

→ légende

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

Orientations

Concilier les rapports entre les infrastructures de transport et leur environnement

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

Améliorer la sécurité

Soutenir le développement socio-économique de la région estrienne

Renforcer les modes de transport collectif et alternatif

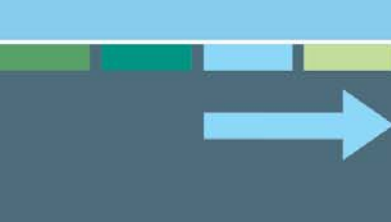
Objectifs

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



Un système de transport dans un environnement sensible

→ PLAN DE TRANSPORT de l'Estrie



PLAN DE TRANSPORT de l'Estrie

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

■ Conserver et améliorer les infrastructures et les équipements de transport

□ Améliorer la qualité des principaux axes routiers de la région

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

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

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

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

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

□ Augmenter l'efficacité du réseau de camionnage

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

■ Optimiser la répartition des ressources financières

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

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

Soutenir le développement socio-économique de la région estrienne

■ Soutenir les projets à forte incidence socio-économique

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

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

■ Créer de nouveaux liens au moment opportun

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

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

□ Assurer la qualité des liaisons routières vers les autres régions

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

■ Faciliter le déplacement des personnes et le transport des marchandises

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

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

■ Faciliter l'accès aux produits touristiques

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

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

Améliorer la sécurité

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

□ Corriger les déficiences connues du réseau routier

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

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

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

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

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

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

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

■ Réduire le nombre d'accidents impliquant la grande faune

□ Améliorer le bilan d'accidents impliquant la grande faune

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

Concilier les rapports entre les infrastructures de transport et leur environnement

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

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

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

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

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

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

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

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

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

□ Prévoir et atténuer les nuisances causées par la route

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

Renforcer les modes de transport collectif et alternatif

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

□ Viser une meilleure intégration des systèmes de transport

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

□ Supporter le transport interurbain et son développement

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

■ Appuyer le transport ferroviaire et le transport aérien

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

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

□ Préciser le contexte du transport aérien dans la région

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

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

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

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