

Chapitre 15

Les réseaux de transport

15.1 Les définitions

Le présent chapitre aborde les réseaux de transport, soient les infrastructures et équipements de liaisons terrestre, aérienne et maritime qui supportent le déplacement de personnes et de marchandises. Une hiérarchie du réseau routier est établie par le ministère des Transports du Québec. Le *réseau routier supérieur* comprend les autoroutes ainsi que les routes nationales, régionales, collectrices et d'accès aux ressources relevant de ce ministère. Une autoroute est une voie rapide à accès limités. Une *route nationale* est un axe routier inter-régional et sert de liaison avec les agglomérations principales (généralement de 25 000 habitants et plus) et peut supporter des circuits touristiques majeurs et l'accès aux installations de transport d'importance internationale ou nationale, aux aéroports, aux traverses et aux ports. Une *route régionale* sert de lien entre les agglomérations secondaires (généralement de 5 000 à 25 000 habitants) de même qu'entre celles-ci et les agglomérations principales. Une *route collectrice* permet de relier les centres ruraux (agglomérations de moins de 5 000 habitants) aux agglomérations plus importantes, directement ou par l'intermédiaire d'une route de classe supérieure. Une *route d'accès aux ressources* conduit à des zones d'exploitation forestières et minières, à des installations hydroélectriques, à des zones de récréation et de conservation sous juridiction gouvernementale (parc, réserve faunique, etc.) ou encore à des carrières exploitées par le ministère des Transports. Une *route* ou une *rue locale* est une voie de circulation pour automobiles dont la gestion et l'entretien relève d'une instance municipale ou privée.

15.2 La problématique

Les réseaux de transport jouent un rôle déterminant dans le développement social et économique d'une région. Cette réalité est d'autant plus importante pour un territoire relativement éloigné des grands marchés et bassins de population. Mais heureusement, La Mitis est située en position de carrefour où transite un flux important de biens et de personnes entre les côtes nord et sud de la Gaspésie et les Maritimes, d'une part, et les autres MRC bas-laurentiennes et les grands centres québécois, d'autre part. Les mitissiens peuvent compter sur plusieurs modes de transport. En effet, des axes majeurs de transports routier, ferroviaire, aérien et maritime sont accessibles aux entreprises et aux individus du territoire. Le plan 14.1 localise les principaux éléments de ces réseaux et le tableau ci-après présente les équipements et infrastructures de transport considérés comme d'importance régionale pour la MRC de La Mitis.

Tableau 15.1 : Les équipements et infrastructures de transport importants

Nature de l'équipement ou de l'infrastructure	Localisation (voir plan)	Territoire desservi	Existant ou projeté
Autoroute 20	de Sainte-Luce à Mont-Joli	Bas-Saint-Laurent et Gaspésie	Projeté à l'est de la route 298
Route 132 (route nationale)	le long du littoral et vers La Matapédia	Bas-Saint-Laurent et Gaspésie	Existant
Route 234 (route régionale)	de Saint-Gabriel à Grand-Métis	Saint-Gabriel, Ste-Angèle-de-Mérici, Saint-Octave-de-Métis, Price et Grand-Métis	Existant
Route 298 (route collectrice)	de Sainte-Luce à St-Charles-Garnier	Ste-Luce, St-Donat, St-Gabriel, Les Hauteurs et St-Charles-Garnier	Existant
Route Massé (route collectrice)	Ste-Jeanne-d'Arc et La Rédemption	Sainte-Jeanne-d'Arc et La Rédemption	Existant
Chemin de Price / rue St-Rémi / Deuxième rang / chemin Kempt (route collectrice)	de Mont-Joli à Padoue	Mont-Joli, Price, Grand-Métis, Saint-Octave-de-Métis et Padoue	Existant
Chemin du Deuxième rang / chemin Perreault (route collectrice)	de Sainte-Luce à Sainte-Flavie	Sainte-Luce, Sainte-Flavie et Mont-Joli	Existant
Route du Mont-Comis	Saint-Donat	Secteur du mont Comi	Existant
Route du Portage (chemin d'accès aux ressources - MTQ)	Saint-Charles-Garnier	TNO du Lac-des-Eau-Mortes	Existant
Route R0104 (chemin d'accès aux ressources)	TNO de La Mitis	TNO du Lac-des-Eau-Mortes	Existant
Chemin de fer de La Matapédia et du Golfe	de Ste-Luce à Métis-sur-Mer et de Mont-Joli à Padoue	Bas-Saint-Laurent et Gaspésie	Existant
Gare de Mont-Joli	Mont-Joli	La Mitis	Existant
Aéroport régional de Mont-Joli	Mont-Joli	Bas-Saint-Laurent et Gaspésie	Existant
Quai de Sainte-Luce	Sainte-Luce	Sainte-Luce	Existant
Quai de Sainte-Flavie	Sainte-Flavie	Sainte-Flavie	Existant
Quai de l'Institut Maurice Lamontagne	Mont-Joli	La Mitis	Existant

15.2.1 Le réseau routier

Les routes 132, 234, 298 et les nombreuses routes collectrices favorisent les échanges intra et extraterritoriaux. De plus, la boucle que forme la 132 autour de la Gaspésie, et qui débute et se termine à Sainte-Flavie, positionne avantageusement La Mitis pour tout ce qui touche les transports, incluant le flux touristique. La configuration des routes présente quelques déficiences. Les problèmes rencontrés sont explicités ci-après selon la hiérarchie du réseau.

a) Le réseau autoroutier :

Bien que planifié depuis plus de trente ans, le tronçon mitissien de l'autoroute 20 demeure inachevé. La portion ouest, soit jusqu'à la route 298 fut ouverte à la circulation en 2003. Les travaux se poursuivent afin de compléter la portion Sainte-Luce-Mont-Joli qui s'étire sur un peu plus de 13 kilomètres. Cette voie rapide et sécuritaire est très attendue de la part des résidants, commerçants et industriels de La Mitis. De plus, elle permettra un accès simplifié vers les services publics (santé, éducation et autres) localisés à Rimouski.

Le prolongement projeté de l'autoroute 20 jusqu'à Mont-Joli aura sans doute une grande répercussion sur l'aménagement du territoire. Les espaces adjacents bénéficieront d'un certain pouvoir d'attraction à l'égard de certains types d'utilisation du sol. Cependant, ils ne sont pas nécessairement tous compatibles avec les caractéristiques que présente une telle infrastructure. Les autoroutes sont des sources de bruits importantes qui contribuent à diminuer la qualité de vie des populations riveraines.

b) Le réseau national :

En attente de l'autoroute, les deux axes de la route 132 (axe littoral est-ouest et axe vers La Matapédia) sont l'épine dorsale du réseau routier. Le plan régional de transport du MTQ les reconnaissent comme faisant partie du réseau routier stratégique régional. Ils supportent un débit important de circulation, soit plus de 4000 véhicules par jour par endroits. Ils sont intensément utilisés par les véhicules lourds en transit. En période estivale, le flux s'élève davantage en raison de l'affluence des touristes ; ce qui implique le déplacement de nombreux véhicules récréatifs (campeurs et tentes-roulottes). De plus, en l'absence d'une piste indépendante, plusieurs cyclistes de longue randonnée empruntent toujours la Route 132, même là où il n'y a toujours pas d'accotements asphaltés. Cette utilisation soutenue de la route nationale entraîne une détérioration accélérée de la qualité de la chaussée, un niveau de risque plus élevé en terme d'accidents et une altération de la qualité de vie des résidants riverains.

En plus de la densité des utilisateurs, la Route 132 est caractérisée par l'existence de nombreux accès individuels le long de son parcours. La multiplicité de ces entrées charretières peut s'avérer problématique au niveau de la sécurité, surtout lorsqu'elles sont concentrées et que le tronçon concerné est un secteur à vitesse élevée. Éventuellement, lorsque l'autoroute 20 sera complétée jusqu'à Mont-Joli, une portion de l'axe du littoral sera déchargée des véhicules lourds et d'une partie des véhicules automobiles. Ceci constituera un gain important en terme de fluidité et de sécurité.

Bien qu'ayant fait l'objet de maintes réfections, certains segments de la Route 132 demeurent dangereux. C'est le cas de la courbe comprenant l'intersection avec l'extrémité du chemin Perreault et de la courbe de la Pointe-aux-Cenelles, à Sainte-Flavie. Un réaménagement de son passage dans la portion urbaine de Saint-Joseph-de-Lepage apparaît tout aussi nécessaire.

c) Le réseau régional :

La route 234 constitue un axe de communication non négligeable. Elle permet une desserte efficace de la partie centrale du territoire. Bien qu'ayant parfois une trajectoire très sinueuse et possédant des pentes importantes, cette route ne mérite généralement que des corrections mineures. Sa traversée dans Price fera toutefois l'objet d'une réorganisation de son parcours afin de faciliter le déplacement des véhicules lourds.

d) Le réseau collecteur :

Les routes collectrices jouent un rôle essentiel en assurant la desserte de la population du haut pays et en joignant le pôle d'activités du Mont Comi. Leur exposition aux vents rend parfois difficile leur entretien hivernal. Le deuxième rang de Sainte-Luce et de Sainte-Flavie est abondamment sollicité par la circulation quotidienne de transit désirant éviter la lourdeur du trafic sur la Route 132.

e) Le réseau d'accès aux ressources :

Les chemins compris dans cette classe sont principalement utilisés pour l'acheminement du bois de coupe vers les usines de sciage et la pénétration en forêt des chasseurs, pêcheurs et villégiateurs. Une petite portion relève du Ministère des Transports. La plupart des chemins sont gérés et entretenus par les compagnies forestières.

f) Le réseau local :

La gestion du réseau local est assurée par les municipalités. Bien que bénéficiant d'un support gouvernemental, celles-ci éprouvent de la difficulté à maintenir la qualité du réseau. C'est le cas, entre autres, des routes démontrant un

achalandage assez soutenu et fréquenté par un certain nombre de véhicules lourds. Plusieurs municipalités ont d'ailleurs restreint ce type de circulation sur des portions bénéficiant d'itinéraires alternatifs.

15.2.2 Le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire qui traverse le territoire de la MRC assure le transport des marchandises vers Québec et Montréal et les provinces maritimes ainsi que le transport des personnes à une fréquence quotidienne en direction de Québec et Montréal et les provinces maritimes. Le territoire de la MRC est doté d'une gare de voyageur, située à Mont-Joli, de même que d'un centre de réparation du matériel, un point d'interchange et une gare de triage, également situés à Mont-Joli. Cette gare est le point de chute du traversier-rail vers la côte nord via le port de Matane.

Malgré le fait que les voies ferrées sont des sources de contraintes anthropiques et qu'elles présentent des risques au niveau de la sécurité, il n'existe pas de réglementation fédérale ou provinciale régissant l'usage des terrains et le lotissement en bordure des chemins de fer. Sur le territoire de la MRC, les voies ferrées traversent cinq (5) périmètres d'urbanisation. Par conséquent, plusieurs résidences ainsi que plusieurs espaces disponibles pour la construction se situent à proximité de celles-ci.

15.2.3 Le réseau aérien

L'aéroport régional de Mont-Joli dont la gestion relève d'une régie intermunicipale regroupant les MRC de Rimouski-Neigette, de La Mitis, de La Matapédia et de Matane, est le principal carrefour aérien de l'Est du Québec. Il est desservi par des transporteurs aériens réguliers. Les activités et services liés à l'aviation que l'on y retrouve sont les vols d'affaires et d'affrètement.

Il occupe une superficie de 374 hectares et comporte un aérogare, deux (2) pistes (la plus longue couvre une superficie de 6 000 pieds x 150 pieds asphaltée), une station d'information de vol et un garage d'entretien.

La présence d'un aéroport génère également des contraintes susceptibles de réduire la qualité de vie aux abords de celui-ci. C'est dans le souci de préserver la qualité opérationnelle des installations et de minimiser l'impact du bruit sur les résidents avoisinants que le gouvernement fédéral administre une réglementation et recommande ces pratiques.

15.2.4 Le réseau maritime

La Mitis ne possède pas d'infrastructure portuaire pour le transbordement de marchandises et le transport de personnes. Par conséquent, ces activités s'exécutent à Matane et à Rimouski (Rimouski-Est). Elle compte par contre sur la présence de quais

pour la navigation de plaisance à Sainte-Luce et à Sainte-Flavie. Ce dernier nécessite toutefois des travaux de réfection majeurs afin de préserver son accessibilité. Une jetée a été aménagée à la Pointe-aux-Cenelles pour les besoins de l'Institut Maurice Lamontagne. Alors qu'elle aurait pu constituer un levier de développement économique, celle-ci demeure inachevée et ne répond pas tout à fait aux attentes.

15.2.5 Le réseau récréo-touristique

Les réseaux à caractère ludique sont en plein développement. On compte parmi les principaux, les deux axes de l'itinéraire cyclable de la Route verte ainsi que les sentiers inter-régionaux de quad (véhicules tout-terrain) et de motoneige. Leurs problématique et perspective de développement sont abordés au chapitre 10 du présent document et cartographiés au plan 10.1.

15.3 Les principes d'intervention

La MRC de La Mitis retient les principes d'intervention suivants concernant les réseaux de transport :

- Favoriser l'intermodalité des réseaux de transport afin d'assurer efficacement et de manière économique le transport des biens et des personnes;
- Limiter et réduire le nombre de points de conflits existant entre la circulation routière sur le réseau supérieur et l'utilisation du sol adjacent (réduire le nombre d'accès et d'intersections);
- Assurer un meilleur équilibre entre la circulation locale et la circulation de transit;
- Établir des périmètres d'urbanisation moins étendus le long de ces corridors routiers de manière à éviter un développement linéaire le long du réseau routier supérieur;
- Prévoir, pour les espaces adjacents au tracé de l'autoroute projetée, des affectations du sol compatibles avec ce type d'infrastructure;
- Prévenir et réduire les inconvénients environnementaux associés à la circulation de transit et assurer un paysage de qualité en bordure du réseau supérieur;
- Prévoir des zones tampons aux abords de l'autoroute projetée, des voies ferroviaires et de l'aéroport;
- Maintenir les modes alternatifs de transport afin de préserver la fonctionnalité du transport sur le territoire de la MRC;

15.4 La stratégie de mise en oeuvre

Les moyens de mise en oeuvre relatifs aux équipements et infrastructures de transport sont constitués de travaux de construction et de réfection ainsi que par de la réglementation applicable par les municipalités.

15.4.1 Les travaux de développement, d'amélioration et de conservation du réseau routier

Les principaux travaux envisagés par le ministère des Transports du Québec sont énumérés dans le tableau ci-après. Cette liste indique les projets du Plan d'action issus du Plan de transport du Bas-Saint-Laurent.

Tableau 15.2 : Les projets de travaux routiers

Axe d'intervention et numéro de projet	Localisation (voir plan 14.1)	Description de l'intervention	Coût approximatif
Développement du réseau 20-3371-7201-F	Autoroute 020-09-150 et 160, de l'est de la route 298 à Sainte-Luce à la route 132 à Mont-Joli	Construction d'une chaussée d'autoroute (13,6 km)	45 000 000 \$
Développement du réseau	Autoroute 20 à l'est de Mont-Joli, jusqu'à la rivière Mitis Mont-Joli / Sainte-Flavie	Construction d'une voie de transit dans le prolongement de l'autoroute 20	Indéterminé
Amélioration du réseau 20-3371-9917	Route 298-01-010 et 020, approches du pont de la rivière Mistigouèche Saint-Charles-Garnier / Les Hauteurs	Reconstruction en profil rural (2 km)	2 300 000 \$
Amélioration du réseau 20-3371-9168	Route 132-14-010, accès à l'institut Maurice-Lamontagne Sainte-Flavie	Correction du profil vertical	1 275 000 \$
Amélioration du réseau 20-3371-7207-B	Route 132-14-011 et 021, secteur du pont Arthur-Bergeron Grand-Métis / Sainte-Flavie	Reconstruction en profil rural et construction d'un nouveau pont	12 000 000 \$
Amélioration du réseau 20-3371-9809	Route 234-01-150, 161 et 163, route 96297-04-010 Price	Reconstruction en profil urbain (2,7 km)	5 900 000 \$

Tableau 15.2 : Les projets de travaux routiers (suite)

Axe d'intervention et numéro de projet	Localisation (voir plan 14.1)	Description de l'intervention	Coût approximatif
Amélioration du réseau 20-3371-0039	Route 95830-01-015 (route Massé) Sainte-Jeanne-d'Arc	Reconstruction en profil urbain (0,9 km)	1 300 000 \$
Amélioration du réseau 20-3371-7607-B	Route 132-20-280, 290 et 300 Saint-Joseph-de-Lepage / Mont-Joli	Reconstruction en profil urbain (1,8 km)	4 100 000 \$
Amélioration du réseau 20-3371-9160	Route 132-14-030 et chemin de la gare Métis-sur-Mer	Réaménagement géométrique de l'intersection	300 000 \$
Amélioration du réseau 20-3371-8620	Route 234-01-031 et 051, route 298-01-031, intersection avec la route 298 sud Saint-Gabriel-de-Rim.	Réaménagement géométrique de l'intersection (0,5 km)	500 000\$
Conservation des structures 20-3371-01A3	Mur P-11423, route 132 Sainte-Flavie	Reconstruction du mur	450 000 \$

15.4.2 La gestion des corridors routiers

Afin de diminuer les impacts engendrés par l'intensité de la circulation sur le réseau routier supérieur, il apparaît profitable à long terme de restreindre le développement urbain linéaire et de rationner les accès à la route. Les mesures suivantes sont donc envisagées :

- Les municipalités doivent s'assurer que seuls les usages récréatifs extensifs, agricoles, forestiers, ou d'extraction, ainsi que les usages bénéficiant de droits ou privilèges en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* sont admissibles dans les aires d'affectations agricoles et agroforestières délimitées sur les plans 17.1 et 17.2 (voir modalités prévues à la grille de compatibilité au chapitre 17) ;
- Les municipalités doivent privilégier, à l'intérieur des plans d'urbanisme, des règlements de lotissement et des règlements sur les plans d'aménagement d'ensemble, l'utilisation des intersections et accès existants au réseau routier supérieur ;
- Les municipalités doivent prévoir des mesures d'atténuation du bruit dans l'aménagement d'espaces résidentiels à proximité du réseau routier supérieur ;

- Les municipalités doivent privilégier, à l'intérieur des plans d'urbanisme, des règlements de lotissement et des règlements sur les plans d'aménagement d'ensemble, la desserte de nouveaux secteurs par des rues internes et des carrefours plutôt que par une multiplicité d'entrées privées directement sur la route ;
- Les municipalités doivent prévoir des critères d'espacement pour les accès au réseau supérieur ainsi que des normes concernant la largeur des accès dans le cadre de la gestion des corridors routiers (voir document complémentaire) ;
- Les municipalités doivent intégrer à leur règlement des permis et certificats des conditions relatives à l'obtention de permis d'accès du MTQ préalablement à l'émission de permis de construction et/ou de lotissement en bordure du réseau routier supérieur (voir document complémentaire);
- Les municipalités doivent intégrer, à l'intérieur des règlements de lotissement, des normes minimales relatives à la dimension frontale des terrains contigus à l'emprise d'une voie du réseau routier supérieur.

15.4.3 Les itinéraires de camionnage lourd

Un certain nombre de municipalités ont déterminé des routes où la circulation des véhicules lourds est restreinte. Cette restriction a pour but de canaliser sur le réseau supérieur les véhicules lourds en transit. On souhaite par conséquent maintenir la qualité des chaussées de routes vulnérables à ce type de circulation. Au fur et à mesure, un réseau s'est établi. Une municipalité est justifiée d'ajouter ou soustraire une route à ce réseau si et seulement si les itinéraires redéfinis ne déportent pas indûment les camions vers une route où leur accès est interdit. Une coordination intermunicipale s'avère donc nécessaire. En ce qui concerne les routes municipales donnant accès aux carrières et sablières, la MRC désire souligner au gouvernement l'inadéquation existante entre les coûts d'entretien engendrés et les subventions accordées.

15.4.4 Les travaux de développement, d'amélioration et de conservation du réseau aérien

La régie intermunicipale qui opère désormais l'aéroport de Mont-Joli souhaite la consolidation des équipements et l'augmentation progressive de l'achalandage. Pour que la régie puisse voler de ses propres ailes avec assurance, Transports Canada entend lui offrir 1,9 million \$ pour la construction d'un hangar ainsi qu'un montant de plus de 600 000 \$ pour couvrir différentes dépenses. De plus, la Régie s'attend d'obtenir une aide par le biais d'un programme fédéral pour la réfection de la piste principale qui comprend entre autres des travaux de drainage, d'éclairage et de solidification. L'implantation d'un nouveau système d'aide à la navigation par satellite est également envisagé par Nav Canada.

15.4.5 La détermination d'aires de dégagement aux abords de sources de contraintes

Pour les terrains riverains à un tronçon de route à fort débit (4000 et plus véhicules par jour), les municipalités doivent définir une aire de dégagement proportionnelle aux inconvénients engendrés. Elles doivent intégrer, à leur règlement de zonage, des normes minimales relatives à la marge de recul avant pour les bâtiments des groupes d'usages *Habitation, Institution/communautaire, Loisirs et culture* et *Tourisme et villégiature* par rapport à l'emprise de l'autoroute 20 et de la Route 132 ; (voir document complémentaire).

De même, pour les terrains riverains à un tronçon de chemin de fer, les municipalités doivent définir une aire de dégagement pour des raisons de sécurité et de santé publique. Elles doivent intégrer, à leur règlement de zonage, des normes minimales relatives à la marge de recul pour les bâtiments des groupes d'usages *Habitation, Institution/communautaire, Loisirs et culture* et *Tourisme et villégiature* par rapport à l'emprise du chemin de fer ; (voir document complémentaire).

Pour les mêmes raisons, des aires de dégagement doivent être imposées à l'intérieur des surfaces d'approche et de décollage des avions. La Ville de Mont-Joli et la municipalité de Sainte-Flavie doivent intégrer ou inscrire en référence dans leur règlement de zonage le *Règlement de zonage de l'aéroport de Mont-Joli* approuvé par le décret du conseil CP 1972-2442 en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* ; ce règlement est reproduit à l'annexe 4 du présent schéma d'aménagement et de développement.

15.4.6 Les services de transport collectif

Les services de transport existants ne desservent que quelques parties du territoire. Orléans Express offre des parcours en autocar en direction de Rimouski, Matane et Amqui en passant par la route 132. Des compagnies privées de taxi sillonnent les agglomérations de Sainte-Luce et de Mont-Joli. Un organisme de transport adapté, La Roue de Vie dessert les personnes à mobilité réduite de Mont-Joli et les environs.

Un exercice est entrepris afin de doter l'ensemble du territoire de La Mitis d'un service de transport collectif. La corporation de transport adapté La Roue de vie collabore au projet en esquissant des modalités de mise en œuvre. Ce projet vise à maximiser les moyens de transports existants (transport scolaire, transport adapté, covoiturage, taxi,...etc.) pour permettre aux gens d'avoir accès plus facilement aux différents services. Les gens de La Rédemption, par exemple, pourraient utiliser le transport scolaire qui se rend à l'école Le Mistral pour se rendre à Mont-Joli. Une tarification à prix populaire est souhaitée afin d'augmenter son accessibilité.