

CHAPITRE TREIZE
L'ORGANISATION ET LA PLANIFICATION DU TRANSPORT
TERRESTRE

Le contexte et la problématique
Le réseau routier
Les usagers de la route
La circulation routière
La sécurité routière
Les réseaux de transport
L'évaluation de l'adéquation des infrastructures et des
équipements existants de transport terrestre
Maintenance et amélioration de la fonctionnalité du réseau
L'entretien des fossés
Les accès privés au réseau routier supérieur
Les orientations et les objectifs poursuivis
Les moyens de mise en œuvre

13. L'ORGANISATION ET LA PLANIFICATION DU TRANSPORT TERRESTRE

Les nouvelles modifications législatives à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (art. 5 L.A.U.) en matière de transport portent sur des ajouts au contenu obligatoire et facultatif du schéma d'aménagement. Le contenu ainsi élargi du schéma permettra une planification de l'ensemble des infrastructures et équipements importants du transport terrestre.

13.1

Le contexte et la problématique

Le transport terrestre, par les voies de circulation et les voies ferroviaires qui le composent, constitue un élément structurant de l'aménagement du territoire. Il influence l'implantation des activités et il crée des liens entre les pôles de services.

Le réseau routier doit répondre aux besoins de circulation sur notre territoire et vers les régions avoisinantes. Le rôle des municipalités étant plus grand en matière de transport, celles-ci devront se concerter davantage afin d'assurer l'efficacité et la sécurité du réseau routier local et régional.

Le réseau de transport de la MRC du Granit est essentiellement routier car le réseau ferroviaire ne dessert plus la population. Même si un nombre important de marchandises transporté par trains traverse la région, celles-ci sont qu'occasionnellement destinés aux entreprises et industries locales. Le réseau routier est bien structuré et fait l'objet d'amélioration constante, ce qui à pour effet de préserver sa fonctionnalité. Bien que faisant sujet de suivi régulier, certains tronçons ou réseau routier comporte davantage de problématiques différentes qui relèvent d'interventions diverses, soit ponctuelles, soit globales.

13.2

Le réseau routier

Le réseau routier regroupe l'ensemble des infrastructures et des routes de type nationales, régionales, collectrices, d'accès aux ressources, locales ou privées de la MRC.

Les routes sont caractérisées par la fonction et le rôle qu'elles tiennent dans le déplacement des véhicules sur le territoire. Le réseau routier de la MRC totalise plus de 1293 kilomètres. De ce total, 327 km composent le réseau routier supérieur, sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec et 966. km sont de responsabilité

Schéma d'aménagement révisé

Chap. 13. L'organisation et la planification du transport terrestre, MRC du Granit

municipale. Un inventaire complet du réseau routier de la MRC selon la classification fonctionnelle est présenté aux pages suivantes et indique le partage des responsabilités entre le ministère et les municipalités.

13.2.1

Les routes nationales

Le principal axe interrégional dans la région du Granit est la route nationale 161 pour les liens qu'elle assure avec les autres routes du territoire, mais également avec les régions avoisinantes. La route 161 traverse le territoire du nord-ouest au sud-est, allant vers Victoriaville et vers les États-Unis, et faisant la jonction avec les autres routes principales qui sont les routes 108, 204, 212, 214 et 263. La route nationale 161 est sur chaussée asphaltée.

13.2.2

Les routes régionales

Les routes 108, 204, 212, 214 et le chemin de Stratford (entre Stratford et Disraëli) sont les routes du réseau de la MRC assurant les liens régionaux. Toutes les routes régionales du réseau routier supérieur sont sur chaussée asphaltée.

La route régionale 108, qu'on peut emprunter à partir de Stornoway traverse le territoire d'est en ouest, de la Beauce vers Sherbrooke. Cette route, de par sa classification et sa localisation géographique permet des liens directs entre les municipalités et les villes de régions différentes. De ce fait, la route 108 reçoit un flux important de camionnage par rapport aux autres routes régionales du réseau.

La route 204 fait la liaison du sud-ouest au nord-est, de Lac-Mégantic vers la Beauce et Québec en passant par les municipalités de Frontenac, Audet et Saint-Ludger.

La route 212 située dans la partie sud de la MRC est un axe est-ouest qui rejoint à la fois le parc de conservation du Mont-Mégantic, les municipalités de Saint-Augustin-de-Woburn et Notre-Dame-des-Bois en allant vers Sherbrooke.

La route 214 s'emprunte à partir de Nantes, et traverse du nord-est au sud-ouest les municipalités de Nantes et Milan et se dirige également vers Sherbrooke.

13.2.3

Les routes collectrices

La route 263, les chemin de Bury et de Piopolis, la rue Principale à Audet, la rue Principale à Courcelles, le chemin Principal à Lac-Drolet, la route du parc à Notre-Dame-des-Bois, la rue Principale à Saint-Ludger ainsi que la rue Principale et le 9^e Rang à Saint-Robert-Bellarmin sont les routes collectrices, servant de lien intermunicipal du réseau routier supérieur de la MRC.

La route 263 relie le territoire du nord au sud en traversant les municipalités de Lambton, Saint-Romain, Saint-Sébastien et Sainte-Cécile-de-Whitton dans son parcours au nord de la route 161 et les municipalités de Nantes, Marston, Piopolis et Saint-Augustin de Woburn dans sa portion sud.

Le chemin de Stratford, faisant la liaison entre les municipalités de Stratford et Disraëli en passant en bordure du lac Aylmer, se prend à partir de la route 161 en direction de Stratford et par la route 263 en provenance de Disraëli.

Les chemins de Bury et de Piopolis s'empruntent à partir de la route 263 à Piopolis et font la liaison entre les municipalités de Piopolis et Val-Racine. De Val-Racine vers l'ouest le chemin prend la dénomination de chemin de Franceville et perd sa désignation de route collectrice.

La rue Principale de Courcelles est classée route collectrice sur toute sa longueur. Elle relie le village à la route régionale 108.

Le chemin Principal à Lac-Drolet dessert le village de Lac-Drolet à partir de la route de la Station à l'ouest jusqu'à la route 204 à Audet.

La route du parc à Notre-Dame-des-Bois s'emprunte à partir de la route 212 et donne accès au parc du Mont-Mégantic. Elle est désignée route collectrice sur toute sa longueur.

La rue Principale à Saint-Robert-Bellarmin s'emprunte à partir de la route 204 dans la municipalité de Saint-Gédéon et se rend jusqu'au village de Saint-Robert-Bellarmin.

13.2.4

Les routes d'accès aux ressources

La route du 15^e Rang à Saint-Robert-Bellarmin est sous juridiction gouvernementale, il s'agit d'une route en gravier et est classée d'accès aux ressources. Elle conduit à des terres du domaine public, exploitées à des fins forestières, acéricoles, de villégiature et

Schéma d'aménagement révisé

Chap. 13. L'organisation et la planification du transport terrestre, MRC du Granit

récréatives.

13.2.5

Les routes locales

Plusieurs routes, rues locales et chemins municipaux gravitent autour du réseau routier supérieur et cheminent à travers tout le territoire. Les routes et chemins du réseau routier municipal sont principalement en gravier si ce n'est bien sûr des voies de circulation à l'intérieur des périmètres d'urbanisation des municipalités et de quelques chemins et rangs qui sont sur chaussée asphaltée.

Le réseau de routes locales est plus important en kilométrage que le réseau supérieur et permet un accès en profondeur sur le territoire et assure un rôle économique par le maintien des activités y prenant place.

Malgré la faible densité d'occupation du territoire le long de certaines de ces routes, leur forte utilisation au printemps par certains usagés les endommagent et rend l'entretien dispendieux pour les municipalités. Pour des raisons de coût d'entretien et de nécessité d'accès strictement saisonnier, certaines sections de routes locales sont fermées à la circulation durant l'hiver.

13.2.6

Les routes privées

Une multitude de chemins et de rues, faites en quasi-totalité de gravier sont sous la responsabilité des particuliers. Ces chemins privés sont majoritairement situés dans les secteurs de villégiature en bordure des lacs et rivières ou en forêt montagnaise. Certains secteurs ruraux sont desservis par des chemins privés donnant accès à des résidences ou chalets. Ces chemins privés constituent donc pour certains secteurs des réseaux importants.

De nombreux secteurs de villégiatures ont été développés à l'initiative de particulier et sont totalement desservis par des chemins privés. On assiste actuellement à une demande grandissante en service par les occupants tel que l'asphaltage et l'entretien des fossés. Les municipalités sont alors vues comme l'organisme pouvant leur fournir de nouveaux services.

Tableau 13.1 - La hiérarchie du réseau routier

Typologie	Routes	Caractéristiques et juridiction
Route nationale	161	- L'ensemble des routes interrégionales et celle qui relie entre elles les agglomérations principales; <ul style="list-style-type: none"> • MTQ
Routes régionales	108, 204, 212, 214, chemin de Stratford (entre Stratford et Disraëli)	- Font le lien entre les agglomérations secondaires et entre celles-ci et les agglomérations principales; <ul style="list-style-type: none"> • MTQ
Routes collectrices	263, chemin de Bury, et chemin de Piopolis (entre Piopolis et Val-Racine), rue Principale à Audet, chemin Principal à Lac-Drolet, route du parc à Notre-Dame-des-Bois, rue Principale à Courcelles, rue Principale à Saint-Ludger, rue Principale à Saint-Robert-Bellarmin	- Relient les petites municipalités à celles qui sont plus importantes; <ul style="list-style-type: none"> • MTQ
Route d'accès aux ressources	Route du 15 ^e Rang à Saint-Robert-Bellarmin	- Mène à des secteurs publics utilisés à des fins forestière et récréative <ul style="list-style-type: none"> • MTQ et/ou ministère concerné
Routes locales	autres routes, chemins, rangs, rues n'appartenant pas au réseau routier supérieur	- Relient les petites agglomérations entre elles et permettent l'accès aux propriétés <ul style="list-style-type: none"> • Municipales
Routes privées	autres chemins et rues sous responsabilité des particuliers	- Donnent accès : à la population rurale établie en permanence; à la population saisonnière; aux résidents villageois au réseau routier local <ul style="list-style-type: none"> • Particuliers

Source : MTQ, classification fonctionnelle, 1993 ; MRC du Granit, Service de l'aménagement et d'urbanisme, 2001.

Carte : 13.1 - Classification fonctionnelle du réseau routier supérieur et réseau de camionnage

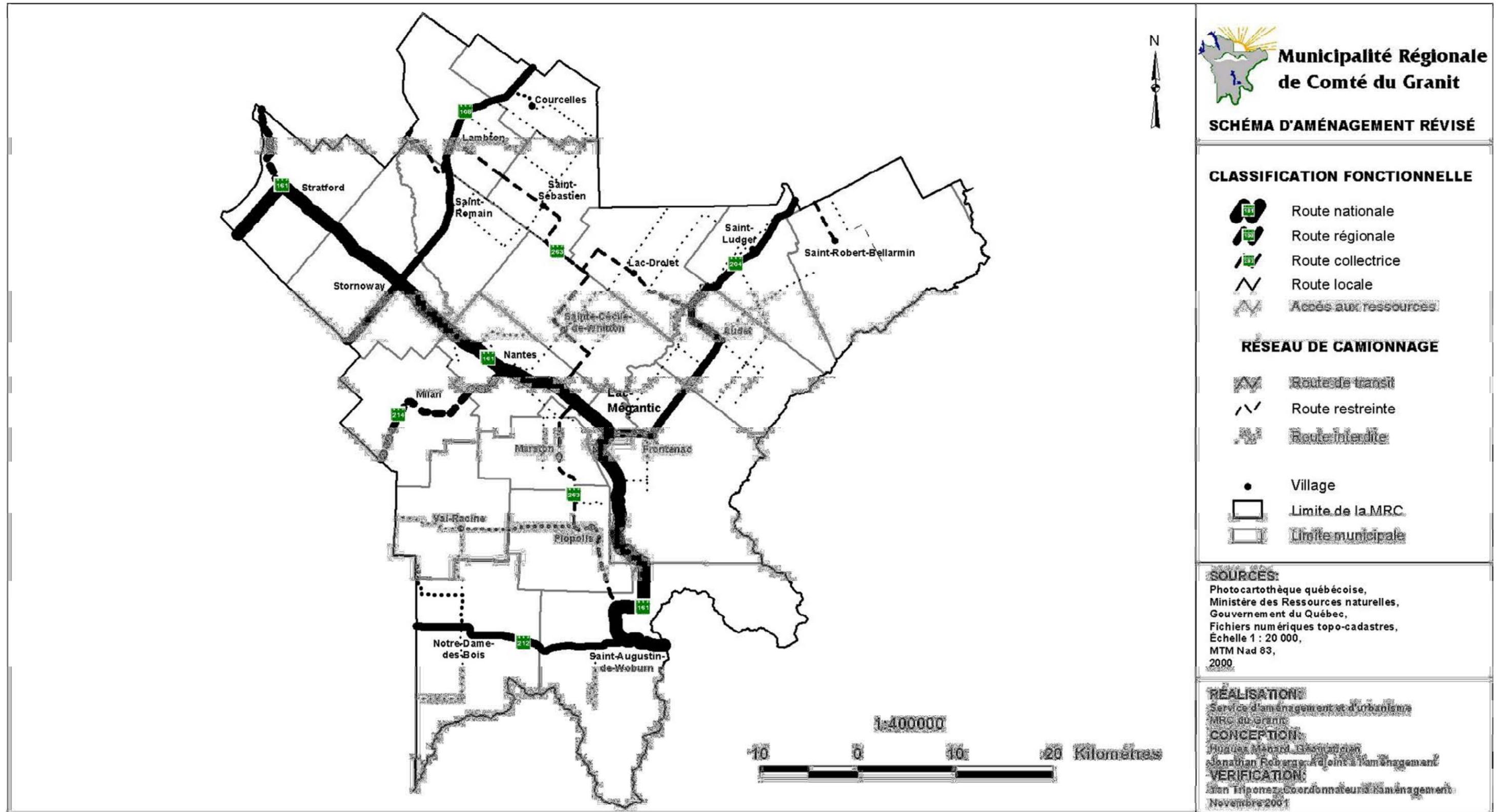


Tableau 13.2 - Inventaire du réseau routier de la MRC du Granit

Municipalité	Réseau routier supérieur (km)				Total	Réseau routier municipal (km)	Chemin privé (km)	TOTAL (km)	
	Nationale	Régionale	Collectrice	Accès au ress.		Locale	Privée	réseau routier supérieur et municipal	réseau routier supérieur + municipal + chemin privé
Audet	0	13,91	1,73	0	15,64	40,99	13,17	56,63	69,80
Courcelles	0	5,36	3,08	0	8,44	41,96	0,86	50,40	51,26
Frontenac	14,53	8,37	0	0	22,90	47,19	11,69	70,09	81,78
Lac-Drolet	0	0	16,58	0	16,58	57,50	7,62	74,08	81,70
Lac-Mégantic	5,00	2,19	0	0	7,19	53,98	0	61,17	61,17
Lambton	0	9,77	11,40	0	21,17	71,09	12,05	92,26	104,31
Marston	0	0	9,29	0	9,29	48,11	5,13	57,40	62,53
Milan	0	13,89	0	0	13,89	45,94	5,78	59,83	65,61
Nantes	16,59	4,99	3,59	0	25,17	51,79	7,02	76,96	83,98
Notre-Dame-des-Bois	0	13,48	9,21	0	22,69	48,89	45,79	71,58	117,37
Piopolis	0	0	19,96	0	19,96	20,77	3,15	40,73	43,88
Saint-Augustin-de-Woburn	15,23	9,21	1,94	0	26,38	34,98	9,22	61,36	70,58
Sainte-Cécile-de-Whitton	0	0	14,87	0	14,87	68,49	1,54	83,36	84,90
Saint-Ludger	0	12,58	0,76	0	13,34	76,47	0	89,81	89,81
Saint-Robert-de-Bellarmin	0	0	4,47	6,19	10,66	22,71	43,84	33,37	77,21
Saint-Romain	0	9,66	2,99	0	12,65	49,26	1,89	61,91	63,80
Saint-Sébastien	0	0	11,56	0	11,56	37,00	0	48,56	48,56
Stornoway	15,84	11,81	0	0	27,65	33,97	0	61,62	61,62
Stratford	13,79	8,77	0	0	22,56	73,40	26,96	95,96	122,92
Val-Racine	0	0	4,82	0	4,82	41,64	0,30	46,46	46,76
Total	80,98	124,09	116,25	6,19	327,51	966,13	196,01	1293,64	1489,65

Sources : Ministère des transports, Inventaires des infrastructures de transport – classification fonctionnelle – Réseau routier supérieur, 1991; Ministère des transports, Liste détaillée des sections de routes par municipalité, 1991; MRC du Granit, Service de l'aménagement, 2001

13.3

Les usagers de la route

Le réseau routier de la MRC dessert divers usagers selon leur mode d'utilisation respectif. Plusieurs types d'utilisateurs empruntent le réseau routier, plus spécifiquement, il s'agit en large proportion des automobiles, du trafic lourd et en second plan des vélos et des piétons.

13.3.1

Les automobiles

Les routes du réseau les plus achalandées par ces usagers sont la route nationale 161, les routes régionales 108, 204, 212 et la route 214. La portion de la route 161 dans la ville de Lac-Mégantic a une fréquentation d'une à deux fois plus importante que ses autres sections. De plus, la route collectrice 263 supporte un flux de circulation important étant donné qu'elle relie plusieurs municipalités et qu'elle est utilisée, notamment dans sa partie nord par les travailleurs ayant un emploi à Sainte-Cécile-de-Whitton, Lac-Drolet, Lambton et Lac-Mégantic.

13.3.2

Le camionnage

Le trafic lourd est important sur les routes de la MRC du Granit. Les routes du réseau les plus achalandées par les transporteurs de marchandises sont la route nationale 161 pour rejoindre les routes régionales 108 et 204. Les routes régionales 214 et 263 sont également empruntées par le trafic lourd, mais elles sont considérées comme des routes restreintes tel que prescrit par le réseau de camionnage ce qui signifie qu'elles comportent certaines restrictions à la circulation des véhicules lourds. Le réseau de camionnage de la MRC est illustré à la carte 13.1.

A cet effet, le fort volume de camions circulant sur la route 263 et traversant les villages de Piopolis et de Marston est incompatible avec la vocation de villégiature que ces villages entretiennent. Certains transporteurs utilisent cette portion de la route 263 afin de relier la route 161 à la route 212 au sud de la MRC de manière à éviter la traversé de la ville de Lac-Mégantic et n'empruntent pas la route régionale 161 prévue à cet effet.

13.3.3

Les vélos et les piétons

Au cours des dernières années, le vélo est devenu une activité récréative intéressante pour promouvoir l'aspect touristique d'une région. La MRC du Granit ne fait pas exception à la règle et souhaite qu'un circuit cyclable se développe, car il n'y avait aucun aménagement à cette fin sur le territoire jusqu'à tout récemment. Les cyclistes utilisent les routes existantes tout en démontrant un intérêt pour des espaces hors routes ou sur routes aménagées afin de leur assurer une plus grande sécurité (se référer au chapitre 10 et à la section traitant des corridors verts).

Pour ce qui est de la présence des piétons sur le réseau de transport, on les retrouve surtout sur le réseau local et sur les chemins privés ou plus spécifiquement à l'intérieur des limites des périmètres d'urbanisation.

13.4

La circulation routière

La circulation sur les routes de la région du Granit a subi une forte croissance au cours des dernières années. Les données sur le débit de circulation journalier moyen annuel démontrent une importante variation entre 1982, 1992 et 1996. Le tableau suivant dresse un portrait de cette tendance à la hausse de l'achalandage des routes.

La route nationale 161 est celle qui reçoit le plus important flux de circulation et la plus grande variation à la hausse de la circulation sur certaines de ses sections. Ainsi, la section située entre Lac-Mégantic et la 263 nord est celle qui est la plus achalandée du territoire avec un débit de circulation journalier moyen annuel (DJMA) de 7 100 véhicules en 1996 alors qu'il était de 2 575 véhicules en 1982, une augmentation de 175.7 % de la circulation. La route régionale 204 dans sa section entre Lac-Mégantic et Frontenac est également un tronçon qui a un fort achalandage avec 4 000 véhicules par jour en 1992 et une variation de 61.3 % depuis 1982, ce qui est dans la moyenne des variations de l'ensemble des routes du réseau supérieur. Enfin, la section de la route 108 située entre le village de Lambton et la route 263 sud présente un achalandage important.

Étant donné les contraintes de bruit pouvant être occasionnées par ces routes, la MRC, par le biais du document complémentaire, restreint les usages sensibles et établit des distances d'implantation pour les nouvelles constructions sur ces tronçons.

Tableau 13.3 - Le débit de circulation journalier moyen annuel (DJMA) sur les routes du réseau supérieur de la MRC du Granit en 1982, 1992 et 1996

Route	Tronçons et sections de route	DJMA 1982	DJMA 1992	DJMA 1996	Variation 82-92 %	Variation 92-96 %	Variation 82-96 %
161	Lac-Mégantic-263 nord	2575	7240	7100	181,2	-1,9	175,7
	263 nord-Nantes	1840	2780	2900	51	4,3	57,6
	Nantes-Stornoway	1454	1740	1800	19,7	3,4	23,8
	Stornoway-Saint-Gérard	830	1100	1630	32,5	48,2	96,4
	deux jonctions 263	-	3840	4500	-	17,2	
	Lac-Mégantic-263 sud	1300	2350	1700	80,8	-27,7	30,8
	Woburn-frontière	-	930	710	-	-23,7	
108	Stornoway-Gould	1114	1580	1630	41,8	3,2	46,3
	Stornoway-263 sud (Disraëli)	1470	2670	2400	81,6	-10,1	63,3
	263 sud (Disraëli)-Lambton	2070	3930	4400	89,9	12,0	112,6
	Lambton-Saint-Évariste	1500	2630	2430	75,3	-7,6	62,0
204	Lac-Mégantic-Frontenac	2480	4110	4000	65,7	-2,7	61,3
	Frontenac-Saint-Ludger	1150	1770	2700	53,9	52,5	134,8
	Saint-Ludger-269	1520	2340	2700	53,9	15,4	77,6
214	Nantes-Milan	440	1160	1080	163,6	-6,9	145,5
	Milan-Scotstown	325	910	940	180	3,3	189,2
212	Woburn - N-Dame-des-Bois	415	660	800	59	21,2	92,8
	N-Dame-des-Bois - La Patrie	550	860	1060	56,4	23,3	92,7
	La Patrie - Cookshire	800	1380	1510	72,5	9,4	88,8
263	Lambton-Saint-Sébastien	500	1050	970	110	-7,6	94,0
	Saint-Sébastien - Ste-Cécile	610	770	740	26,2	-3,9	21,3
	Sainte-Cécile - 161	720	1340	1150	86,1	-14,2	59,7
	Lac-Mégantic - Piopolis	-	1990	1700	-	-14,6	
	Piopolis - Woburn	-	390	480	-	23,1	

Source: Ministère des Transports, Carte : Diagramme d'écoulement de la circulation 1982 ; Ministère des Transports, Carte : Diagramme d'écoulement de la circulation 1992 ; Ministère des Transports, Carte : Débit de circulation 1996.

Schéma d'aménagement révisé

Chap. 13. L'organisation et la planification du transport terrestre, MRC du Granit

La sécurité routière

Une étude du bilan routier de l'Estrie de 1987 à 1991, réalisée par la Direction de la santé publique de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de l'Estrie, permet de relever plusieurs indices quant aux accidents et à leur sévérité.

Ces données révèlent que la MRC a le moins d'accidents corporels parmi les sept MRC de l'Estrie avec 47 accidents corporels par 10 000 personnes. Bien que l'indice d'accidents corporels soit le plus faible en Estrie, la MRC est au quatrième rang pour l'indice de gravité des accidents et au troisième rang pour l'indice de sévérité des blessures. Quant à l'indice de mortalité, la MRC est au quatrième rang.

Les genres d'accidents les plus fréquents en Estrie sont les collisions entre véhicules routiers dans une proportion de 57%, suivent les accidents sans collision tels le capotage ou la submersion avec 18% et les accidents de véhicules routiers avec un objet fixe qui comptent pour 12%.

De plus, pour la région de l'Estrie, il ressort que les accidents de la route surviennent en plus grand nombre en milieu rural avec 42% des victimes recensées. Le secteur rural est défini comme tout secteur hors des limites des villes et villages sauf pour le secteur forestier. Il est suivi du secteur affaires incluant les secteurs commercial et industriel. Les autres secteurs étant écoles, résidences, les secteurs forestiers et récréatifs.

C'est dans les zones où la vitesse affichée est de 60 km à l'heure (km/h) qu'il y a le plus grand nombre de victimes, soit 48,7 % entre 1987 et 1991 dans la région estrienne.

Par rapport aux MRC semblables aux niveaux de l'infrastructure de transport et du type d'utilisateur, on note que dans l'ensemble les bilans routiers sont comparables. Afin d'assurer la sécurité des usagés et l'efficacité du réseau, la MRC est disposée à étudier avec les partenaires des solutions afin de réduire les éléments prédisposant à des accidents sur le réseau routier de son territoire.

13.6

Les réseaux de transport

13.6.1

Le camionnage

Le réseau de camionnage indique et guide les transporteurs qui utilisent les véhicules lourds afin de préserver la fonctionnalité ainsi que la fluidité du réseau routier. Ce réseau de camionnage contribue dans certains cas à réduire la problématique du camionnage lors de la traversé des périmètres d'urbanisation par l'interdiction ou la restriction de circuler. Le réseau de camionnage de la MRC est illustré à la carte 13.1.

13.6.2

Le transport ferroviaire

Le réseau ferroviaire n'offre plus de desserte à la population depuis la fin de 1994. Moins utilisé comme moyen de transport qu'il ne l'a déjà été, le réseau ferroviaire (Canadien American Railroad) maintient toujours une ligne de desserte industrielle et commerciale sur la ligne Montréal / Halifax. Le transport des marchandises par voie ferrée (Canadien Pacifique Rail) peut ainsi se faire selon un axe est-ouest en provenance des villes de Montréal, Sherbrooke en passant par Lac-Mégantic pour se rendre dans l'état du Maine, puis ensuite au Nouveau-Brunswick. Le transport des marchandises sur le réseau ferroviaire qui transite par Lac-Mégantic se fait plusieurs fois par jour.

La ville de Lac-Mégantic a prolongé et amélioré la desserte ferroviaire locale en 1999 par la construction d'un aiguillage desservant le parc industriel.

Un ancien corridor ferroviaire appartenant à la Compagnie Canadien Pacific Rail (anciennement Québec-Central) n'est plus en opération depuis plusieurs années. Cet axe nommé alors « Tronçon Tring » reliait à l'époque les villes de Lac-Mégantic et Québec par les municipalités de Sainte-Cécile, Saint-Sébastien et de Courcelles.

13.6.3

Le transport par autobus

Le transport régional par autobus est assuré d'une part, par Autocar M. B. de Lac-Mégantic qui fait la liaison quotidienne entre les villes de Lac-Mégantic et Sherbrooke. Les heures de desserte de fin de semaine ne permettent pas de liaison efficace avec Sherbrooke.

D'autre part, Autocar La Chaudière assure le service de transport régional vers la Beauce

Schéma d'aménagement révisé

Chap. 13. L'organisation et la planification du transport terrestre, MRC du Granit

durant la période scolaire, c'est-à-dire des mois de septembre à mai avec un départ de Lac-Mégantic le dimanche et un retour le vendredi.

13.6.4

Le transport adapté

Le transport adapté offre un service de transport aux personnes ayant des problèmes de mobilité dus à un handicap (mobilité réduite, déficience visuelle, etc.). Il s'agit de l'organisme sans but lucratif Trans-Autonomie qui dessert depuis 1979 une grande majorité de la population admissible du territoire de la MRC. Ce type de transport est financé à 75 % par le ministère des Transports du Québec, 20 % par les municipalités et 5 % par les usagers. Les municipalités participent au financement du transport adapté sur une base volontaire, ainsi, la grande majorité des pôles de services dont spécialement les établissements du MSSS (centre hospitalier, CLSC, etc.) sont reliés au territoire via le transport adapté.

13.6.5

Le transport scolaire

Le transport scolaire couvre la majorité du territoire de la MRC du Granit. Selon les données de 1992, huit transporteurs d'autobus assurent cette couverture. Le parc d'unités mobiles compte de 54 véhicules et se répartie ainsi : 46 autobus, 1 véhicule adapté et 7 berlines. De ce fait, l'ensemble des établissements d'enseignement bénéficient d'un réseau de transport scolaire.

13.6.6

Le transport par taxi

Provenant de la compilation de données de 1993, plus de la moitié (57 %) de la population de la MRC du Granit est couverte par un service de taxi. C'est-à-dire que 8 municipalités sont desservies pour un total de neuf taxis, de quatre chauffeurs ce qui donne un nombre d'habitants par taxi dans les municipalités desservies de 1318, cela est comparable à l'ensemble des municipalités de l'Estrie.

13.6.7

Le transport aérien

La MRC du Granit disposait d'un aéroport situé sur le territoire de la ville de Lac-Mégantic offrant une piste d'atterrissage gravellée pour la population et les industriels. Cet aéroport fut fermé en 1998 afin de permettre l'agrandissement du parc industriel de la ville de Lac-Mégantic. Actuellement des intervenants du milieu étudient l'opportunité, selon les besoins réels de la région, d'implanter un nouvel aéroport sur le territoire.

13.6.8

La navigation de plaisance

Le transport maritime se résume à la navigation de plaisance sur les principaux lacs du territoire de la MRC. À cet effet, les propriétaires d'embarcations nautiques peuvent compter sur les quais de Piopolis, de Saint-Augustin-de-Woburn, de la marina municipale de Lac-Mégantic, de la descente de bateau au Complexe Baie-des-Sables ainsi qu'à la Baie Victoria à Marston pour accéder au lac Mégantic. L'accès aux autres plans d'eau est assuré par des descentes de bateaux et des quais publics localisés sur les lacs Saint-François, Aylmer, Drolet et aux Araignées (se référer au chapitre 14). Il existe une réglementation relative à la vitesse permise sur les lacs Mégantic et Saint-François ainsi qu'une nouvelle réglementation pour les utilisateurs d'embarcation de plaisance afin de former l'utilisateur à une base de connaissance élémentaire à l'utilisation des plans d'eau. Cette réglementation prévoit des cours de navigation obligatoire pour tous les utilisateurs d'ici 2009.

13.6.9

Les réseaux récréatifs

Les réseaux de transport récréatifs et les sentiers récréatifs, présents sur le territoire, méritent une attention particulière du fait qu'ils jouent un rôle important dans le développement touristique régional (se référer au chapitre 10).

13.6.9.1

Les corridors verts

La corporation Corridors verts de la région de Mégantic est un organisme sans but lucratif créé depuis 1996. Le but de la corporation Corridors verts de la région de Mégantic est de doter la région d'un réseau de sentiers cyclables, favorisant la découverte de la région en reliant les municipalités et les autres secteurs limitrophes d'intérêt de la MRC (se référer au chapitre 10).

Schéma d'aménagement révisé

Chap. 13. L'organisation et la planification du transport terrestre, MRC du Granit

On dénombre, en ce moment, trois aménagements cyclables, il s'agit :

- de l'Axe Eau Sommet, 43 km sur chaussée désignée en asphalte et gravier. Cet axe longe la rive ouest du lac Mégantic et conduit au pied du mont Mégantic à travers les municipalités de Marston, Piopolis, Val-Racine et Notre-Dame-des-Bois ;
- du Circuit du site Cambior, 4 km en site propre sur chaussée en gravier. Ce circuit, (site Cambior) sillonne la municipalité de Stratford reliant, entre autre, les lacs Héronnière, Maskinongé, Elgin et Aylmer ;
- de l'Axe Baie-des-Sables, 4,5 km en piste cyclable sur chaussée asphaltée et gravelée. Cet axe relie le complexe Baie-des-Sables au centre ville de Lac-Mégantic.

L'objectif de la MRC à l'égard des corridors verts vise à reconnaître le tracé des sentiers pour assurer la protection des investissements. Les corridors Verts identifiés et reconnus au schéma d'aménagement sont pris en considération pour l'apport que ce réseau procure à la MRC.

13.6.9.2

Les sentiers pédestres

Plusieurs réseaux de sentiers pédestres se sont développés sur le territoire de la MRC, particulièrement sur les principales montagnes et à proximité de plan d'eau.

Les «Sentiers Frontaliers», ayant le plus imposant réseau de sentiers de la MRC, est un organisme sans but lucratif dont l'objectif principal est le développement d'un réseau de sentiers de randonnée dans la région naturelle des montagnes frontalières. Depuis sa fondation en 1995, les bénévoles de l'organisme ont construit, balisé et entretenu plus de 100 km de sentiers, reliant le Parc de conservation du Mont-Mégantic au poste-frontière Canado-Américaine de Woburn / Coburn Gore. De plus, le réseau dispose d'une tour d'observation au sommet du mont Gosford. Ce réseau de sentiers traverse la Forêt habitée du mont Gosford sur environ 35 km (se référer au chapitre 10).

On dénombre, en ce moment, cinq réseaux de sentiers pédestres, il s'agit :

- Des sentiers Frontaliers (*Secteurs du mont Mégantic, de la montagne de Marbre et du mont Gosford à Notre-Dames-des-Bois et St-Augustin-de-Woburn*);
- Des sentiers du marais Maskinongé (*marais Maskinongé, Stratford*);
- Des sentiers du Mornes et de l'Oratoire (*Mornes de St-Sébastien à St-Sébastien et Lac Drolet*);
- Des sentiers du site Cambior (*Lac de la Héronnière à Stratford*);

Schéma d'aménagement révisé

Chap. 13. L'organisation et la planification du transport terrestre, MRC du Granit

- Des sentiers de la Forêt Habitée St-Romain (*sentier de la rivière Felton à St-Romain*).

L'objectif de la MRC à l'égard des sentiers pédestres vise à reconnaître les tracés pour assurer la protection des investissements. Les sentiers pédestres identifiés et reconnus au schéma d'aménagement sont pris en considération pour l'apport que ces réseaux procurent à la MRC.

13.6.9.3

Les sentiers de motoneige

La MRC est traversée par les sentiers de motoneige Trans-Québec (numéroté 55 et 65) ainsi que par le circuit J.A. Bombardier. Ces pistes permettent de relier le territoire de la MRC aux régions limitrophes et au reste du Québec. Des sentiers régionaux (numéroté 580 et 525) ainsi que des sentiers locaux viennent se joindre au réseau principal et contribuent à mettre en valeur plusieurs attraits récréo-touristiques de la MRC tel que le Mont-Mégantic, le morne à Saint-Sébastien ainsi que plusieurs établissements hôteliers et de services accessibles directement à partir des sentiers qui représentent un total de 300 km de piste.

L'objectif de la MRC à l'égard des sentiers de motoneige vise à reconnaître les tracés des sentiers pour assurer la protection des investissements. Les sentiers de motoneige identifiés et reconnus au schéma d'aménagement sont pris en considération pour l'apport que ce réseau procure à la MRC.

13.6.9.4

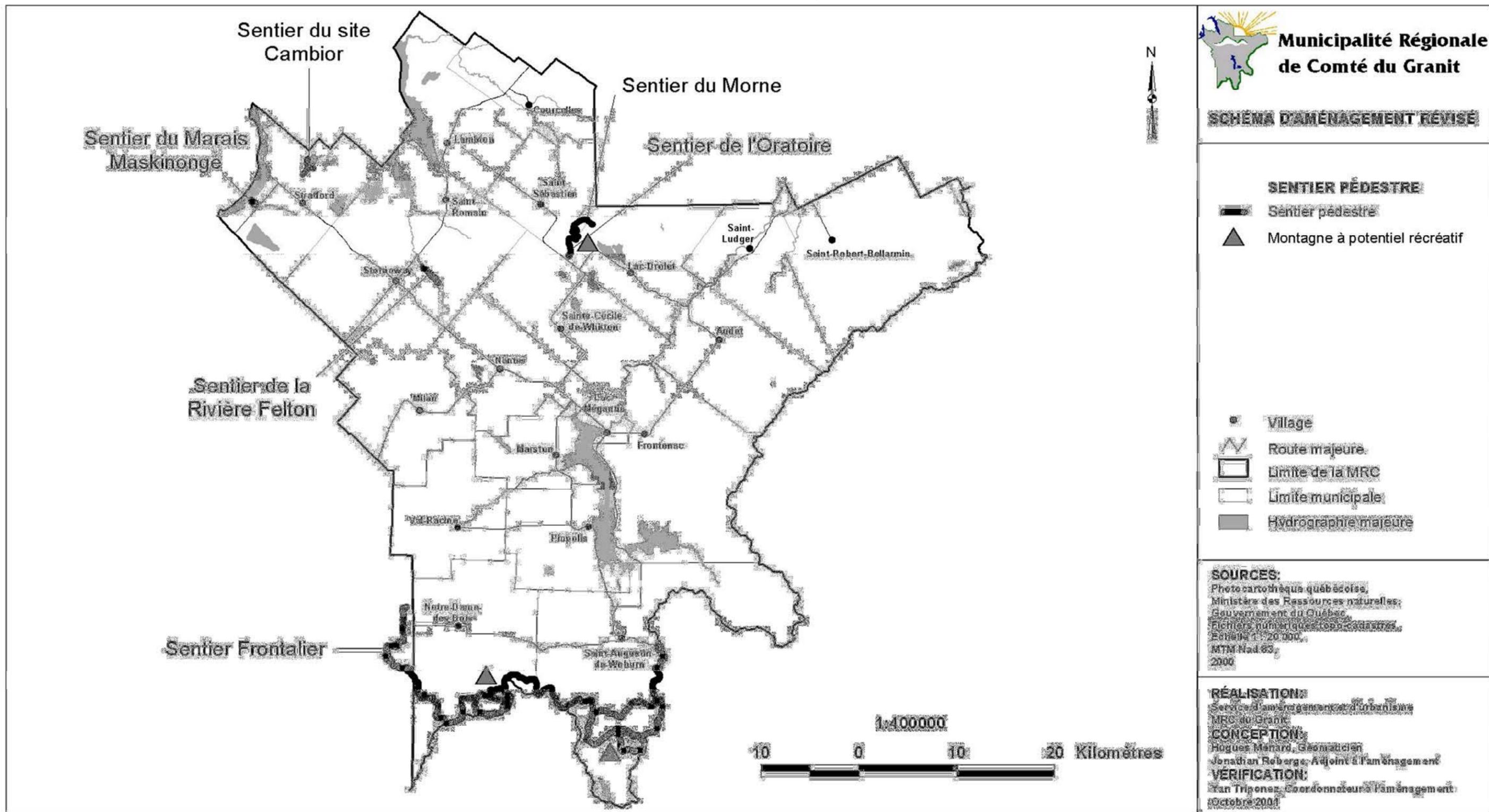
Les sentiers tout-terrain (VTT)

On retrouve cinq clubs de VTT locaux sur le territoire de la MRC. Hormis certains sentiers locaux, l'essentiel de la circulation des VTT dans la MRC s'effectuait jusqu'à tout récemment sur l'emprise ferroviaire désaffectée du Québec-Central. Celle-ci permettait un lien direct entre la ville de Lac-Mégantic et la région de la Beauce.

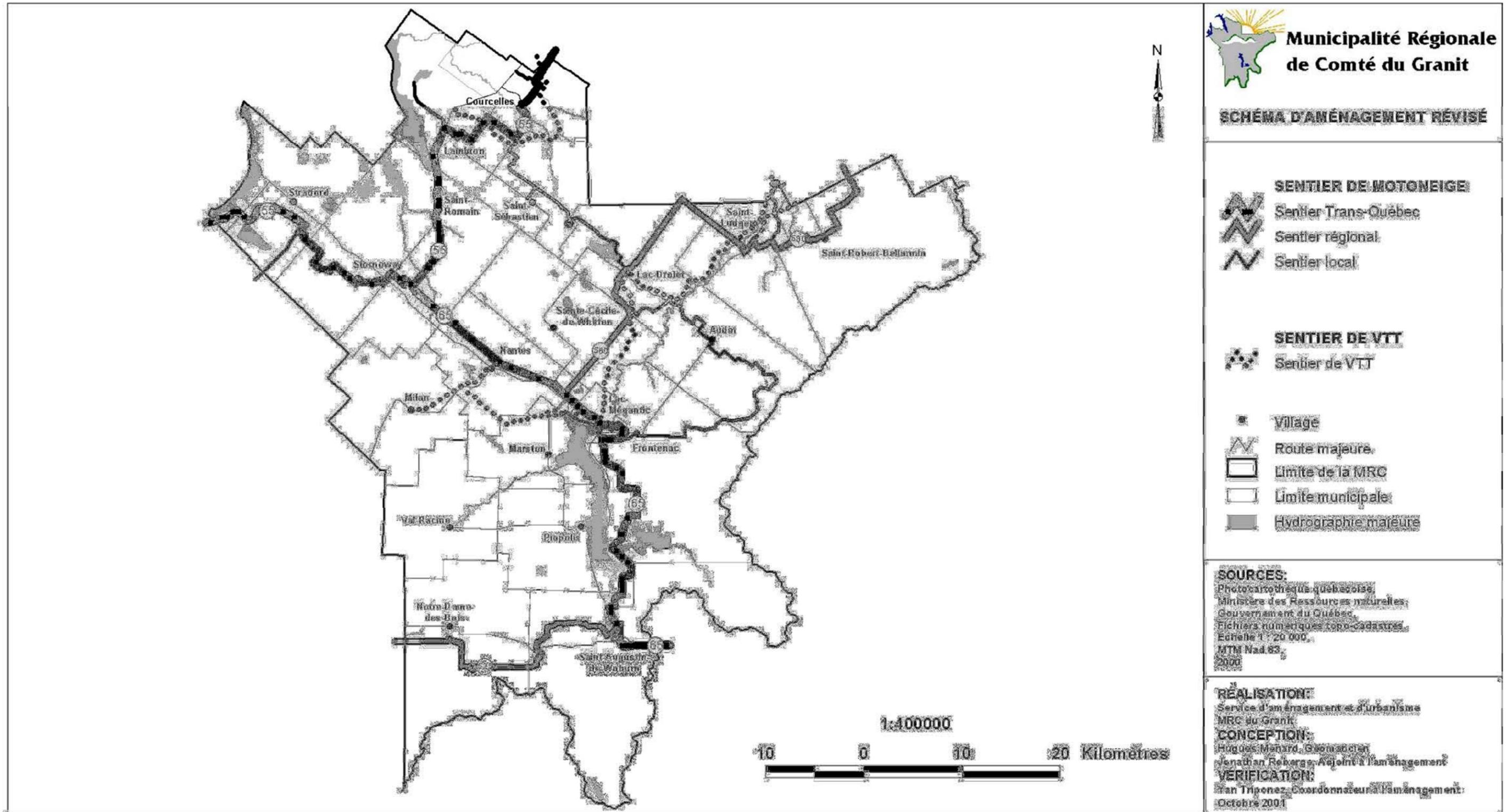
En vertu d'un nouveau pouvoir dévolu aux municipalités, certaines d'entre elles ont identifié des routes locales où la circulation des VTT est autorisée.

L'objectif de la MRC à l'égard des sentiers tout-terrain vise à reconnaître le tracé des sentiers pour assurer la protection des investissements. Les sentiers tout-terrain identifiés et reconnus au schéma d'aménagement sont pris en considération pour l'apport que ce réseau procure à la MRC.

Carte : 13.2 - Les sentiers pédestres



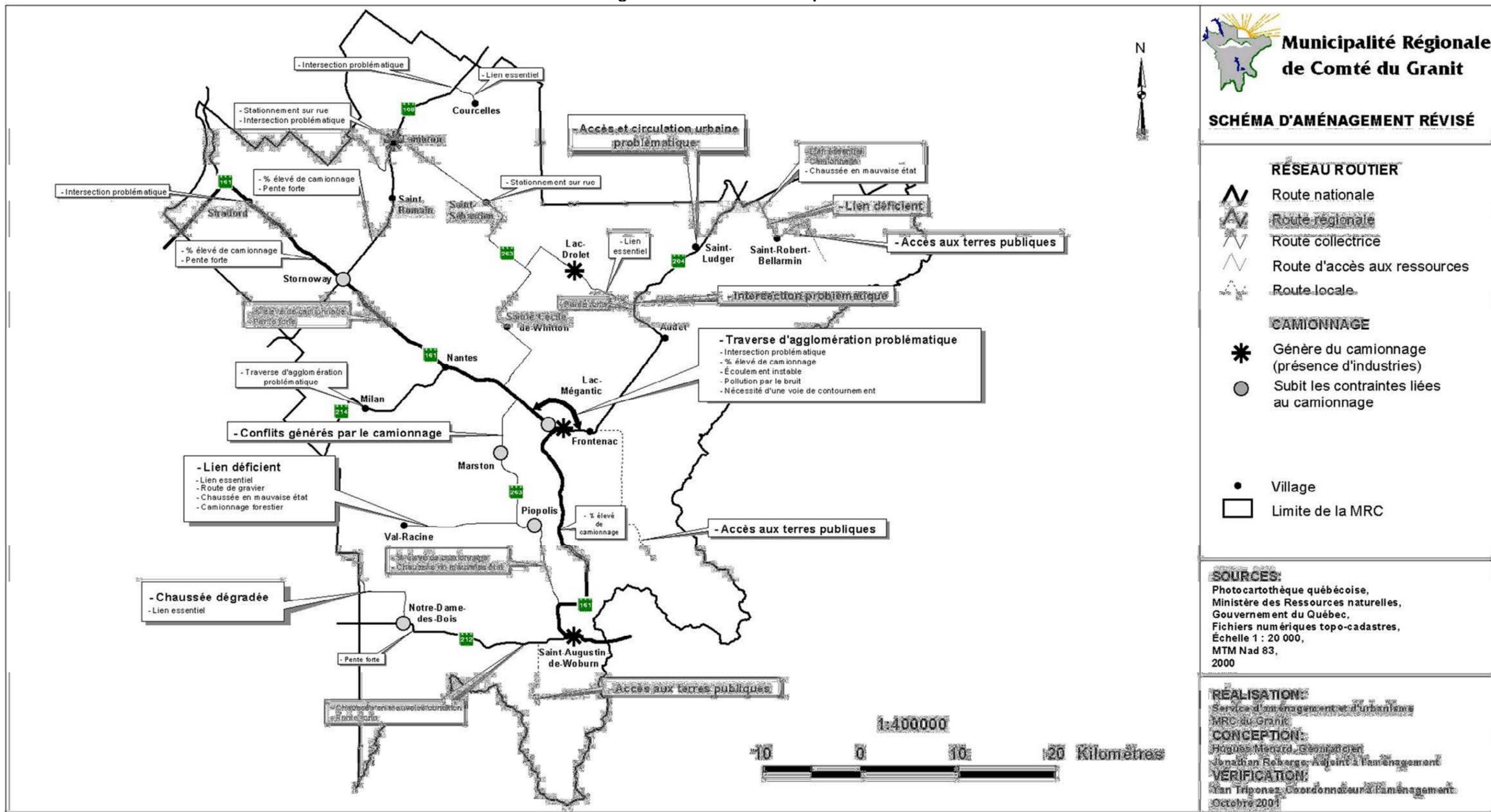
Carte : 13.3 - Les sentiers de motoneige et les sentiers tout-terrain (VTT)



L'évaluation de l'adéquation des infrastructures et des équipements existants de transport terrestre

La carte schématique suivante illustre le diagnostic du réseau routier pour le territoire de la MRC d'après l'analyse effectuée par la MRC et rendue possible grâce à l'ensemble des municipalités. Les informations inscrites sur la carte à la page suivante synthétisent les problématiques propres aux tronçons de routes.

Carte : 13.4 - Diagnostic du réseau routier pour le territoire de la MRC



Voici présentés dans un tableau synoptique, les principaux éléments de la problématique du transport sur le réseau routier pour le territoire de la MRC du Granit.

Le tableau suivant indique de manière ciblée les problématiques du transport tel que constatées par les intervenants du milieu.

Tableau 13.4 - Éléments de problématique sur le transport, MRC du Granit

Préoccupations et enjeux	Synthèse des analyses	Éléments du diagnostic
<ul style="list-style-type: none"> • Problématique des accès aux terres publiques via les routes locales. 	<p><i>Les routes locales donnant accès aux terres publiques sont utilisées pour le transport du bois récolté et donnent accès aux utilisateurs de la ZEC. Toutefois, aucune compensation n'est octroyée aux municipalités pour l'entretien des chemins et elles n'obtiennent aucun revenu foncier de ces territoires, puisque les terres du domaine public sont exemptées de taxe foncière.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer un accès aux terres publiques et l'équité fiscale relativement aux dépenses encourues par les municipalités. • Formuler une demande au MTQ par la MRC et les municipalités concernées, afin d'assurer un meilleur partage des coûts d'entretien.
<ul style="list-style-type: none"> • Cohabitation des véhicules et des vélos sur les routes des Corridors Verts. 	<p><i>Le réseau des corridors Verts existant et projeté empruntant les routes méritent une attention particulière du fait qu'il joue un rôle important dans le développement touristique régional. La sécurité des usagés doit être assurée par la réalisation de certains aménagements.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Encourager le pavage des accotements des routes concernées par le réseau cyclable de la MRC. • Installer une signalisation adéquate le long des chemins publics pour identifier le réseau cyclable de la MRC. • Formuler une demande au MTQ par la MRC afin qu'il procède au pavage de l'accotement des routes concernées par le tracé des corridors Verts lors de travaux de réfection. • Formuler une demande au MTQ par la MRC et les municipalités de Piopolis et Marston afin de détourner tout trafic lourd non-local de la route 263.

Schéma d'aménagement révisé

Chap. 13. L'organisation et la planification du transport terrestre, MRC du Granit

Préoccupations et enjeux	Synthèse des analyses	Éléments du diagnostic
<ul style="list-style-type: none"> • Problématique des contraintes occasionnées par le fort débit de circulation sur certains tronçons de routes. 	<p><i>L'importance du débit de circulation et la présence du trafic lourd est important sur certains tronçons de routes identifiées générant des contraintes liées au niveau du bruit. Il s'agit de la route 161 entre le village de Frontenac et Lac-Mégantic; la route 161 entre Lac-Mégantic et l'intersection de la route 263 nord; et la route 108 entre le village de Lambton et la route 263 nord vers Disraéli.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôler les usages sensibles sur certains tronçons du réseau supérieur. • Établir des marges de recul suffisantes de façon à réduire les contraintes associées à certains tronçons du réseau supérieur.
<ul style="list-style-type: none"> • Problématique des contraintes créées par le camionnage empruntant la route 263 dans Piopolis et Marston. 	<p><i>Le fort de camions circulant sur la route 263 et traversant les villages de Piopolis et de Marston est incompatible avec la vocation de villégiature que ces villages entretiennent. Certains transporteurs utilisent cette portion de la route 263 afin de relier la route 161 à la route 212 au sud de la MRC de manière à éviter la traversée de la ville de Lac-Mégantic et n'empruntent pas la route régionale 161 prévue à cet effet.</i></p> <p><i>Cette route collectrice hors du réseau de transit (réseau de camionnage) est classée comme route restreinte. La circulation efficace des camions est perturbée par la traversée des villages et la présence de nombreuses pentes abruptes et longues.</i></p> <p><i>De plus ces municipalités et le MTQ ont investi dans l'asphaltage des accotements et la signalisation routière afin de réaliser le tronçon cyclable de l'«axe Eau-Sommet», reliant Lac-Mégantic au parc du Mont Mégantic.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • S'assurer du respect de la vocation du tronçon de la route 263 dans Piopolis et Marston ne faisant pas partie du réseau de camionnage. • Formuler une demande au MTQ par la MRC et les municipalités de Piopolis et Marston afin de détourner tout trafic lourd non-local de la route 263.
<ul style="list-style-type: none"> • Problématique des contraintes créés par le 	<p><i>La voie de contournement du centre-ville et des secteurs résidentiels de la ville de Lac-</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la réalisation d'une voie de contournement de l'agglomération de Lac-

Schéma d'aménagement révisé

Chap. 13. L'organisation et la planification du transport terrestre, MRC du Granit

Préoccupations et enjeux	Synthèse des analyses	Éléments du diagnostic
<p>camionnage lourd de la traversée de l'agglomération de Lac-Mégantic</p>	<p><i>Mégantic pour le trafic lourd est un projet d'envergure régionale qui a fait l'objet d'analyses et d'études du MTQ.</i></p> <p><i>Présentement, le trafic lourd passe dans certains secteurs résidentiels et le centre-ville de Lac-Mégantic, où les voies de circulation n'ont pas été conçues à cet effet. La voie de contournement permettra un lien direct avec les routes nationales 161 et 204 avec le parc industriel. Les études préliminaires de faisabilité démontrent la nécessité de ce projet.</i></p> <p><i>Les facteurs justifiant la voie de contournement sont la réduction de la congestion de la circulation au centre-ville de Lac-Mégantic, l'amélioration de la sécurité, la réduction des nuisances (tel que le bruit et la pollution) pour les résidents. De plus, l'économie des coûts d'entretien des infrastructures municipales et l'impact sur l'aménagement du territoire c'est-à-dire l'augmentation de la fonctionnalité du centre-ville ainsi que l'accès au parc industriel sont d'autres facteurs favorables.</i></p>	<p>Mégantic facilitant notamment la traversée de l'agglomération par le trafic de transit et l'accès aux trafics lourds au parc industriel.</p> <ul style="list-style-type: none"> Inscrire le tracé projeté de la voie de contournement au schéma d'aménagement.
<ul style="list-style-type: none"> Problématique relativement au maintien et amélioration de la fonctionnalité du réseau 	<p><i>Afin de permettre au réseau routier de remplir efficacement son rôle de soutien aux activités économiques et sociales de la région, l'efficacité du réseau routier doit être assurée.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Identifier avec l'apport des municipalités, les correctifs à apporter au réseau routier supérieur en priorisant les besoins de nature régionale.

Schéma d'aménagement révisé

Préoccupations et enjeux	Synthèse des analyses	Éléments du diagnostic
	<p><i>Lord de l'analyse, certains tronçons ont été identifiés et retenus relativement à des problèmes d'état des routes ou de problèmes relativement à leur capacité de répondre aux besoins des usagés. Il s'agit de :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>La réalisation d'une voie d'évitement à l'intersection de la route 204 et du chemin principal de Lac-Drolet;</i> • <i>La réfection de la route du parc à Notre-dame-des-Bois;</i> • <i>L'analyse des correctifs à apporter afin que le 9^e rang à Saint-Robert-Bellarmin puisse remplir adéquatement sa fonction de collectrice;</i> • <i>L'analyse des correctifs à apporter afin d'améliorer la circulation et l'accès des camions au village de St-Ludger;</i> • <i>l'asphaltage de la section gravelé des chemins de Piopolis et de Bury, afin de relier le village de Val-Racine par une route pavée;</i> • <i>L'asphaltage de la section gravelé de la route Chesham dans les municipalités de Val-Racine et Notre-Dame-des-Bois afin de favoriser le développement récréo-touristique.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Formuler des demandes par la MRC et les municipalités concernées visant l'entretien ou l'amélioration du réseau.
<ul style="list-style-type: none"> • Problématique de la préservation des écrans boisés pour la conservation des paysages et des corridors routiers. 	<p><i>Les activités forestières dans l'encadrement visuel des routes contribuent au changement des caractéristiques du paysage. La préservation des corridors routiers et des paysages le long des routes</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser la préservation des corridors routiers et des paysages le long des routes qui ceinturent ou qui relient les principales zones offrant un paysage à sauvegarder.

Schéma d'aménagement révisé

Chap. 13. L'organisation et la planification du transport terrestre, MRC du Granit

Préoccupations et enjeux	Synthèse des analyses	Éléments du diagnostic
	<i>qui ceinturent ou qui relient les principales zones offrant un paysage à sauvegarder est important aux yeux de la population, des municipalités, de la MRC et des organismes de la région. Ces paysages sont un produit d'appel touristique et un élément fondamental du sentiment d'appartenance des gens à la région.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Édicter des normes sur l'abatage d'arbres le long des chemins publics.

13.8

Maintien et amélioration de la fonctionnalité du réseau

Afin de collaborer au maintien ainsi qu'à l'amélioration de la fonctionnalité du réseau des transports tant supérieur que municipal la MRC fait les demandes suivantes au Ministère des Transports.

Tableau 13.5 - Demande régionale d'amélioration du réseau routier de la MRC du Granit au MTQ

Route	Municipalité	Objet de la demande
Municipalités et routes locales concernées donnant accès à la ZEC ou des terres publiques utilisées à des fins récréatives encadrées et de production forestière :		<p>Classifier « accès aux ressources » ou compenser les municipalités pour l'entretien des routes locales donnant accès à la ZEC ou aux terres publiques utilisées à des fins récréatives encadrées et de production forestière.</p> <p><i>Les routes locales donnant accès aux terres publiques sont utilisées pour le transport du bois récolté et donne accès aux utilisateurs de la ZEC. Toutefois aucune compensation n'est octroyée aux municipalités pour l'entretien des chemins et elles n'obtiennent aucun revenu foncier de ces territoires, puisque les terres du domaine public sont exemptées de taxe foncière.</i></p> <p><i>La MRC et les municipalités concernées demandent au MTQ de reprendre la responsabilité de ces routes ou de partager par une compensation financière les frais d'entretien supplémentaires entraînés par le camionnage et le volume de circulation générée, étant donné que ces routes sont des accès aux terres publiques.</i></p>
4 ieme rang	Frontenac	
rang Tout de joie	St-A. de Woburn	
Municipalités et routes locales concernées donnant accès a des terres publiques utilisées à des fins de production forestière :		
Ch. Des Concessions 4 ^e rang S-O Ch. Backrange	Stornoway	
Route du 8e rang	St-Robert-Bellarmin	
Rte du petit Cordon 2e rang Sud	St-Romain	
Ch. De la Colonie Ch. De Franceville	Val Racine	
10e rang Ouest, 10e rang Est route du 10e rang	Notre-Dame-des-Bois	
Ch Dell Ch. Tolsta Ch. Plante	Milan	
Ch. De la tour 8 ^e rang	Stratford	
9 ^e rang	St-Ludger	
Ch. de Milan 7 ^e rang 8 ^e rang	Marston	
204	Lac-Drolet Audet	

Schéma d'aménagement révisé

Route	Municipalité	Objet de la demande
161 204	Lac-Mégantic Nantes Frontenac	<p>Réalisation d'une voie de contournement de l'agglomération de Lac Mégantic, facilitant notamment l'accès du trafic lourd au parc industriel.</p> <p><i>La voie de contournement du centre-ville et des secteurs résidentiels de la ville de Lac-Mégantic pour le trafic lourd est un projet d'envergure régionale qui a fait l'objet d'analyses et d'études du MTQ. Le MTQ prévoit à son Plan de transport de l'Estrie et dans sa planification «Nouvelles initiatives 2001-2006» sous le volet «développement du réseau» la construction de cette voie de contournement ainsi que la construction d'un pont afin de traverser la rivière Chaudière. Présentement, le trafic lourd passe dans certains secteurs résidentiels et le centre-ville de Lac-Mégantic, où les voies de circulation n'ont pas été conçues à cet effet. La voie de contournement permettra un lien direct avec les routes nationales 161 et 204 avec le parc industriel. Les études préliminaires de faisabilité démontrent la nécessité de ce projet.</i></p> <p><i>Les facteurs justifiant la voie de contournement sont la réduction de la congestion de la circulation au centre-ville de Lac-Mégantic, l'amélioration de la sécurité, la réduction des nuisances (tel que le bruit et la pollution) pour les résidents. De plus, l'économie des coûts d'entretien des infrastructures municipales et l'impact sur l'aménagement du territoire c'est-à-dire l'augmentation de la fonctionnalité du centre-ville ainsi que de l'accès au parc industriel sont d'autres facteurs favorables.</i></p> <p><i>La localisation de la voie de contournement apparaît sur la carte en annexe.</i></p>
L'ensemble du réseau supérieur touché	l'ensemble des municipalités touchées	<p>Procéder au pavage de l'accotement des routes concernées par le tracé des corridors verts (cyclable) lors de travaux de réfection.</p> <p><i>La MRC demande au Ministère des Transports de procéder systématiquement, lors de travaux de réfection, au pavage de l'accotement des routes sous sa gestion qui sont concernées par le tracé des corridors verts prévu au schéma d'aménagement, particulièrement les routes 161 et 263 faisant le tour du lac-Mégantic.</i></p>

Schéma d'aménagement révisé

Chap. 13. L'organisation et la planification du transport terrestre, MRC du Granit

Route	Municipalité	Objet de la demande
161	Nantes	<p>Procéder au ressurlissage de la route 161 (de la 263 à la courbe en direction Ouest).</p> <p><i>En lien avec la réalisation de la voie de contournement de l'agglomération de Lac Mégantic et en raison du mauvais état de la chaussée, la municipalité de Nantes et la MRC demandent au MTQ de procéder au ressurlissage de la route 161 afin d'assurer la fonctionnalité du réseau.</i></p>
Route du parc	Notre-Dame-des-Bois	<p>Procéder à la réfection de la route du parc</p> <p><i>En raison du mauvais état de la chaussée, et l'importance de cette route donnant accès au parc du Mont-Mégantic (secteur touristique), la municipalité de Notre-Dame-des-Bois et la MRC demandent au MTQ de procéder à la réfection de la route du parc afin d'assurer la fonctionnalité du réseau et un accès de qualité à ce secteur touristique d'importance régionale.</i></p>
Rue du Pont (Local) Rue La Salle 204	St-Ludger	<p>Procéder à une analyse des correctifs à apporter afin d'améliorer la circulation et l'accès des camions au village.</p> <p><i>La municipalité de Saint-Ludger demande au MTQ de réaliser une analyse des correctifs nécessaires à apporter au réseau routier du village afin de faciliter la circulation des camions dans le village et leurs entrées / sorties. Les pentes fortes, la configuration des intersections et des problèmes de visibilité du trafic empêchent la circulation efficace et sécuritaire des camions. Les modifications devant être apportées (aménagement, modification de la classification) devraient être inscrites dans le plan d'initiative du MTQ afin d'assurer un accès et une desserte efficace du village.</i></p>

Schéma d'aménagement révisé

Chap. 13. L'organisation et la planification du transport terrestre, MRC du Granit

Route	Municipalité	Objet de la demande
263	Piopolis Marston	<p>Détourner tout trafic lourd non-local de la route 263.</p> <p><i>Le fort volume, de camions circulant sur la route 263 et traversant les villages de Piopolis et de Marston est incompatible avec la vocation de villégiature que ces villages entretiennent. Certains transporteurs utilisent cette portion de la route 263 afin de relier la route 161 à la route 212 au sud de la MRC de manière à éviter la traversée de la ville de Lac-Mégantic et n'empruntent pas la route régionale 161 prévue à cet effet.</i></p> <p><i>Cette route collectrice hors du réseau de transit (réseau de camionnage) est classée comme route restreinte. La circulation efficace des camions est perturbée par la traversée des villages et la présence de nombreuses pentes abruptes et longues.</i></p> <p><i>De plus ces municipalités et le MTQ ont investi dans l'asphaltage des accotements et la signalisation routière afin de réaliser le tronçon cyclable de l'«axe Eau-Sommet», reliant Lac-Mégantic au parc du Mont Mégantic. Il faut douter de la cohabitation entre le camionnage et le cyclisme touristique. La MRC et les municipalités voient une incompatibilité entre ses deux usages, du moins avec le volume de camions circulant actuellement sur ce tronçon de la route 263.</i></p> <p><i>Pour ces raisons la MRC et les municipalités de Piopolis et Marston demandent au MTQ de détourner tout trafic lourd non-local de la route 263.</i></p>
9 ^e Rang	Saint-Robert-Bellarmin	<p>Procéder à une analyse des correctifs à apporter afin que le 9^e rang puisse remplir adéquatement sa fonction de collectrice.</p> <p><i>La municipalité de Saint-Robert-Bellarmin demande au MTQ de réaliser une analyse des correctifs nécessaires à apporter au 9^e rang entre le village et toute la route 204. Les modifications devant être apportées devraient être inscrites dans son plan d'initiative pour permettre à cette route d'être en mesure de bien remplir son rôle de collectrice.</i></p>

Schéma d'aménagement révisé

Chap. 13. L'organisation et la planification du transport terrestre, MRC du Granit

Route	Municipalité	Objet de la demande
Ch de Piopolis ch. de Bury	Val-Racine Piopolis	<p>Procéder à l'asphaltage de la section gravelée des chemins de Piopolis et de Bury, afin de relier le village de Val-Racine par une route pavée.</p> <p><i>La municipalité de Val-Racine est parmi les derniers villages Québécois n'étant pas reliés au réseau supérieur par une route pavée. Cet état de fait nuit au développement de cette communauté en contribuant à son isolement et ne permet pas de fournir un lien routier de qualité et fiable tout au court de l'année. Ce tronçon de route est occasionnellement en très mauvais état, particulièrement au printemps et lors de fortes pluies.</i></p> <p><i>De plus, cette route fait le lien entre le «pôle de développement du secteur polyvalent du Lac-Mégantic» et le «pôle de développement du parc de conservation du Mont-Mégantic» (secteur touristique). Ces pôles sont définis par la MRC comme étant l'assise du développement économique, social et touristique de la région.</i></p> <p><i>Ainsi, la municipalité de Val-Racine et la MRC demandent au MTQ de procéder à l'asphaltage de la section gravelée des chemins de Piopolis et de Bury, afin de relier le village par une route pavée et d'assurer un accès permanent de qualité à cette communauté et à ce secteur touristique d'importance régionale.</i></p>
Route Chesham (Local)	Val-Racine Notre-Dame-des-Bois	<p>Procéder à l'asphaltage de la section gravelée de la route Chesham afin de favoriser le développement récréo-touristique.</p> <p><i>La route Chesham borde le Parc de conservation du Mont-Mégantic et fait partie du «secteur touristique». Le projet d'auberge du Mont-Mégantic ainsi que le potentiel de développement touristique de ce secteur démontrent l'importance d'assurer un lien routier de qualité et fiable tout au court de l'année.</i></p> <p><i>Ainsi, les municipalités de Val-Racine et Notre-Dame-des-Bois et la MRC demandent au MTQ de procéder à l'asphaltage de la section gravelée de la route Chesham afin de favoriser le développement récréo-touristique de ce secteur.</i></p>

Pour sa part, sur le réseau routier supérieur, le MTQ prévoit réaliser des travaux de développement du réseau, de conservation des structures, d'amélioration du réseau et

Schéma d'aménagement révisé

Chap. 13. L'organisation et la planification du transport terrestre, MRC du Granit

de conservation des chaussées tel que décrit au tableau suivant et ce, pour les cinq prochaines années. Ainsi, le tableau 13.6 indique les routes, les municipalités et la nature des travaux à effectuer sur le réseau supérieur de la MRC du Granit.

Tableau 13.6 - Relevé des correctifs à être apportés par le MTQ au réseau routier supérieur, 2001-2006

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long.
Développement du réseau			
Route 161	Lac-Mégantic	Voie de contournement et construction d'un pont	9,52 km
Conservation des structures			
Route 108	Courcelles	Reconstruction du pont #2575	0,04 km
Route 263	Lambton	Travaux de peinture et de réfection (tronçon 01, section 140)	0,17 km
Amélioration du réseau			
Route 204	Saint-Ludger	Pavage d'accotements, régulariser les accès privés et construction de drainage (intersection de la rue Lasalle)	0,75 km
Route 108	Lambton	Réaménagement géométrique (intersection avec la route 263)	0,88 km
Route 161	Nantes	Correction de courbes sous standard, réaménagement géométrique et régulariser les accès privés (intersection avec la route 214)	0,14 km
Conservation des chaussées			
Chemin Principal	Lac-Drolet	Couche d'usure et pavage d'accotements (de 3,8 km du chemin de la route de la Station, vers le sud)	1,47 km
Route 161	Lac-Mégantic	Revêtement de surface correction au BB et planage (de 2,0 km de l'intersection de la route 204 nord)	3,09 km
Route 161	Saint-Augustin-de-Woburn	Revêtement de surface et correction au BB (de 2,8 km de la route 263, vers le nord)	8,6 km
Route 204	Frontenac	Revêtement de surface et pavage d'accotements (de 1,7 km de la limite municipale de Lac-Mégantic, vers le nord)	9,5 km
Route 263	Lambton	Revêtement de surface et correction au BB (à 1 km de la limite municipale de Saint-Sébastien, vers le nord)	4,55 km
Route 108	Stornoway	Renforcement au BB, recyclage à froid et remplacement de la glissière (à 5,5 km de la limite municipale de Stornoway, vers l'est)	2,7 km
Route 263	Piopolis	Couche d'usure (de 6,8 km de l'intersection de la	4,37 km

Schéma d'aménagement révisé

Chap. 13. L'organisation et la planification du transport terrestre, MRC du Granit

Route	Municipalité	Nature des travaux	Long.
		route 161, vers le nord)	
Rue Principale	Courcelles	Revêtement de surface, correction au BB et planage (de l'intersection avec la rivière à l'intersection de la route 108)	3,08 km
Routes 161 et 263	Saint-Augustin-de-Woburn	Revêtement de surface, correction au BB et planage (de l'intersection de la route 212, vers le nord)	8,16 km
Route 161	Nantes	Renforcement au BB et recyclage à froid (de 0,2 km de l'intersection de la route 263, vers le nord)	3,01 km
Route 212	Notre-Dame-des-Bois	Revêtement de surface et correction au BB (de 6,3 km de l'intersection de la route 257, vers l'est)	7,22 km
Route 212	Notre-Dame-des-Bois	Renforcement au BB, stabilisation et réfection des fondations (de 4 km de la limite municipale de Notre-Dame-des-bois, vers l'est)	2,2 km

Source: MTQ, Direction de l'Estrée, Service des inventaires et du plan, mai 2001.

13.9

L'entretien des fossés

Dans le but d'atténuer les impacts environnementaux des interventions d'entretien dans les fossés routiers, la MRC veut informer et inciter les municipalités et les particuliers à l'utilisation de la méthode du tiers inférieur pour l'entretien des fossés routiers. Les objectifs de cette technique visent l'amélioration de la qualité physico-chimique de l'eau déversée par les fossés routiers dans les cours d'eau et les lacs de même qu'une intégration plus harmonieuse des fossés routiers dans l'environnement.

Le nettoyage par creusage selon la méthode traditionnelle dans le but d'améliorer l'évacuation de l'eau et au drainage de la route peut générer des impacts environnementaux négatifs à moyen et long terme participant à la dégradation rapide des cours d'eau naturels et des lacs. De plus, le nettoyage par creusage selon la méthode traditionnelle favorise les effets dévastateurs de l'érosion sur les talus des fossés.

Par contre, la méthode de nettoyage par creusage du tiers inférieur préconisée par le MTQ et la MRC, propose que seul le fond du fossé soit nettoyé par creusage. C'est-à-dire le tiers inférieur de la profondeur totale du fossé et ce, seulement si nécessaire.

Les résultats avantageux constatés se résument par :

- une forte diminution de l'érosion des fossés;
- une réduction importante de la sédimentation dans le fond des fossés;
- un abaissement des coûts d'entretien à moyen et à long terme;

Schéma d'aménagement révisé

Chap. 13. L'organisation et la planification du transport terrestre, MRC du Granit

- une réduction de la fissuration latérale de la chaussée compte tenu d'un meilleur support latéral apporté par un talus recouvert de végétation;
- une meilleure protection de la qualité visuelle de l'environnement routier.

Somme toute, il faut modifier la perception de la conception et de l'efficacité d'un fossé routier « propre » et se familiariser à y voir une végétation davantage abondante.

La fiche de promotion environnementale intitulée « entretien d'été, système de drainage, nettoyage des fossés » réalisé par le ministère des Transports est en annexe du présent chapitre.

13.10

Les accès privés au réseau routier supérieur

En milieu urbain, on trouve habituellement un système de drainage fermé. En milieu rural, cependant, le système de drainage est ouvert, ce qui implique la construction de fossés. La construction d'un accès à la voie publique pour les propriétés riveraines est donc nécessaire. Simultanément, la configuration des accès et leurs nombres ont un impact sur la fluidité du trafic et la sécurité des usagés.

Le mode d'accès à la voie publique desservant les propriétés riveraines a été normalisé de manière à tenir compte de l'importance du système de drainage et à assurer la sécurité tant du public voyageur que de l'utilisateur de l'accès en question.

Ainsi, La MRC par le biais du document complémentaire assujettit la délivrance des permis de la nouvelle construction à l'obligation d'obtenir l'autorisation du Ministère des Transports pour un accès privé au réseau routier supérieur afin d'assurer une meilleure gestion des accès routiers.

Au même titre, la MRC incite fortement les municipalités à se doter de normes relatives à la construction des accès privés aux routes sous leur responsabilité et de normes relatives à la construction et l'entretien des fossés.

13.11

Les orientations et les objectifs poursuivis

L'analyse des principales composantes du transport terrestre permet de dégager les orientations et les objectifs poursuivis par le schéma d'aménagement.

13.11.1

Les orientations

- Maintenir l'efficacité et la qualité des réseaux de transport;
- Assurer la sécurité des usagers du réseau routier;
- Reconnaître et promouvoir les réseaux de transport récréatif.

13.11.2

Les objectifs poursuivis

- Assurer une desserte routière régionale de qualité;
- Réduire les contraintes dues à la présence des voies de circulation;
- Réduire les risques d'accidents reliés à l'utilisation du réseau routier;
- Atténuer les impacts environnementaux des interventions d'entretien dans les fossés routiers afin d'améliorer la qualité de l'environnement.

13.12

Les moyens de mise en oeuvre

- Assujettir la délivrance des permis de construction de nouvelles constructions à l'obligation d'obtenir l'autorisation du MTQ pour un accès privé au réseau routier supérieur;
- Établir des marges de recul suffisantes de façon à réduire les contraintes associées à certains tronçons du réseau supérieur en dehors des limites des périmètres d'urbanisation;
- Contrôler les usages de nature publique sur certains tronçons du réseau supérieur;
- Encourager le pavage des accotements des routes concernées par le réseau

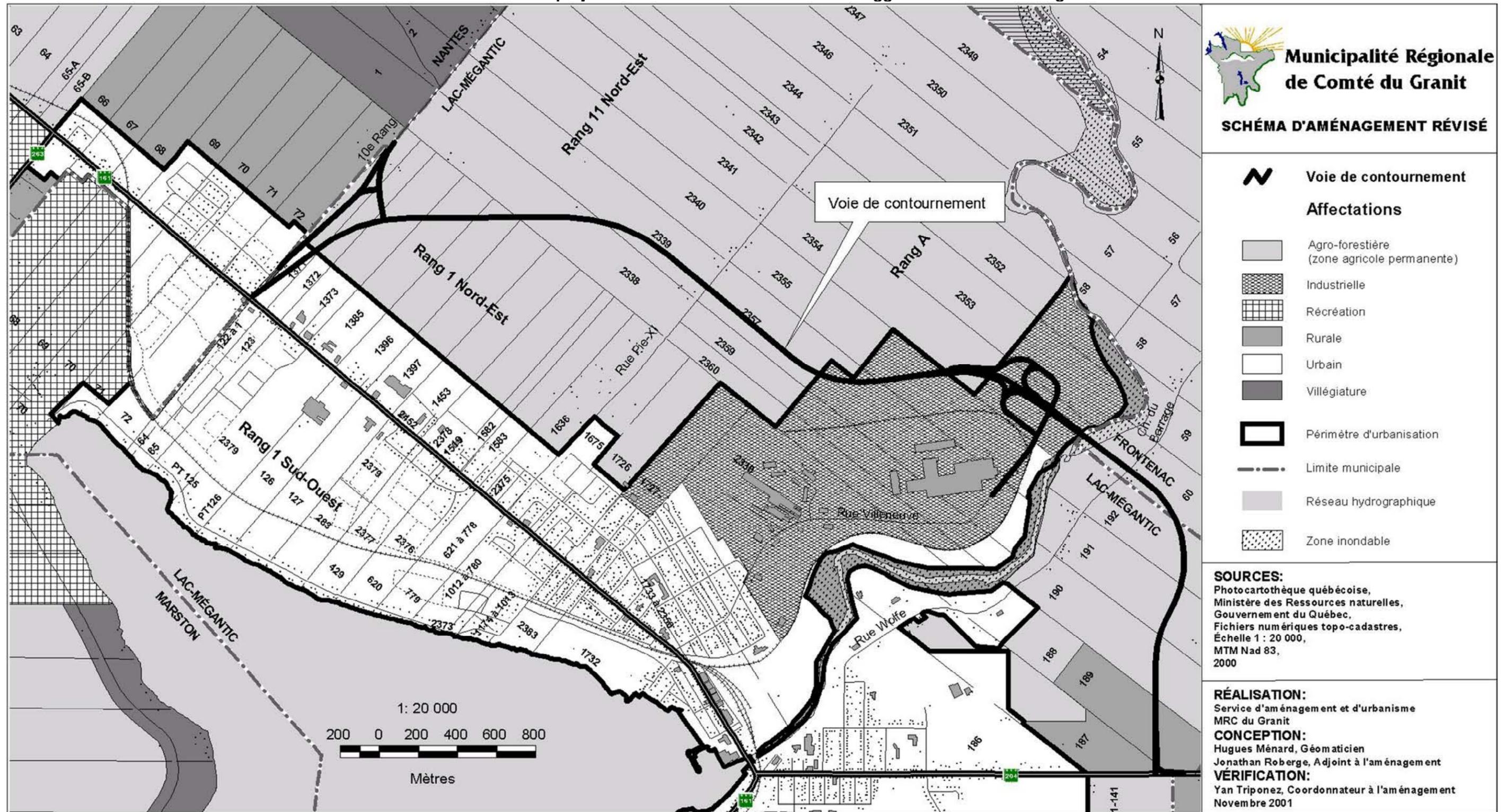
Schéma d'aménagement révisé

Chap. 13. L'organisation et la planification du transport terrestre, MRC du Granit

cyclable de la MRC;

- Installer une signalisation adéquate le long des chemins publics pour identifier le réseau cyclable de la MRC;
- Reconnaître le tracé des réseaux récréatifs pour assurer la protection des investissements;
- Identifier avec l'apport des municipalités, les correctifs à apporter au réseau routier supérieur en priorisant les besoins de nature régionale;
- Incrire le tracé projeté et favoriser la réalisation de la voie de contournement de l'agglomération de Lac Mégantic;
- Inciter les municipalités à se doter de normes relatives à la construction des accès privés aux routes sous leur responsabilité et de normes relatives à la construction et l'entretien des fossés;
- Sensibiliser et inciter les municipalités à l'utilisation de la méthode de nettoyage par creusement du tiers inférieur pour l'entretien des fossés routiers.

Carte : 13.5 - Tracé projeté de la voie de contournement de l'agglomération de Lac Mégantic





RECOMMANDATION

ENTRETIEN D'ÉTÉ
SYSTÈME DE DRAINAGE
NETTOYAGE DE FOSSÉS

But : atténuer les impacts environnementaux des interventions d'entretien dans les fossés routiers.
Objectif : améliorer la qualité physico-chimique de l'eau déversée par les fossés routiers dans les lacs et les cours d'eau.
Moyen d'action : utilisation de la méthode du tiers inférieur pour l'entretien des fossés routiers.

Problématique

L'entretien des fossés routiers, c'est-à-dire le nettoyage par creusage dans le but d'améliorer l'évacuation de l'eau et le drainage de la route, peut générer des impacts environnementaux dont les effets à moyen et à long terme participent à la dégradation rapide des lacs et des cours d'eau naturels. Ce sont eux qui, finalement, reçoivent et retiennent les eaux de l'ensemble du bassin versant, auxquelles eaux les fossés routiers contribuent pour une large part, du moins en ce qui a trait à leur qualité.

Il faut comprendre en effet que les fossés routiers, bien qu'étant d'origine humaine, font partie intégrante des réseaux hydrographiques des bassins versants dans lesquels ils se situent, car ils déversent directement leurs eaux dans les lacs et les cours d'eau naturels. Ainsi, toute altération de la qualité des eaux dans les fossés routiers risque fort de se répercuter en aval, dans les plans d'eau naturels. D'autre part, il y a lieu de ne pas sous-estimer le potentiel biologique des fossés routiers car, à l'instar des fossés agricoles, ils abritent plusieurs espèces de batraciens et de cyprinidés.

Enfin, il importe de préciser qu'en raison de leur grand nombre, les fossés routiers augmentent la densité de drainage des bassins versants. Ce faisant, ils provoquent une diminution du temps de réponse de ces bassins et, conséquemment, une augmentation des risques d'inondation dans la partie aval des réseaux hydrographiques.

La méthode traditionnelle d'entretien des fossés routiers

Toute intervention majeure dans les fossés routiers est susceptible de se traduire par des impacts négatifs sur la qualité de nos lacs. Or, la méthode traditionnelle d'entretien des fossés routiers constitue sans doute d'une intervention majeure. Cette méthode, rappelons-le, consiste à refaire, par excavation, la totalité du profil transversal des fossés. On se trouve ainsi à mettre à nu le fond et les talus des fossés, détruisant évidemment toute la végétation qui s'y était implantée avec le temps.



Photographie no 1 : Section nettoyée à l'été 1995 selon la méthode traditionnelle. Cette photographie prise au printemps 1995 permet de constater les effets dévastateurs de l'érosion (solifluxion et décrochage) sur les talus du fossé (Route 222-01-140, vue vers l'est) (Photo: RAPPEL.)

Les impacts environnementaux de la méthode traditionnelle

On connaît bien les impacts environnementaux de la méthode traditionnelle d'entretien des fossés routiers, puisque celle-ci est employée sur une grande échelle au Québec, et ce, depuis maintes années. Dès les premières précipitations importantes, on assiste souvent à une érosion sévère des talus des fossés, érosion qui peut devenir progressive en sols instables jusqu'à perte de dizaines de terrain appréciables pour les propriétés riveraines à la route.

Une bonne part des sédiments arrachés aux parois vient combler partiellement le fond des fossés, ce qui réduit d'autant l'efficacité du drainage et nécessite, à court terme, de nombreuses interventions ponctuelles sur l'ensemble des sections entretenues. Les sédiments fins (argile, limon et sable fin) sont quant à eux mis en suspension et transportés vers la partie aval du réseau de drainage, c'est-à-dire bien souvent vers les lacs et les cours d'eau naturels où ils viennent envaser les plages, colmater les frayères et dégrader les aires d'alevinage si précieuses à la faune ichthyenne.

Dans le même temps, l'absence de végétation dans les fossés routiers et la forte turbidité provoquée par la teneur en sédiments causent un réchauffement de ces eaux.



RECOMMANDATION

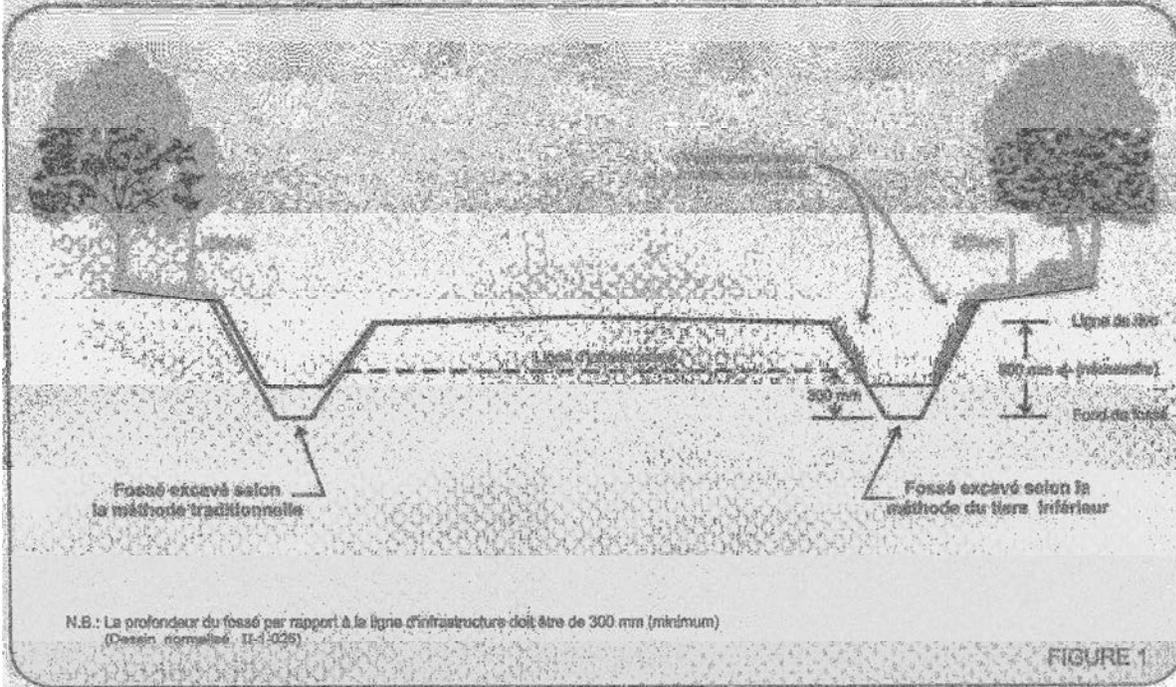


FIGURE 1

De plus, la charge polluante (nutriments, fertilisants et pesticides de toutes sortes) déversée dans les fossés routiers par les décharges agricoles et forestières n'est plus arrêtée par la végétation et se transmet donc aux plans d'eau récepteurs. Tous ces éléments, associés à la sédimentation fine, provoquent l'apparition et la prolifération d'algues et de bactéries dans les lacs. Ceux-ci font alors face au phénomène de vieillissement prématuré et accéléré.

Une recommandation de moindre impact : la méthode du tiers inférieur

La méthode du tiers inférieur consiste à réduire le creusage des fossés au strict minimum et à utiliser la nature comme allée. Seul le fond du fossé est nettoyé par creusage, c'est-à-dire le tiers inférieur de la profondeur totale du fossé, et ce, seulement si nécessaire. Au-dessus du tiers inférieur, les talus sont laissés intacts, conservant ainsi la végétation déjà en place. La figure 1 illustre la comparaison entre la méthode traditionnelle et la méthode du tiers inférieur.

Expérimentation

La promotion de la méthode du tiers inférieur auprès de la Direction de l'Estrie a été menée par le Regroupement des Associations Pour la Protection de l'Environnement des Lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut-bassin de la Saint-François (RAPPEL). L'approche proposée par le RAPPEL étant tout à fait conforme aux orientations énoncées dans la Politique sur l'environnement adoptée en 1992 par le ministère des Transports du Québec, la méthode a été mise à l'essai par les centres de services de la Direction de l'Estrie, particulièrement par le Centre de services de Richmond et par le Centre de services de Sherbrooke, où elle fut utilisée lors de la majorité des interventions d'entretien des fossés routiers réalisées depuis le début de l'été 1996. Un suivi effectué à l'été 1996 au lendemain de fortes précipitations (12 juillet), ainsi qu'à l'été 1997, a permis de constater les résultats obtenus et de les comparer avec ceux déjà connus pour la méthode traditionnelle (voir photographie no 2).

Schéma d'aménagement révisé

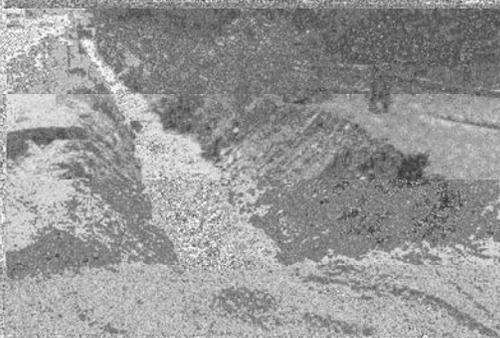


RECOMMANDATION

ENTRETIEN D'ÉTÉ
SYSTÈME DE DRAINAGE
NETTOYAGE DE FOSSÉS

Les avantages de la méthode du tiers inférieur sont les suivants :

- forte diminution de l'érosion des talus des fossés, la végétation demeurée en place sur les deux tiers supérieurs des fossés joue un rôle efficace de stabilisation des talus (photographie no 2);
- réduction importante de la sédimentation dans le fond des fossés (photographie no 2), ce qui, évidemment, est un corollaire de la stabilisation des talus;
- meilleure harmonisation du corridor routier avec le paysage environnant (photographie no 3); les fossés en végétation naturelle offrent une transition plus graduelle entre la route et le paysage agricole ou agro forestier environnant;
- préservation (voire) de la diversité de la faune et de la flore;
- diminution de 20 % à 30 % du volume de débris à disposer;
- réduction des coûts d'opération en raison des deux items précédents;
- réduction des inconvénients divers liés à la route (accidents, pollution, bruit, etc.)

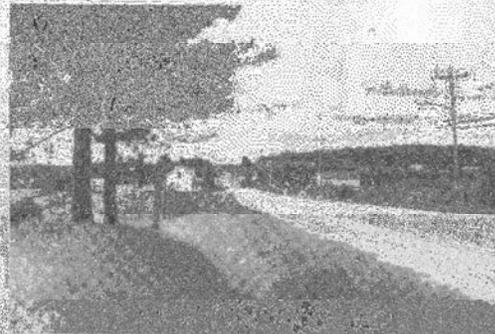


Photographie no 2 : Digue de section nettoyée selon la méthode traditionnelle pour les premiers mètres, puis selon la méthode du tiers inférieur pour le reste. La photographie est prise lors de la période de fortes précipitations de la fin juillet 1995 et prouve d'une manière évidente l'efficacité de la méthode du tiers inférieur. Remarque la forte érosion déjà en place dans les premiers mètres alors que la partie creusée selon la méthode du tiers inférieur est demeurée presque intacte. (Route 222-01-120, vue vers le sud-est). (Photo HAPPEL, 95-02-12).

Les avantages anticipés pour la méthode du tiers inférieur sont :

- réduction importante du volume de sédiments atteignant les plans d'eau naturels;

- rétablissement de l'eau dans les fossés de la région (réduction de la pollution des eaux);
- réduction de la charge polluante transportée par les fossés en raison d'une meilleure filtration de l'eau par la végétation;
- réduction de la fréquence d'intervention pour le nettoyage des fossés due à une stabilisation du profil;
- absence tout de suite d'entretien à moyen et à long terme;
- réduction des coûts de débroussaillage pour les débris, abriement de repères ou de marques d'entretien;
- entretien de l'importante végétation sur les deux tiers supérieurs des talus, diminution de la vitesse de l'eau dans les fossés routiers lors de fortes précipitations, ce qui devrait contribuer à réduire les risques d'inondation en aval des fossés concernés;
- réduction des risques d'avalanches de la neige ou de la glace lors d'un mauvais support latéral apporté par un talus intérieur stabilisé efficacement par la végétation.



Photographie no 3 : Une route dont les fossés sont nettoyés selon la méthode du tiers inférieur s'intègre de manière plus harmonieuse dans l'environnement. Les fossés en végétation offrent une transition plus graduelle entre la route et le paysage agricole ou agro forestier environnant. (Photo H. G. 97-07-07).

Les inconvénients de la méthode du tiers inférieur

Les interventions complémentaires à la méthode du tiers inférieur sont :

- aucun pour l'instant, sinon la nécessité d'utiliser une pelle hydraulique de plus petit gabarit;

Les inconvénients anticipés pour la méthode du tiers inférieur sont :

- possibilité de la nécessité d'un débroussaillage à un intervalle de trois à quatre ans.



RECOMMANDATION

**ENTRETIEN D'ÉTÉ
 SYSTÈME DE DRAINAGE
 NETTOYAGE DE FOSSÉS**

Commentaires divers concernant le mode d'opération selon la méthode du tiers inférieur

- Il est suggéré d'effectuer un débroussaillage avant d'entreprendre le nettoyage du fossé. Ceci facilite grandement l'observation des conditions de drainage dans le fossé et il en résulte une meilleure évaluation des besoins d'intervention. En effet, il devient plus facile de cibler les sections nécessitant une intervention et d'éliminer celles où cela n'est pas justifié. On y gagne donc au plan environnemental, puisque l'intervention s'effectue uniquement là où elle s'avère nécessaire plutôt que sur l'ensemble du réseau et, bien entendu, on y gagne aussi au niveau des coûts de l'opération puisque la longueur réelle d'intervention se trouve réduite.
- Le débroussaillage préalable ou concurrentiel est recommandé aux endroits où la strate herbacée comporte des tiges de joncs d'aquatices. Il est bon d'être conscient que la tourbe qui comporte, dans ces cas-là, une forte densité de racines.
- Le gabarit de la pelle hydraulique utilisée pour le creusage du tiers inférieur des fossés doit être relativement petit afin de permettre à l'opérateur de bien voir le fond du fossé mais, également, suffisamment important pour que la flèche de la pelle permette de travailler facilement par-dessus les glissières de sécurité.
- Le prédécoupage de la tourbe au point de contact entre le tiers inférieur et les deux tiers supérieurs est grandement souhaitable avant de procéder au creusage du fond du fossé. Autrement, on risque le décrochement par plaques de la végétation des talus.
- L'utilisation d'un niveau est fortement suggérée dans les secteurs à mauvais drainage.
- Ne jamais descendre (inutilement) le fond du fossé à plus de 600 mm de la ligne d'infrastructure. Cette profondeur s'avère plus que suffisante pour assurer un drainage efficace de la route et éviter ainsi de créer des pentes de talus instables.

Conclusion

L'utilisation de la méthode du tiers inférieur pour le nettoyage des fossés permet au ministère des Transports de démontrer sa volonté d'agir en partenaire avec la collectivité régionale en partageant ses préoccupations environnementales et en travaillant avec elle à la recherche de solutions efficaces.

À ce stade de l'expérimentation, le bilan environnemental et économique de la méthode du tiers inférieur surpasse largement celui de la méthode traditionnelle. Un suivi prolongé sera cependant nécessaire afin de mieux évaluer les contraintes nouvelles qui pourraient surgir du fait de laisser la végétation en place, entre autres au niveau de l'entretien hivernal et de la fréquence du débroussaillage.



Photographie no 4 : La protection des lacs et des cours d'eau naturels commence loin en amont dans le bassin versant. Les fossés routiers constituent certainement l'un des éléments importants de la problématique, mais il en va de même de nos attitudes et de nos attentes en matière de drainage routier. Il faut à tout prix changer notre conception d'un fossé routier "propre" et s'habituer à y voir une végétation luxuriante. (Photo: RAPPEL, 97-07-07)

Conception et réalisation de la fiche :

Service des inventaires et du plan
 Module environnement, aménagement et urbanisme

Collaboration :

Centre de services de Richmond
 Centre de services de Charbrooke

Partenaire :

Regroupement des Associations Pour la Protection de l'Environnement des Lacs et des cours d'eau de l'Estrie et du haut-bassin de la Saint-François (RAPPEL)