



Chapitre 19

Le transport terrestre

19. Le transport terrestre

Le réseau de transport terrestre est une composante majeure de l'organisation du territoire, car il dessine l'armature urbaine de nos villes et de nos villages, tout en influençant les échanges entre nos différentes collectivités. Un réseau de transport terrestre performant génère des effets structurants importants en permettant entre autres de canaliser efficacement les flux de la circulation locale et de transit. La planification et l'organisation du transport terrestre représentent un enjeu capital pour la MRC de Rivière-du-Loup, car son territoire constitue un carrefour stratégique pour les liaisons terrestres et maritimes au Bas-Saint-Laurent.

19.1 La description des réseaux de transport terrestre

19.1.1 Le réseau routier géré par le ministère des Transports

Le ministère des Transports gère une voie autoroutière, deux routes nationales, trois routes régionales et dix routes collectrices qui totalisent ensemble 254 kilomètres sur le territoire loupervien (voir tableau 19-1 et plan 19-1).

L'autoroute 20 suit un parcours de 31 kilomètres en parallèle au fleuve Saint-Laurent. Près de la jonction avec la route 185, on retrouve une halte routière desservant les usagers voyageant en direction de l'est. Cette halte routière, ouverte seulement au cours de la période estivale, comprend un bureau d'information touristique (loué à la Chambre de commerce de Rivière-du-Loup ces dernières années) et les installations sanitaires habituelles. Côté paysage, ce lien autoroutier offre des perspectives visuelles digne de mention sur l'île aux Lièvres, ainsi que sur les îles Pèlerin et la Côte-Nord. L'autoroute 20 termine son parcours sur la route 132 dans la municipalité de la paroisse de Cacouna.

Seul lien continu est-ouest, la route 132 côtoie également le fleuve Saint-Laurent. Dans sa partie ouest, la route 132 accueille principalement des usagers locaux et des touristes. Dans sa partie est, à cause de l'interruption de l'autoroute 20, la route 132 reçoit tous les types d'usagers possibles, que l'on pense aux usagers locaux ou en transit, aux camions lourds, aux touristes ou encore aux amateurs de cyclotourisme. Dans la ville de Rivière-du-Loup, le réseau routier national emprunte également la rue Hayward pour donner un accès à la traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon.

Sur le territoire de la MRC de Rivière-du-Loup, le principal lien nord-sud est assuré par la route 185. Cette route nationale possède le statut de route transcanadienne. En direction nord, la route 185 offre des percées visuelles intéressantes vers la ville de Rivière-du-Loup et le fleuve Saint-Laurent. Une halte routière a été aménagée avant la jonction avec l'autoroute 20 pour les usagers circulant en direction nord.

Tableau 19-1

Description du réseau routier supérieur de la MRC de
Rivière-du-Loup par classe de route

Classe de route (étendue en km)	Numéro ou nom	Description
AUTOROUTIER (31 km)	Autoroute 20 (lien ouest-est)	2 chaussées séparées à 2 voies; parallèle au fleuve Saint-Laurent; de la limite ouest de la MRC jusqu'à l'intersection de la route 132 à Cacouna.
NATIONAL (85 km)	Route 132 et la rue Hayward à Rivière-du-Loup (lien ouest-est)	1 chaussée à 2 voies; de la limite ouest de la MRC jusqu'à la limite est. La rue Hayward donne accès à la traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon.
	Route 185 et le boul. de la Plaine (lien nord-sud)	2 chaussées séparées à 2 voies, de l'intersection de l'autoroute 20 jusqu'au boul. de la Plaine; 1 chaussée à 2 voies du boul. de la Plaine jusqu'à la limite sud de la MRC.
RÉGIONAL (24 km)	Route 293 (lien nord-sud)	1 chaussée à 2 voies; traverse la municipalité de Saint-Cyprien.
	Route 232	1 chaussée à 2 voies; route qui ceinture le lac Témiscouata.
	Avenue du Port à Cacouna (lien nord-sud)	1 chaussée à 2 voies; de la sortie 514 de l'autoroute 20 jusqu'au port de Gros-Cacouna.
COLLECTEUR (114 km)	Route 291	1 chaussée à 2 voies; de la route 132 (rue Fraser) au centre-ville de Rivière-du-Loup jusqu'à Saint-Arsène, orientation ouest-est; et de Saint-Arsène à Saint-Hubert avec une orientation nord-sud.
	Rue Principale à Saint-Antonin	1 chaussée à 2 voies; de l'église de Saint-Antonin à l'intersection de la route 185.
	Contournement est de Rivière- du-Loup (lien route 185 et l'autoroute 20)	1 chaussée à 2 voies; la route de l'Église, la route Castonguay, le chemin des Pionniers; la route de la Plaine, la route de l'Église Nord, le chemin du 1 ^{er} -rang jusqu'à la route 185, ou en empruntant le chemin de Rivière-Verte en direction sud.
	Route de l'Église (Cacouna)	1 chaussée à 2 voies; de la route 132 à l'autoroute 20.
	Route de l'Église Nord (Saint- Modeste)	1 chaussée à 2 voies; de l'intersection du chemin du 1 ^{er} -Rang jusqu'au village de Saint-Modeste.
	Chemin du 8 ^e -et-9 ^e -Rang Est	1 chaussée à 2 voies; de la route 291 vers Saint-Clément dans la MRC des Basques.
	Chemin Taché Est et Ouest	1 chaussée à 2 voies; de la route 291 à Saint-Hubert jusqu'à la route 293 à Saint-Cyprien.
	Route Grandmaison	1 chaussée à 2 voies; de la route 132 vers le quai de la rivière des Vases et l'héliport.
	Route de Saint-Paul	1 chaussée à 2 voies; de la route 132 dans le village de L'Isle-Verte jusqu'à l'église de Saint-Paul.
	Route de la Station	1 chaussée à 2 voies; de la route 132 vers Saint-Éloi dans la MRC des Basques.
Local (463 km)	Toutes les autres routes, rues et chemins de rang de la MRC	1 chaussée à 2 voies.
Total (717 km)		

Source : Ministère des Transports

D'autre part, l'espace luperivien est sillonné par trois routes régionales. Dans la partie sud-est du territoire, une portion de la route 293 traverse le noyau villageois de la municipalité de Saint-Cyprien. Son parcours se termine à la hauteur du lac Témiscouata. La deuxième portion de route régionale est formée par la route 232 qui longe le lac Témiscouata et couvre une distance de seulement quelques kilomètres.

Enfin, la troisième route régionale est constituée par la route d'accès au port de Gros-Cacouna qui permet aux camions lourds de contourner le village de Cacouna.

Le réseau supérieur du ministère des Transports comprend aussi 10 routes collectrices. Ces routes constituées d'une seule chaussée à deux voies servent à relier les noyaux villageois aux autres routes du réseau supérieur. Leur description est fournie au tableau 19-1.

19.1.2 Le réseau routier intermunicipal

Mis à part le réseau routier du ministère des Transports, la MRC de Rivière-du-Loup a identifié six autres routes ou portions de routes intermunicipales dont les trajets où l'achalandage s'avèrent importants au plan régional, d'autant plus que certains d'entre eux sont destinés à accueillir du camionnage lourd intermunicipal.

Dans cette liste, on retrouve en premier lieu la route Principale de Saint-Arsène qui rejoint le chemin du Coteau-de-Tuf dans la municipalité de L'Isle-Verte. Cet axe routier se présente comme une alternative à la route 132, en plus de recevoir des camions en provenance ou en direction des installations du complexe industriel et agricole situé sur la route du Coteau-des-Érables dans la municipalité de L'Isle-Verte.

Le chemin de Rivière-Verte, qui traverse la municipalité de Saint-Antonin et dont le parcours se termine dans la ville de Rivière-du-Loup sous le nom de rue Témiscouata, représente un autre axe routier intermunicipal important. Ce chemin reçoit plusieurs types d'usagers, notamment des automobilistes qui se déplacent quotidiennement entre Rivière-du-Loup et Saint-Antonin, ainsi que des conducteurs de tracteurs semi-remorques qui se dirigent vers le parc industriel de Rivière-du-Loup.

La rue du quai à L'Isle-Verte demeure une voie importante, car elle mène au traversier et au bateau taxi qui assure la desserte maritime vers la municipalité Notre-Dame-des-Sept-Douleurs. Cette rue à vocation intermunicipale devrait éventuellement être reconnue à l'intérieur du réseau routier supérieur.

Les chemins du 6^e-Rang et du 3^e-Rang à Saint-Antonin forment un axe de transport intermunicipal particulier, car ils permettent d'assurer des liaisons terrestres efficaces avec le réseau routier de la MRC de Kamouraska. Cet axe routier dessert également une entreprise générant un important débit de véhicules lourds et ce, en dépit du fait que l'assise de ces chemins de rang est encore inadéquate par endroits.

Le réseau routier intermunicipal comprend aussi le chemin Taché Ouest qui forme un axe de communication entre le village de Saint-Hubert et la route 185. Ce lien routier permet à la population de Saint-Hubert et à celle de Saint-Cyprien de rejoindre rapidement la route 185, en plus de constituer la principale voie de desserte vers les lacs de villégiature de ce coin de territoire.

Enfin, la dernière route intermunicipale est constituée par le chemin du 2^e-Rang Est et Ouest entre Saint-Antonin et Saint-Épiphanie et le chemin du 4^e-Rang entre la route 291 et Saint-Paul-de-la-Croix.

Dans le centre et le sud du territoire de la MRC, on note l'absence de lien est-ouest appartenant au réseau supérieur. Ce sont les deux derniers liens intermunicipaux mentionnés ci-haut (chemin Taché Est et Ouest, ainsi que 2^e-Rang et 4^e-Rang) qui absorbent la circulation locale de transit est-ouest, incluant une proportion non négligeable de transport lourd.

19.1.3 Les voies ferrées et la gare

La MRC de Rivière-du-Loup possède une voie ferrée principale qui franchit le territoire d'est en ouest. Cette voie passe par la municipalité de Notre-Dame-du-Portage et la ville de Rivière-du-Loup, pour ensuite reprendre sa course à travers les municipalités de Saint-Arsène et de L'Isle-Verte. À noter que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (Canadien National) est propriétaire de la voie ferrée à l'ouest de la ville de Rivière-du-Loup, tandis que le tronçon est appartient, depuis 1999, à la Société des chemins de fer du Québec. Ces deux tronçons ferroviaires ont été retenus à l'intérieur du réseau de base du ministère des Transports du Québec.

Outre la voie principale, deux antennes de service desservent des secteurs industriels. Il y a la voie ferrée qui emprunte l'ancienne ligne du Témiscouata sur une distance de près de trois kilomètres et qui sert à différentes entreprises manufacturières. L'autre antenne de service, d'une longueur d'environ deux kilomètres et demi, amène les trains de marchandise directement dans le parc industriel de Rivière-du-Loup.

Le réseau ferroviaire principal accueille à la fois des trains de marchandise et des trains de passagers. Ce dernier service est assuré par Via Rail qui exploite une gare de voyageurs avec une billetterie et une bagagerie dans la ville de Rivière-du-Loup. Les trains de passagers circulent à raison d'un train dans chaque direction toutes les nuits, sauf le mercredi qui est une journée sans service. Malgré cet horaire nocturne, une moyenne de 3 300 voyageurs par année ont utilisé ce mode de transport de 1999 à 2003 (voir tableau 19-2). Enfin, le transport des marchandises est assuré par le Canadien National qui est propriétaire dans la ville de Rivière-du-Loup d'une rampe pour remorques rail-route et d'une gare de triage. Il faut souligner que le réseau ferroviaire et le réseau routier fonctionnent en parallèle sans véritable complémentarité, ce qui affecte directement l'état des infrastructures de notre réseau routier.

Tableau 19-2

**Passagers qui montent ou descendent à la gare
de Via Rail à Rivière-du-Loup, 1999-2003**

Années	Passagers
1999	4 133
2000	3 323
2001	3 200
2002	2 988
2003	2 879
Variation 1999-2003	-30,3 %

Source : Via Rail

19.1.4 Le transport collectif

L'agglomération urbaine de Rivière-du-Loup ne possède pas de service public de transport en commun. Côté transport interurbain, l'entreprise Orléans Express dessert la ville de Rivière-du-Loup et les municipalités de Cacouna et de L'Isle-Verte. Les heures de passage proposées actuellement ne conviennent pas à des individus désirant se rendre à Rivière-du-Loup du lundi au vendredi pour aller travailler. Autre fait à souligner, la localisation actuelle du terminus d'autobus près de la sortie 507 de l'autoroute 20 apparaît peu fonctionnelle pour la majorité de sa clientèle souvent dépourvue de moyen de transport, car il est éloigné du centre-ville. Pour les déplacements en milieu urbain, la population dispose des services de deux entreprises de taxis qui possèdent au total une quinzaine de véhicules.

Dans un autre ordre d'idée, l'organisme à but non lucratif « Transport Vas-Y inc. » offre différents services de transport collectif. Le premier volet, mis sur pied en 1999, concerne le transport adapté qui vise à répondre aux besoins quotidiens des personnes à mobilité réduite et, selon la disponibilité des sièges, des personnes âgées. Ce service, qui est offert avec 2 autobus de dimension différente et par taxi, est disponible uniquement aux municipalités qui participent à son financement (en 2004, la grande majorité des municipalités de la MRC participent). De 2002 à 2003, le nombre de passagers est passé de 12 810 à 14 094. Progressivement, d'autres volets se sont ajoutés pour desservir le public en général. Il s'agit d'un service de transport collectif par taxi (en vertu d'une entente avec une entreprise de taxi), par autobus scolaire (selon les places disponibles) ou par covoiturage sur de longues distances avec Allo-stop. Le nombre de passagers a été de 2 587 en 2002 et de 6 347 en 2003 pour ces volets. L'organisation de services de transport collectif en milieu rural et semi-urbain demeure un défi permanent. Le maintien de programmes gouvernementaux de soutien financier, en complément avec la contribution du milieu, conditionne largement la poursuite des services offerts.

19.2 L'évaluation des réseaux de transport terrestre

La présente évaluation des infrastructures et des équipements de transport terrestre permet de vérifier si le réseau routier supérieur et intermunicipal est adéquat par rapport au territoire à desservir, à son achalandage ou à ses propres fonctions. L'évaluation a été effectuée à partir d'une appréciation qualitative du réseau routier de la MRC, en plus de tenir compte des nombreuses études produites par le ministère des Transports.

À titre d'entrée en matière, le réseau routier géré par le ministère des Transports, de même que le réseau routier intermunicipal, apparaît satisfaisant malgré quelques déficiences ponctuelles. En terme de circulation, on note des débits journaliers forts importants sur l'autoroute 20 à l'ouest de Rivière-du-Loup, ainsi que sur la route 185 et la route 132 à l'est de la jonction avec l'autoroute 20 (voir tableau 19-3). Ces endroits s'avèrent les plus préoccupants et ils seront analysés plus en profondeur tout comme les difficultés soulevées par l'absence d'une voie de contournement à l'est de Rivière-du-Loup, les problèmes sporadiques du réseau supérieur et intermunicipal, de même que les préoccupations soulevées par le réseau de camionnage lourd.

Tableau 19-3

Circulation routière sur les principales routes de la MRC de Rivière-du-Loup, 1995

Localisation (Tronçons-sections)	DJMA ¹	DJME ¹	DJMH ¹	Véhicule commercial en %	Variation hiver-été en %
AUTOROUTE 20					
Notre-Dame-du-Portage (08-010)	12 000	15 400	9 300	22	65,6
Saint-Georges-de-Cacouna (08-90)	5 800	8 100	4 000	13	102,5
ROUTE 132					
Notre-Dame-du-Portage (12-10)	3 300	4 600	2 200	3 ²	109,1
Saint-Georges-de-Cacouna, rue Sénéchal (12-60)	2 500	2 700	2 280	5 ²	18,4
L'Isle-Verte (12-100)	6 300	8 500	4 500	20	88,9
ROUTE 185					
Notre-Dame-du-Portage (01-190)	4 100	5 600	2 800	21	100,0
Rivière-du-Loup, boul. de la Plaine (01-141)	7 500	8 100	6 700	-	20,9
Saint-Antonin, rue Principale (01-120)	6 400	8 200	4 900	27 ²	67,3
Saint-Antonin, Station Irving (01-110)	6 400	8 200	2 900	27 ²	182,8
ROUTE 291					
Rivière-du-Loup, route à Michon (01-080)	1 970	2 350	1 590	10	47,8
Saint-Épiphanie (01-50)	1 070	1 290	870	12	48,3
Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup (01-30)	1 070	1 290	870	12	48,3
ROUTE 293					
Entre Saint-Cyprien et le lac Témiscouata (01-20)	1 030	1 120	930	-	20,4

Source : ministère des Transports (1995)

¹ DJMA : débit journalier moyen annuel, DJME : débit journalier moyen estival et DJMH : débit journalier moyen hivernal.

² basé sur un relevé automatique

19.2.1 Le contournement de Rivière-du-Loup et la desserte du parc industriel

La trame routière qui ceinture l'agglomération de Rivière-du-Loup présente des lacunes notables. D'une part, le parc industriel de la ville de Rivière-du-Loup, qui regroupe des

entreprises manufacturières et para-industrielles, ne possède pas de voie d'accès direct au réseau supérieur. Tous les véhicules routiers doivent emprunter un itinéraire qui les amène à traverser un secteur résidentiel. Le parc industriel est situé à 3 kilomètres d'une route du réseau supérieur, soit la route 185. D'autre part, il n'existe pas de liaison routière directe pour contourner l'agglomération Rivière-du-Loup à l'est de façon rapide et sécuritaire pour des usagers de la route 185 en direction nord qui souhaitent rejoindre l'autoroute 20 ou l'inverse. Actuellement, cette liaison doit se faire en passant par le réseau routier urbain ou en empruntant un trajet laborieux sur des routes rurales.

Récemment, le ministère des Transports a conclu à la nécessité de mettre en place ce lien important. Le tracé projeté, qui s'avère optimal du point de vue technique, économique et environnemental, est illustré au plan 19-1. Résultat d'une collaboration étroite entre le ministère des Transports, la ville de Rivière-du-Loup et la MRC, il a reçu l'approbation de la CPTAQ. Une fois réalisé dans son ensemble, ce lien routier améliorerait significativement le réseau routier de la périphérie immédiate de la ville de Rivière-du-Loup.

19.2.2 La route 185

La route 185 présente des difficultés d'ordre fonctionnel qui engendrent des problèmes de sécurité sur plusieurs portions de son parcours. Ces difficultés sont associées à l'aménagement de nombreuses intersections, à une accessibilité réduite aux intersections, à de faibles possibilités de dépassement à certains endroits et enfin, à de nombreuses interférences entre la circulation locale et de transit.

L'utilisation de cette route nationale varie d'une saison à l'autre avec une pointe majeure au cours de la période estivale (voir tableau 19-3). Depuis 1986, les données sur la circulation indiquent une progression annuelle de 2,1 %. Le ministère des Transports prévoit que ce taux d'accroissement devrait se maintenir au cours des 20 prochaines années. De manière générale, le niveau de service de la route 185 varie de condition presque libre à des conditions dites stables d'écoulement (cote de B à C). Cependant, à la hauteur de la municipalité de Saint-Antonin, le niveau de service correspond à des conditions instables d'écoulement de la circulation, soit la cote D (ministère des Transports, 1996). Autre phénomène à retenir, les véhicules commerciaux représentent entre 21 et 27 % de la circulation totale sur la route 185 selon les endroits de comptage. Ces chiffres s'avèrent élevés en comparaison avec les autres routes de la région.

Du côté de la sécurité routière, la route 185 présente un bilan très mitigé. Par rapport à d'autres routes comparables, ce n'est pas tant le taux d'accident qui la distingue mais plutôt le taux d'accidents graves. En plus des travaux de réaménagement déjà prévus entre Rivière-du-Loup et Saint-Antonin, il faudrait que des travaux de réaménagement complets soient réalisés jusqu'aux limites de la MRC pour que cette route offre des conditions d'utilisation conformes aux standards et aux attentes du milieu en matière de sécurité.

19.2.3 La route 132 et le prolongement de l'autoroute 20

La portion de la route 132, à l'est de la jonction avec l'autoroute 20 connaît un achalandage très important au cours de la période estivale (8 500 véhicules par jour) et pendant les principaux congés fériés. Combiné au nombre élevé d'entrées privées, cela a pour conséquence de retarder indûment la circulation de transit qui constitue les 2/3 du nombre de véhicules (Urbatique inc, 1990).

En été, plusieurs usagers sont des touristes qui circulent habituellement plus lentement et voyagent souvent avec des remorques de voyages, des roulettes ou des caravanes. Ces véhicules sont plus difficiles à dépasser et ils entraînent la formation de pelotons. Par ailleurs, les véhicules commerciaux représentent 15 % de tous les véhicules qui voyagent sur cette portion de route. En période hivernale, les conditions climatiques rendent souvent la conduite périlleuse et provoque un sentiment d'insécurité chez les usagers. Même si plusieurs sections de la partie est de la route 132 ont été refaites ces dernières années, la fluidité de la circulation demeure insatisfaisante. Avec la croissance prévue des débits de circulation de 2,1 % par année, il a été prévu que le niveau de service de la route 132 devait devenir très instable (cote E) en 2002 à la hauteur du village de L'Isle-Verte, ainsi qu'à l'entrée ouest de celui-ci en 2008.

Sur le plan économique, le développement des secteurs d'activités les plus dynamiques est particulièrement affecté par l'absence d'un lien routier efficace vers l'est. En réduisant les temps de déplacement, les entreprises gagneraient des avantages comparatifs qui pourraient à leur tour créer un effet d'entraînement dans toute l'économie régionale. Quant à l'industrie touristique, elle aurait avantage à profiter sur une route nationale avec une circulation plus fluide. Cela permettrait aux touristes de mieux voir l'affichage, de circuler à leur aise et en sécurité.

Concernant l'autoroute 20, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) concluait, en 2002, que le projet de prolongement de cette autoroute entre Cacouna et Trois-Pistoles est justifié et hautement souhaité par le milieu socio-économique du Bas-Saint-Laurent : « l'accroissement prévisible des débits de circulation sur la route 132 (...) requiert (...) une intervention à court terme pour éviter que la sécurité routière ne s'y détériore davantage. Le projet du Ministère (...) procurerait une meilleure qualité de vie aux résidents de la route 132».

19.2.4 Les problèmes ponctuels identifiés par la MRC

La MRC de Rivière-du-Loup a procédé à une évaluation qualitative du réseau routier supérieur et intermunicipal. Cette évaluation a été suivie de rencontres avec les représentants des corps de police de Rivière-du-Loup et de la Sûreté du Québec, afin de valider les endroits sur les réseaux présentant des problèmes de sécurité routière, de desserte et de développement linéaire (voir tableau 19-4 et plan 19-2).

Plusieurs segments du réseau routier géré par le ministère des Transports et du réseau routier intermunicipal sont aux prises avec des développements linéaires. Cette forme de développement urbain crée une prolifération du nombre des accès privés et

commerciaux qui amène en retour des problèmes de fluidité de la circulation, d'accessibilité aux propriétés riveraines et des risques accrus d'accidents. Ce phénomène est particulièrement apparent sur la route 132 et aux abords des noyaux villageois. Les diminutions des limites de vitesse au passage des noyaux villageois qui s'étirent en longueur sont un irritant pour les usagers en transit. Les affectations du sol à ces endroits devraient être étudiées pour éviter l'établissement d'activités génératrices de volumes de circulation considérables pouvant perturber la fluidité de la circulation. Une meilleure planification du réseau routier local ferait en sorte qu'il s'intègre de façon plus sécuritaire aux axes routiers collecteurs et intermunicipaux. Enfin, on retrouve des intersections routières qui exigent des mesures correctrices et préventives pour améliorer la sécurité des usagers.

19.2.5 Les véhicules commerciaux et le réseau de camionnage

La popularité du camionnage au cours des dernières années a entraîné une réduction des volumes de marchandises transportées par voie ferrée. Par conséquent, plusieurs routes se retrouvent aujourd'hui avec des proportions très élevées de véhicules lourds et tous les inconvénients que cela peut représenter : une chaussée souvent défoncée au printemps et de l'orniérage, des temps de dépassement plus longs, des volumes sonores et des vibrations désagréables à leurs abords. Selon les volumes de circulation et la configuration de la route, une proportion de véhicules commerciaux supérieure à 10 % sur une voie du réseau routier supérieur mérite une attention particulière (voir tableau 19-3). Voici un portrait des routes qui se retrouvent dans cette situation sur le territoire loupervien :

- la route 132 à l'est de la jonction avec l'autoroute 20. La présence de véhicules commerciaux sur cette route déjà fortement sollicitée durant la période estivale entraîne régulièrement la formation de convois;
- la route 185 sur tout son parcours. Les tracteurs semi-remorques sont excessivement nombreux sur cette route qui est aussi largement utilisée par la circulation locale. Cela peut entraîner des conflits entre les usagers;
- la route 291. Le taux élevé de véhicules commerciaux sur cette route crée peu de problèmes, car le débit journalier moyen annuel (DJMA) demeure assez faible;
- l'autoroute 20. Le pourcentage de véhicules commerciaux sur cet axe routier représente peu de désagréments, car l'autoroute dispose de deux chaussées à deux voies, ce qui facilite les dépassements.

Dans le but de faciliter la circulation des véhicules lourds, le ministère des Transports a mis en place un réseau de camionnage lourd qui comprend trois niveaux de service (voir tableau 19-5). Outre ce réseau, les municipalités peuvent, en vertu des pouvoirs accordés par le *Code de la sécurité routière*, prohiber avec ou sans exception le déplacement des véhicules lourds sur les chemins publics dont elles ont la responsabilité (voir tableau 19-6). Pour entrer en vigueur, un tel règlement doit être approuvé par le ministère des Transports.

Tableau 19-4

**Endroits sur les réseaux présentant des problèmes de sécurité routière,
de desserte et de développement linéaire**

# de réf.	Localisation (voir plan 19-2)	Nature du problème / Danger ou inconvénient
1	Route du Fleuve / Village de Notre-Dame-du-Portage	Stationnement sur rue important durant la période estivale Problèmes de congestion sporadiques et difficulté de circulation des piétons
2	Intersection de la rue de l'Église et de la route du Fleuve	Intersection à voies non perpendiculaires
3	Jonction de l'autoroute 20 avec la route 185	Jonction de voies rapides par la gauche
4	Intersection des rues Fraser et de l'Hôtel-de-Ville	Échangeur routier avec configuration complexe, problèmes de signalisation
5	Rues Fraser, Côte Saint-Jacques et du Domaine	Intersection à quatre voies confuse
6	Boulevard Cartier et la bretelle de sortie de l'autoroute 20	Intersection difficile à franchir (largeur, mauvaise visibilité, vitesse rapide sur le boulevard Cartier)
7	Boulevard Cartier	Aires de stationnement non aménagées en bordure du boulevard
8	Boulevard Cartier, rue Hayward et la Côte-des-Bains	Jonctions nombreuses et très rapprochées (virages à gauche périlleux, accès aux commerces non délimités, intersection située dans une courbe qui coïncide avec des entrées de commerces touristiques)
9	La côte du boulevard Thériault	Bruit causé par les camions
10	Rue Saint-Pierre	Aire de stationnement de l'école secondaire contiguë à la rue, circulation piétonne mal protégée
11	Intersection des rues Lafontaine et Fraserville	Circulation de transit intempestive, pente raide et étroite
12	Chemins Témiscouata et des Raymond	Congestion de l'intersection le midi et le soir
13	Voie d'accès au secteur Saint-Ludger	Lien routier direct par un seul pont (rue Saint-Magloire) : congestion et accès difficile aux véhicules d'urgence aux heures de pointe Passage laborieux sous le viaduc bas et étroit du chemin de fer
14	Autoroute 20, route 185 et parc industriel	Absence de lien routier fonctionnel avec le parc industriel Contournement de la Ville de Rivière-du-Loup à l'est laborieux
15	Chemin Témiscouata	Développement linéaire et effet de discordance Nombreux accès privés non délimités le long du chemin Aires de stationnement contiguës à la voie de circulation
16	Intersection du chemin de Rivière-Verte et du chemin du 1 ^{er} -Rang Est	Manque de visibilité en raison de la topographie
17	Intersection de la route 185 et la route de la Plaine	Nombre important d'accidents constatés Traversée de l'intersection difficile Accessibilité à la route 185 réduite Circulation importante sur la route 185
18	Intersection de la route 185 et du chemin du 1 ^{er} -Rang	Traversée de l'intersection difficile Accessibilité à la route 185 réduite Circulation importante sur la route 185
19	Intersection de la route 185 et de la rue Principale (ch. du 2 ^e -Rang)	Nombre important d'accidents constatés Traversée de l'intersection difficile Accessibilité à la route 185 réduite Circulation importante sur la route 185
20	Route 185	Développements linéaires ponctuels Possibilités de dépassement médiocres Nombreux accès privés le long du chemin Circulation de camions importante
21	Intersection route de l'Église et route 291 à Cacouna	Manque de dégagement latéral des bâtiments
22	Route 132 entre la jonction de l'autoroute 20 et la limite est de la municipalité de L'Isle-Verte	Congestion routière durant la période estivale
23	Village de Saint-Épiphane, route 291 (Viger)	Aires de stationnement non aménagées en bordure de la route
24	Village de Saint-Hubert, rues Principale et Taché	Aires de stationnement en bordure de la route mal localisées ou non aménagées Commerces sans aire de stationnement
25	Village de Saint-Cyprien, rues Principale et Taché	Aires de stationnement en bordure de la route mal localisées ou non aménagées

Source : MRC de Rivière-du-Loup, 2003

Tableau 19-5

**Classification des voies routières de la MRC de Rivière-du-Loup
selon le réseau de camionnage du ministère des Transports**

Routes de transit	Routes restreintes	Routes interdites
Routes dont l'accès demeure autorisé pour tous les véhicules lourds	Routes ouvertes à la circulation de véhicules lourds, mais avec certaines restrictions	Routes interdites aux véhicules lourds. Toutefois, des exceptions peuvent être prévues pour des fins de transport local
<ul style="list-style-type: none"> ▪ l'autoroute 20 ▪ la route 132 à l'est de la jonction avec l'autoroute 20 ▪ la route 185 ▪ l'avenue du Port à Gros-Cacouna ▪ la route 293 ▪ la route 232 ▪ la rue Hayward à Rivière-du-Loup ▪ le contournement est de Rivière-du-Loup, lien route 185 et autoroute 20 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ la route 132 entre Cacouna et la jonction avec l'autoroute 20 ▪ la route 291 ▪ la route de la Station (vers Saint-Éloi) ▪ la route de Saint-Paul ▪ le chemin du 8^e-et-9^e-Rang Est ▪ le chemin Taché entre Saint-Cyprien et Saint-Hubert ▪ la rue Principale à Saint-Antonin ▪ le chemin du 1^{er}-Rang Est à Saint-Antonin entre la route 185 et le chemin de Rivière-Verte ▪ une section de la route de l'Église Nord à Saint-Modeste 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ la route 132 à l'ouest du village de Cacouna ▪ la route Grandmaison ▪ la route de l'Église à Cacouna

Source : ministère des Transports (1995)

Tableau 19-6

**Routes municipales interdites au transport lourd
approuvées par le MTQ**

Municipalité	Routes interdites
Saint-Antonin	Chemin du 6 ^e -Rang (à partir du chemin du Lac jusqu'à la limite de Saint-Alexandre) Route Pierre-Chouinard sur une longueur d'environ 1,5 km Route du Couvent (secteur compris entre la rue Principale et la proximité d'un ruisseau) Route de l'Église sur une longueur d'environ 2 km Rue Principale (du chemin du Lac à la route de l'Église) Chemin du Lac (secteur compris entre le 6 ^e -Rang et la limite de Saint-Antonin) Chemin du 1 ^{er} -Rang ouest (secteur compris entre la route 185 et le chemin du Lac) Chemin Lavoie (sur toute sa longueur du 1 ^{er} mars au 1 ^{er} juin de chaque année) Route Clara (sur toute sa longueur du 1 ^{er} mars au 1 ^{er} juin de chaque année) Chemin du 5 ^e -Rang (sur toute sa longueur du 1 ^{er} mars au 1 ^{er} juin de chaque année)
Notre-Dame-du-Portage	Chemin du Lac Chemin du 2 ^e -Rang Chemin du 3 ^e -Rang Chemin Fraserville Route 132 (route de la Montagne)
Saint-Arsène	Route Moreault Rue de l'Église (à partir de la rue des Pins vers le nord) Chemin du Petit-2 ^e -Rang
Rivière-du-Loup	Route 132 (secteur compris entre la limite ouest de la ville et le viaduc de l'autoroute 20) Route 132 (secteur compris entre l'intersection de la Côte-des-Bains et la limite est de la ville)
Cacouna (v. et p.)	Route 132 Route de l'Église

Source : MRC de Rivière-du-Loup, 2001

19.3 Les préalables au schéma d'aménagement de 2^e génération

19.3.1 Les orientations gouvernementales

Le gouvernement provincial souhaite que la planification des infrastructures et des équipements à caractère public s'effectue en conciliant l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement avec le souci d'assurer leur fonctionnalité et leur continuité. À cette fin, il a identifié des préoccupations que les MRC doivent respecter. Ces préoccupations consistent entre autres à :

- assurer une meilleure gestion des corridors routiers par un contrôle des normes touchant les accès et au besoin par l'utilisation de mesures d'atténuation aux abords du réseau routier supérieur;
- éviter de localiser à proximité des infrastructures déjà existantes des usages particulièrement sensibles à la qualité de l'air, aux bruits ou requérant un encadrement visuel de qualité;
- considérer les besoins de tous les usagers de la route, en particulier ceux des cyclistes, des piétons et des personnes à mobilité réduite dans le processus de planification du transport terrestre;
- protéger les investissements publics consacrés à la mise en place et à l'exploitation des réseaux de transport;
- gérer efficacement les utilisations du sol de manière à tirer le meilleur parti possible des infrastructures de transport, tout en minimisant les inconvénients pour la population riveraine.

19.3.2 Les points saillants du schéma d'aménagement de 1^{ère} génération

Le premier schéma d'aménagement a surtout mis l'accent sur les améliorations à apporter aux réseaux routiers supérieurs et intermunicipaux, de manière à conserver leur fonctionnalité, tout en identifiant des problèmes de maillage qui se présentent à différents endroits. Les préoccupations du conseil de la MRC consistaient principalement à consolider les infrastructures routières existantes, à améliorer leur niveau de sécurité, ainsi qu'à favoriser l'accès aux diverses ressources naturelles du territoire.

À l'est de Rivière-du-Loup, le projet de construction d'une nouvelle voie routière apparaissait indispensable pour répondre à l'absence de lien direct entre l'autoroute 20 et la route 185. Cette voie était aussi vue comme une solution pour désenclaver le parc industriel de la ville de Rivière-du-Loup. Dans l'axe est-ouest, le prolongement de l'autoroute 20 n'a pas été retenu comme une solution favorisant la consolidation des

réseaux existants. À l'époque, la MRC avait signifié sa préférence pour le réaménagement de la route 132.

À plus long terme, la MRC souhaitait la construction d'une voie de contournement à l'est de Cacouna, en raison du trafic lourd qui circule dans le village pour se rendre au port de Gros-Cacouna. De plus, une voie de contournement était aussi envisagée à L'Isle-Verte pour minimiser la circulation de véhicules lourds dans le secteur de la Villeraie.

Du côté du transport en commun, on désirait intégrer le transport de passager avec le transport scolaire, en plus d'utiliser les services de transporteurs privés. Cette proposition visait à optimiser l'utilisation des équipements existants.

Il faut souligner l'absence d'objectifs touchant l'aménagement des abords des axes routiers. Finalement, par rapport aux voies ferrées, la MRC proposait de maintenir la desserte des principales concentrations industrielles.

19.4 Les orientations et les objectifs d'aménagement

19.4.1 Les orientations

En matière de transport terrestre, le conseil de la MRC adopte les orientations suivantes :

- renforcer la position de la MRC en tant que carrefour stratégique du transport « intermodal » dans l'Est du Québec (transport routier, ferroviaire, maritime et aérien);
- améliorer la fonctionnalité et la sécurité du réseau routier et assurer sa pérennité;
- optimiser les services de transport ferroviaire sur le territoire de la MRC.

19.4.2 Les objectifs

Le conseil de la MRC énonce ces orientations parce qu'il désire :

- ✓ accroître les retombées économiques liées à la situation de carrefour de transport de la MRC;
- ✓ appuyer le prolongement de l'autoroute 20, le réaménagement complet de la route 185 et la construction d'un lien entre ces axes routiers;
- ✓ faciliter les déplacements entre les noyaux urbains et maintenir la fluidité de la circulation et le niveau de service du réseau routier supérieur et intermunicipal;
- ✓ accroître la sécurité des usagers de la route principalement le long de la route 185 et de la route 132;
- ✓ préserver les infrastructures municipales et la qualité de vie des riverains du réseau routier par l'établissement d'un réseau de camionnage lourd;
- ✓ protéger les investissements publics réalisés dans les infrastructures routières et réduire les coûts reliés au réaménagement du réseau routier principal;
- ✓ s'assurer que les services ferroviaires complètent adéquatement le réseau routier et favorisent le développement économique.

19.5 Les principaux projets d'amélioration reliés au transport terrestre

Cette section expose les principales améliorations à apporter aux infrastructures de transport terrestre. Ces améliorations sont illustrées sur le plan 19-2.

19.5.1 Le contournement est de Rivière-du-Loup et la desserte du parc industriel

La première phase du contournement est de Rivière-du-Loup aux fins de d'assurer un lien fonctionnel et sécuritaire entre la route 185 et l'autoroute 20 via la route 291 est en voie de réalisation par le ministère des Transports. Subsidièrement, cette nouvelle voie de circulation concrétisera le désenclavement du parc industriel. Une fois ce projet réalisé entre le chemin Témiscouata et le chemin des Tourbières Saint-Laurent, le conseil de la MRC demande que le segment planifié jusqu'à la route 291 soit réalisé dans les meilleurs délais pour assurer la fonctionnalité du réseau routier régional. Il est important de souligner que pour établir un lien adéquat entre la nouvelle voie de desserte et l'échangeur numéro 514 de l'autoroute 20 à Cacouna, une mise à niveau du gabarit actuel de la route 291 est indispensable.

19.5.2 Le réaménagement de la route 185 et des infrastructures attenantes

Le ministère de Transports a fait connaître les principales interventions qu'il planifie à court terme pour la route 185. Les interventions en voie de réalisation sont :

- le prolongement de la chaussée à quatre voies divisées sur une longueur d'environ cinq kilomètres à la suite des quatre voies actuelles;
- la construction de carrefours dénivelés à la hauteur du boulevard de la Plaine à Rivière-du-Loup, ainsi que des chemins du 1^{er}-Rang et du 2^e-Rang de Saint-Antonin.

À la suite de revendications intensives des autorités municipales des MRC de Rivière-du-Loup et de Témiscouata et de la population en général, le ministère des Transports a entrepris la réalisation d'études visant le réaménagement complet de la route 185 entre Saint-Antonin et la frontière du Nouveau-Brunswick. Le conseil de la MRC considère que ce projet est prioritaire aux fins d'assurer la sécurité des usagers de l'actuelle route 185 qui ne répond plus aux standards contemporains de conception routière. La réalisation de ce projet de réaménagement est également important pour bonifier le rôle économique de ce lien routier vers les Maritimes, tant pour la région de Rivière-du-Loup que pour le Québec en général. La MRC requiert enfin du gouvernement fédéral qu'il s'implique financièrement dans ce projet afin de concrétiser ses intentions maintes fois exprimées.

Ces dernières années, plusieurs hypothèses de réaménagement ou de réaffectation des haltes routières, dont celle située sur la voie sud de la route 185, ont circulé. Il s'agit notamment de la possible implantation d'un poste de pesée pour le transport lourd et de la mise en place de nouveaux services pour les usagers de la route. Dans l'éventualité où ces projets étaient réactivés, le conseil de la MRC demande d'être consulté afin d'éviter que de tels projets n'affectent irrémédiablement le cachet particulier des lieux (poste de pesée) ou la dynamique commerciale du milieu (nouveaux services routiers).

19.5.3 Le prolongement de l'autoroute 20 vers l'est

En regard des conditions de circulation décrites sur la portion « est » de la route 132 et de la dynamique des échanges économiques intrarégionaux et extrarégionaux, il apparaît essentiel de réaliser le prolongement de l'autoroute 20 vers l'est (voir plan 19-2). Pour le conseil de la MRC, ce projet doit se réaliser de façon concomitante avec les améliorations ponctuelles à la route 132.

Cependant, pour contrer certains des impacts économiques et touristiques que ce projet de prolongement pourrait avoir, le milieu devra, comme d'autres collectivités, s'outiller de moyens de communication (panneau d'affichage communautaire, dépliants, etc.) invitant principalement les touristes à emprunter une toute nouvelle route 132 décongestionnée. Une fois prolongée, la notoriété de la région sur le plan des transports sera améliorée et cela favorisera le venue de nouveaux visiteurs au plan touristique.

19.5.4 Les autres améliorations prévues par le ministère des Transports

Dans le tableau 19-8, on retrouve l'ensemble des interventions projetées par le ministère des Transports pour les années 2004 et suivantes. Ces travaux consistent en des opérations préventives, telles la pose de couches d'usure, la réparation d'éléments de tablier de ponts ou encore de reconstruction de routes. Dans d'autres cas, il s'agit de travaux de développement du réseau routier comprenant la construction de nouvelles voies routières. Certaines des interventions permettront de solutionner des problèmes identifiés par la MRC au tableau 19-5.

19.5.5 Les améliorations aux problèmes identifiés par la MRC

Les principaux problèmes ponctuels identifiés par la MRC de Rivière-du-Loup sont illustrés sur la carte de l'évaluation du réseau routier (voir plan 19-2). La résolution de ces problèmes pourra demander à l'occasion une intervention du ministère des Transports ou encore nécessitera des mesures correctrices ou préventives de la part des administrations municipales. Cependant, peu importe la nature des problèmes ponctuels, ceux-ci devront être examinés à l'intérieur des nouveaux plans d'urbanisme des municipalités concernées et pourront être inscrits dans les plans d'immobilisation.

Tableau 19-7

**Programmation des travaux du ministère des Transports
sur le territoire de la MRC de Rivière-du-Loup, année 2004 et suivantes**

Municipalité	Localisation	Description de l'intervention	Coût (000 \$)
Amélioration du réseau			
Rivière-du-Loup et autres	Autoroute 20 et route 185	Correction de la supersignalisation	185
Rivière-du-Loup	Route 132 et sortie du traversier	Construction de feux lumineux	30
Saint-Georges-de-Cacouna (vil.)	Route 132 (12-070)	Reconstruction du profil urbain (0,94 km)	1 020
Saint-Georges-de-Cacouna (vil.)	Route 132 (12-070)	Reconstruction du profil urbain (1,35 km)	1 080
Saint-Antonin et Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup	Diverses routes	Remplacement de glissières (1,3 km)	190
Saint-Cyprien	Route 293 (01-020), numéros civiques 109 à 119	Reconstruction du profil urbain (0,47 km)	785
Saint-Georges-de-Cacouna (par.)	Route 132 (12-060), de la limite ouest de Saint-Georges-de-Cacouna vers le village	Reconstruction du profil urbain (1,03 km)	1 034
Saint-Antonin	Chemin de Rivière-Verte (01-004), intersection du 1 ^{er} -Rang Est	Reconstruction du profil urbain (0,44 km)	250
Saint-Paul-de-la-Croix	Rue Principale (01)	Reconstruction du profil urbain (0,47 km)	710
L'Isle-Verte et Notre-Dame-des-Neiges	Route 132, limite municipale ouest Notre-Dame-des-Neiges	Correction du profil vertical (0,76 km)	255
L'Isle-Verte	Route 132 (12-110), de la route des Prés en direction ouest	Construction d'une voie de dépassement (1,83 km)	2 420
L'Isle-Verte	Route 132 (12-110), 2,2 km à l'ouest de la route de la Station	Construction d'une voie de dépassement (2,16 km)	2 960
Rivière-du-Loup	Route 132 et de la rue Hayward	Réaménagement géométrique de l'intersection (0,4 km)	260
Saint-Modeste	Route de l'Église Nord (entre les rues des Cèdres et Principale)	Reconstruction du profil urbain (0,21 km)	235
Saint-Paul-de-la-Croix	Chemin Denonville et du 3 ^e -Rang	Réaménagement géométrique de l'intersection (3,6 km)	300
L'Isle-Verte	Route 132 (12-100), de la rue Villeray à la rue Saint-Jean-Baptiste	Réaménagement géométrique de l'intersection (0,47 km)	575
Saint-Arsène	Chemin des Pionniers et de la route Castonguay	Réaménagement géométrique de l'intersection (0,10 km)	80
Saint-Georges-de-Cacouna (par.)	Route 132 (912-070), vis-à-vis le 850, rue Principale Ouest	Construction de drainage (0,3 km)	495
Développement du réseau			
De Saint-Antonin à Saint-Louis-du-Ha! Ha!	Route 185	Élargissement de la route de 2 à 4 voies divisées	N/D
Saint-Georges-de-Cacouna (par.) et L'Isle-Verte	Autoroute 20, de la fin de l'autoroute existante à L'Isle-Verte (chemin du Coteau-du-Tuf)	Construction (9,1 km)	32 000
L'Isle-Verte	Autoroute 20, de L'Isle-Verte (chemin du Coteau-du-Tuf) à Saint-Éloi (route de la Station)	Construction (11,2 km)	55 000
L'Isle-Verte	Autoroute 20, de Saint-Éloi (route de la Station) à la limite de Notre-Dame-des-Neiges	Construction (1,3 km)	2 625
Saint-Antonin et Rivière-du-Loup	Route 185 (01-120, 130, 142 et 143), de la route de la Plaine au 2 ^e -Rang	Construction de l'autoroute en milieu rural (7,3 km)	53 000
Rivière-du-Loup	Route de contournement est de Rivière-du-Loup, du chemin Témiscouata au chemin des Tourbières Saint-Laurent (phase I)	Construction de la route (2,8 km)	7 900
Saint-Georges-de-Cacouna (par.) et Rivière-du-Loup	Route de contournement est de Rivière-du-Loup, du chemin des Tourbières Saint-Laurent à l'échangeur de l'autoroute 20	Construction de la route (9,7 km)	11 000

Tableau 19-7 (suite)

**Programmation des travaux du ministère des Transports
sur le territoire de la MRC de Rivière-du-loup, année 2004 et suivantes**

Municipalité	Localisation	Description de l'intervention	Coût (000 \$)
Conservation des chaussées			
Dans 10 des 14 municipalités de la MRC	Route 20, 132, 185, 291, 293 Route de la Station (L'Isle-Verte), route du 8 ^e -et-9 ^e -Rang Est, chemin de Rivière-Verte et rue Principale (Saint-Antonin)	Renforcement au béton bitumineux, couche d'usure, drainage ou réfection des fossés sur 134,4 km	18 011
Conservation des structures			
Rivière-du-Loup, Saint-Modeste, Saint-Cyprien, Saint-Georges-de-Cacouna (par.) Saint-Arsène	Divers ponts	Réparation de tablier ou reconstruction de pont non fonctionnel	4 617
Structures municipales			
Dans 8 des 14 municipalités de la MRC	Divers ponts	Reconstruction de pont ou réparation de tablier	4 200
Conservation (maritime)			
L'Isle-Verte	Débarcadère maritime, quai de L'Isle-Verte, côte du village de L'Isle-Verte	Dragage d'entretien	110

Source : Ministère des Transports (2004)

19.5.6 Le prolongement des voies ferrées

Pour améliorer « l'intermodalité » entre les moyens de transport au port de Gros-Cacouna, il est nécessaire de planifier pour les années à venir un corridor servant à y accueillir une nouvelle antenne de services ferroviaires. L'aménagement de cette nouvelle antenne de service, évalué à plus de 15 millions de dollars, est susceptible de comprendre la construction d'un viaduc au-dessous de l'autoroute 20, ainsi que le creusement d'un tunnel sous la route 132. Cette infrastructure ferroviaire permettrait ainsi aux trains de circuler directement sur les quais en évitant pour les clients de nouvelles étapes de manutention.

19.6 Les stratégies d'aménagement

Pour mettre en œuvre ses orientations et des objectifs d'aménagement touchant le transport terrestre, le conseil de la MRC adopte les stratégies d'aménagement suivantes :

19.6.1 Le développement de l'intermodalité

Pour consolider la position de la MRC de Rivière-du-Loup à titre de carrefour stratégique du transport intermodal dans l'Est du Québec, celle-ci doit :

- pouvoir compter sur un réseau de camionnage efficace qui soit exempt des problèmes de maillage décrits précédemment autour de Rivière-du-Loup. Cela signifie aussi que tout le réseau routier dans le Bas-Saint-Laurent doit être complété adéquatement pour faciliter les déplacements vers l'agglomération de Rivière-du-Loup;
- profiter d'un réseau ferroviaire pouvant desservir les sites industriels majeurs et même planifier pour les prochaines décennies un axe ferroviaire pouvant desservir des installations portuaires destinées au transport de marchandises. Cela dit, le transport ferroviaire doit pouvoir être relié davantage avec le transport terrestre;
- posséder des zones industrielles bien desservies en terme d'infrastructure routière, ainsi qu'un réseau routier supérieur sécuritaire tant pour les usagers locaux que pour ceux qui sont en transit;
- miser sur un service de traversier performant et de qualité. Cette nouvelle perspective laisse entrevoir des implications importantes pour l'avenir de la traverse Rivière-du-Loup–Saint-Siméon qui seront analysées dans le chapitre sur *Le transport maritime et aérien*;
- enfin, maintenir en place les infrastructures aéroportuaires existantes. Cet aspect sera traité plus en détail dans le chapitre sur *Le transport maritime et aérien*.

À l'égard de chacun de ses éléments, le conseil de la MRC entend faire, en temps opportun, les revendications qui s'imposent auprès des instances concernées pour que ces conditions de développement optimal se mettent en place.

19.6.2 La gestion des corridors routiers

La gestion des corridors routiers recoupe un ensemble de choix d'aménagement dont la mise en application vise principalement à assurer la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers, tout en protégeant les investissements dans le réseau routier et en diminuant les coûts de réaménagement. Il faut souligner que diverses mesures peuvent aussi concerner les abords du réseau routier pour des raisons esthétiques

(affichage, abattage d'arbres et harmonie des usages), de sécurité publique ou de nuisances. Ces sujets sont notamment présentés dans les chapitres portant sur *Les territoires d'intérêt esthétique* et *Les contraintes anthropiques*.

En milieu rural

Pour assurer une gestion adéquate des corridors routiers en milieu rural, c'est-à-dire à l'extérieur des périmètres d'urbanisation, le document complémentaire comprend diverses mesures réglementaires sur les distances de dégagement (marges de recul avant minimales) et le contrôle des accès (largeur, nombre, accès pour les lots d'angle) le long des routes du réseau supérieur et du réseau local intermunicipal.

Par ailleurs, le conseil de la MRC considère que les règles de compatibilité des usages établies dans les aires d'affectation agricoles, agroforestières et forestières, ainsi que la gestion plus serrée de l'urbanisation qu'elle préconise le long des axes routiers concourent de façon directe aux objectifs de maintien de la fonctionnalité et de la sécurité du réseau routier situé hors des périmètres d'urbanisation. Enfin, dans les secteurs de poudrerie, la plantation de haies brise-vent s'avère une mesure indiquée pour améliorer les conditions de conduite hivernale. Concernant les interventions du ministère des Transports sur cette question, la MRC énonce ses préoccupations en matière d'intégration paysagère au chapitre sur *Les territoires d'intérêt esthétique*.

En milieu urbain

À l'intérieur des périmètres d'urbanisation, le conseil de la MRC préconise également un ensemble de mesures de gestion des corridors routiers principaux. Pour ce qui est des mesures de type réglementaire figurant au document complémentaire, le MRC inscrit, avec certaines adaptations, les mêmes dispositions qu'en milieu rural (distances de dégagement et contrôle des accès). De plus, la MRC compte s'assurer qu'à l'intérieur des plans d'urbanisme, le tracé des rues projetées limite le nombre des intersections routières avec le réseau routier principal (réseau supérieur et intermunicipal). À cet effet, les municipalités sont invitées, lors de la planification de leur réseau routier local, à demander l'avis du ministère des Transports pour toute nouvelle intersection prévue sur le réseau routier supérieur.

En matière de mesures non réglementaires, il est recommandé de privilégier, dans le cadre de toute opération de réaménagement urbain, la création d'entrées mitoyennes ou d'aires communes de stationnement et de réaménager les accès privés surdimensionnés ou non délimités

19.6.3 La planification du réseau local de circulation des véhicules lourds

En regard de la circulation des véhicules lourds, les municipalités peuvent, en vertu des pouvoirs accordés par le *Code de la sécurité routière*, prohiber avec ou sans exception

le déplacement des véhicules lourds sur les chemins publics dont elles ont la responsabilité. Pour entrer en vigueur, un tel règlement doit être approuvé par le ministre des Transports ou son délégué. Pour assurer la cohérence de ce réseau sur le territoire louterrien, les administrations municipales en collaboration avec la MRC et le ministère des Transports ont amorcé une démarche de concertation à ce sujet. Il est important que cette concertation se poursuive dans l'avenir.