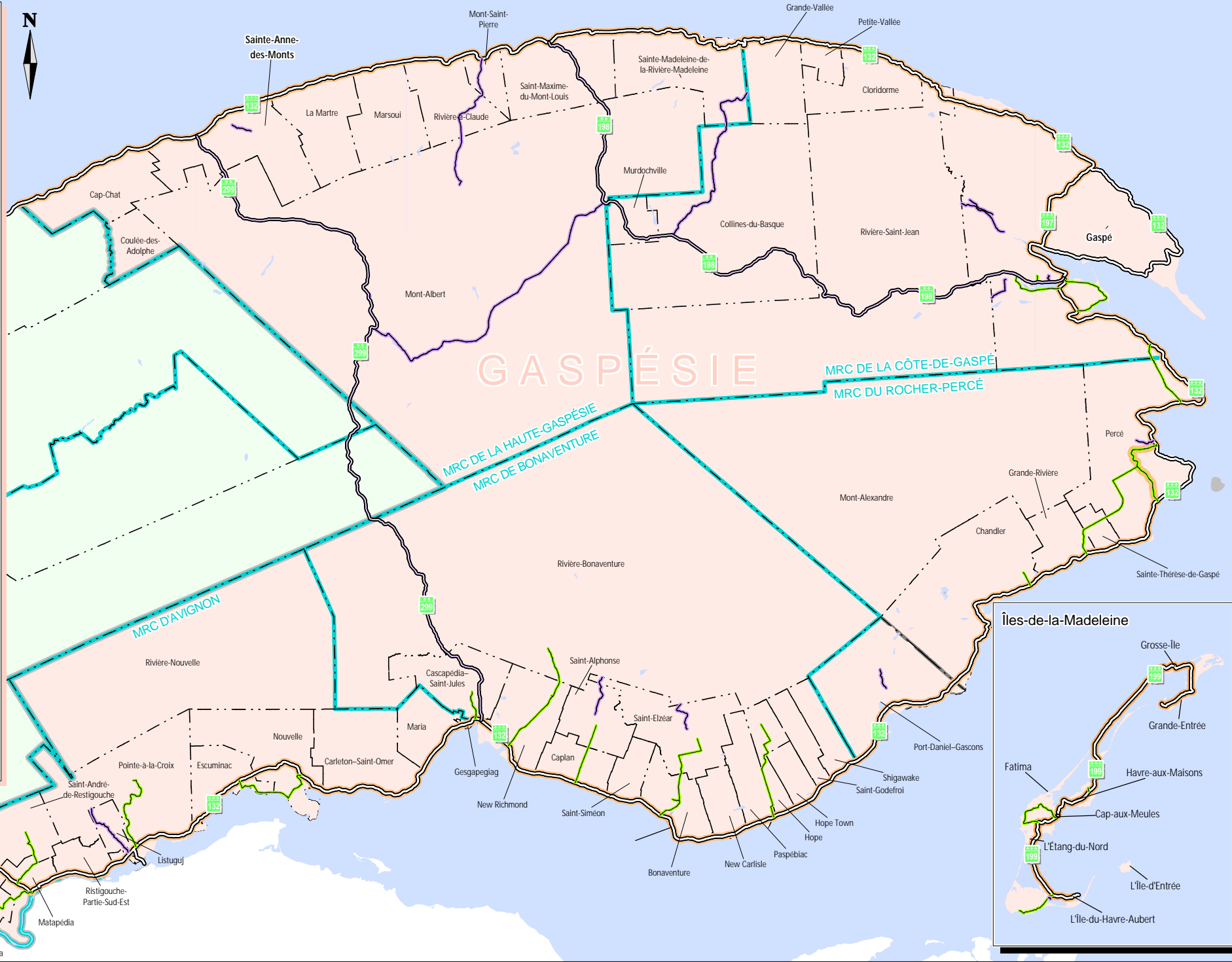
Classification fonctionnelle

- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Route d'accès aux ressources

- Réseau routier stratégique régional
- Limite de la direction territoriale
- Limite de la MRC
- Limite municipale

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

Échelle approximative : 1:850 000  
Réalisation : 2004



## Annexe 5 Conservation des structures du réseau routier supérieur de la Gaspésie

Dans le cas de la conservation des structures du réseau routier supérieur de la Gaspésie, les travaux visent à maintenir la qualité des structures en accordant la priorité aux interventions préventives.

### A Réparation de pont

- A1 Réparation des éléments du tablier et des fondations des ponts 02805, 02806 et 02807 (route 132, rivière Dartmouth) à Gaspé
- A2 Travaux de peinture sur le pont 01289 (chemin du pont Saint-Edgar, rivière Cascapédia) à New Richmond

### B Réfection de pont

- B1 Réfection des éléments du tablier des ponts 13299 et 13290 (route 299, rivière Sainte-Anne et ruisseau Isabelle) sur le TNO Lesseps
- B2 Réfection des éléments du tablier du pont 10551 (route 299, ruisseau Berry) sur le TNO Clarke
- B3 Réfection des éléments du tablier du pont 14415 (route 132, rivière Grande-Rivière) à Grande-Rivière
- B4 Réfection des éléments du tablier des ponts 14464E et 14464W (route 132, rivière Bonaventure) à Bonaventure
- B5 Réfection du système de structure du ponceau 10165 (route 132, ruisseau Kaine) à Saint-André-de-Restigouche

### C Reconstruction de pont

- C1 Reconstruction du pont non fonctionnel 02693 (route 299, ruisseau Cap-Seize) sur le TNO Cap-Chat
- C2 Reconstruction du pont non fonctionnel 10558 (route de l'Abîme, ruisseau de la Grande Tourelle) à Sainte-Anne-des-Monts
- C3 Reconstruction du pont non fonctionnel 08699 (route 299, ruisseau aux Chevreuils) sur le TNO La Potardière
- C4 Remplacement du pont non fonctionnel 08699 (route 299, ruisseau Berry Nord) sur le TNO Baldwin
- C5 Reconstruction du pont non fonctionnel 08700 (route 299, ruisseau Hog's Back) sur le TNO Lemieux
- C6 Reconstruction du pont non fonctionnel 02737 (route 299, ruisseau à la Martre) sur le TNO La Potardière
- C7 Reconstruction du pont non fonctionnel 02753 (route 132, rivière Marsoui) à Marsoui
- C8 Reconstruction du pont non fonctionnel 02781 (route 198, rivière York) sur le TNO de Holland
- C9 Reconstruction du pont non fonctionnel 02708 (route 132, rivière du Petit-Cloridorme) à Cloridorme
- C10 Reconstruction du pont non fonctionnel 02850 (route 198, ruisseau La Petite Fourche) sur le TNO de Galt
- C11 Reconstruction du pont non fonctionnel 02816 (route 132, ruisseau du Prêtre) à Percé

- C12 Reconstruction du pont non fonctionnel 01319 (route 132, ruisseau Alain) à Carleton-Saint-Omer

### D Réparation, réfection et reconstruction de mur

- D1 Réparation des murs 14544, 15728 et 15728B (route 132) à Mont-Saint-Pierre, Saint-Maxime-du-Mont-Louis et à Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine
- D2 Réparation du mur 15728A (route 132) à Saint-Maxime-du-Mont-Louis
- D3 Reconstruction du mur 11123 (route 132, mur de Saint-Yvon) à Cloridorme
- D4 Réfection du mur 15708 (route 132) à Maria
- D5 Réfection du mur 11336 (route 132) à Maria
- D6 Démolition du mur 11412 (rue de l'Église) à Matapédia



# CARTE 5 Conservation des structures du réseau routier supérieur de la Gaspésie

PLAN D'ACTION 2004-2009  
de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine  
(Plan de transport)



## LÉGENDE

Types de structures et travaux effectués

- ▲ Mur
- }} Pont
- Démolition
- Reconstruction
- Réfection
- Réparation

Classification du réseau de camionnage selon le MTQ

- Autre route
- Route restreinte
- Route interdite
- Route permise

- Limite de la direction territoriale
- Limite municipale
- Limite de la MRC

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

Échelle approximative : 1:850 000  
Source : PPS-6003 (mars 2004)  
Réalisation : 2004

