

CHAPITRE 4 : L'ORGANISATION DU TRANSPORT, ESSENTIELLE À LA MOBILITÉ ET AU DÉVELOPPEMENT.....	52
4.1. LE RÉSEAU DE TRANSPORT ROUTIER DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.....	52
4.1.1. CLASSIFICATION FONCTIONNELLE DES ROUTES DU MTQ.....	52
4.1.1.1. Routes nationales	52
4.1.1.2. Routes régionales	52
4.1.1.3. Routes collectrices	53
4.1.2. DÉBITS DE CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR.....	54
4.1.3. LE RÉSEAU DE CAMIONNAGE SUR LE RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR	54
4.1.4. LES CONTRAINTES LIÉES À LA PRÉSENCE DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR	55
4.2. LE RÉSEAU ROUTIER LOCAL	59
4.2.1. PLAN D'INTERVENTION EN INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES LOCALES	61
4.2.1.1. Les interventions souhaitées à l'égard du développement régional	61
4.2.2. LE PLAN D'INTERVENTION DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN MILIEU MUNICIPAL.....	61
4.2.2.1. Les améliorations routières souhaitées à l'égard de la sécurité	62
4.3. LES USAGERS DE LA ROUTE	62
4.4. LE TRANSPORT COLLECTIF ET ADAPTÉ	63
4.4.1. L'ORGANISATION DU TRANSPORT COLLECTIF DANS LA MRC DES SOURCES.....	63
4.4.2. LE TRANSPORT PAR TAXI.....	64
4.4.3. LE COVOITURAGE.....	64
4.4.4. LE TRANSPORT ADAPTÉ DANS LA MRC DES SOURCES	64
4.4.5. LE TRANSPORT COMMUNAUTAIRE	65
4.4.6. LE TRANSPORT SCOLAIRE	65
4.4.7. LE TRANSPORT INTERURBAIN.....	65
4.5. LE TRANSPORT AÉRIEN	65

4.6. LES VÉHICULES HORS ROUTE	67
4.7. LES TRANSPORTS ACTIFS ET RÉCRÉATIFS	68
4.7.1. LE RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL	68
4.7.2. LE RÉSEAU ACTIF LOCAL	68
4.7.3. CRITÈRES DE PROLONGEMENT ET D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE	68

CHAPITRE 4 : L'ORGANISATION DU TRANSPORT, ESSENTIELLE À LA MOBILITÉ ET AU DÉVELOPPEMENT

« Le réseau routier est essentiel à l'économie du Québec, à la qualité de vie des québécois et au développement de toutes les régions du Québec. Il est au cœur du processus de création de la richesse. » Revue Quorum, 2007

Le développement économique d'un territoire est tributaire de la capacité de circulation et le transport des biens et des personnes à l'intérieur et avec l'extérieur de celui-ci. La présence d'infrastructures de transport est donc déterminante dans le choix des secteurs pour le développement résidentiel, commercial et industriel. Son déploiement prend la forme d'un réseau qui augmente les échanges et la circulation des biens et des personnes, mais autant faut-il que celui-ci soit fluide, de qualité et sécuritaire. Les décisions d'aménagement du territoire ont ainsi des répercussions directes sur l'achalandage des réseaux de transport et sa fluidité ainsi que sur la demande en nouvelles infrastructures. La planification des transports dans une perspective d'aménagement du territoire prend ici tout son sens, car autant le réseau de transport est un actif stratégique et structurant, autant celui-ci peut avoir des incidences sur la qualité de vie des citoyens de ce même territoire.

Le besoin de se déplacer s'est grandement accru dans les dernières années : le lieu de travail correspond peu à celui de résidence puisqu'aujourd'hui, seulement le quart des ruraux travaillent dans leur village. De plus, les services se sont déplacés ou implantés vers les pôles urbains des différentes régions augmentant ainsi les besoins de déplacement des personnes à l'intérieur des territoires. La MRC des Sources, avec son pôle commercial et de service, qui se localise dans le secteur urbain d'Asbestos-Danville, n'échappe pas à cette réalité (voir chapitre 3). L'automobile demeure le mode de déplacement le plus couramment utilisé de nos jours, mais n'est pas accessible à toutes les tranches d'âges et à toutes les conditions sociales et économiques. Le transport en commun est donc une mesure permettant de faciliter l'accès aux services et de renforcer les déplacements entre les villages et avec les pôles urbains. C'est donc à la fois un outil de développement économique important et une mesure augmentant la cohésion sociale.

Le réseau de transport ne doit pas être vu uniquement sous l'angle de la motorisation. Les réseaux cyclables et piétonniers ont une aussi grande importance pour les citoyens d'un territoire. Les modes de transport actif présentent plusieurs avantages sur la santé, sur l'environnement et participent grandement à l'attractivité des milieux de vie. L'aménagement d'un réseau de transport actif positionné de façon stratégique et sécuritaire est susceptible d'améliorer la qualité de vie des citoyens du territoire de la MRC des Sources.

4.1. LE RÉSEAU DE TRANSPORT ROUTIER DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Le MTQ est propriétaire de plusieurs tronçons routiers sur le territoire de la MRC des Sources. Ces routes regroupent les artères les plus importantes et sont catégorisées dans trois principales classes fonctionnelles, soit les routes nationales, les routes régionales et les routes locales. À noter qu'aucune autoroute n'est présente sur le territoire de la MRC des Sources.

4.1.1. CLASSIFICATION FONCTIONNELLE DES ROUTES DU MTQ

Le réseau routier de la MRC des Sources est réparti par classe de routes présentée dans le tableau 4.1. Le réseau, sous la juridiction du MTQ, compte 141,64 kilomètres (Tableaux 4.1 et 4.2 et Carte 4.1).

4.1.1.1. Routes nationales

Le réseau national rassemble essentiellement les routes interrégionales et celles qui relient entre elles les agglomérations principales (généralement plus de 25 000 habitants).

Le territoire de la MRC des Sources compte une route nationale, soit la route 116 qui est située dans le secteur ouest de la MRC et qui est orientée nord-sud sur le territoire de la municipalité. La route 116 permet le transit entre Victoriaville et Sherbrooke via Richmond, alors, on y retrouve une circulation de transit importante. La route 116 se connecte à l'autoroute 55 dans le Canton de Melbourne dans la MRC du Val-Saint-François.

4.1.1.2. Routes régionales

Le réseau régional fait le lien entre les agglomérations secondaires (généralement de 5 000 à 25 000 habitants) et les agglomérations principales.

Le territoire de la MRC des Sources compte trois routes régionales, la route 216 à l'est, la route 249 au centre et la route 255 qui traverse la MRC d'est en ouest.

La route 216 relie la route 255 à la Municipalité de Saint-Adrien et rejoint par la suite la route 161 dans la MRC d'Arthabaska.

La route 249 relie principalement Saint-Georges-de-Windsor à Asbestos. Elle permet également aux résidents de la MRC de rejoindre la Ville de Windsor et l'autoroute 55. Contrairement à la route 116, la route 249 présente peu de circulation de transit.

La route 255 traverse toute la MRC des Sources, selon une orientation nord-ouest / sud-est. Cette dernière permet d'accéder à l'ensemble des municipalités de la MRC.

4.1.1.3. Routes collectrices

Le réseau collecteur relie les petites agglomérations (moins de 5 000 habitants) à celles qui sont plus importantes.

Le territoire de la MRC des Sources compte dix (10) routes collectrices, la route 216 à l'ouest de la route 255, la route 255 à l'ouest de la route 116, la route de l'Église, la route Saint-Georges, le boulevard du Conseil (qui devient le chemin des Lacs), le chemin des Trois Lacs, le chemin de l'Oiseau Bleu, la rue Larochelle, la rue Miquelon (qui devient le chemin de Saint-Camille, le chemin Gosford Sud) et la route 257.

La route 255, complètement à l'ouest du territoire, relie la route 116 à la route 243. La route 257, complètement à l'est du territoire, relie Ham-Sud à la route 112 dans le secteur de Weedon. La route de l'Église relie la route 249 à la Municipalité de Saint-Claude.

La route de Saint-Georges relie la route 216 à la route 249. Finalement, la rue Miquelon, le chemin de Saint-Camille et le chemin Gosford Sud relient la Municipalité de Saint-Camille à la Municipalité de Ham-Sud.

Tableau 4.2. Répartition des routes sous juridiction du MTQ par municipalité

Municipalités	Réseau MTQ	Pourcentage dans la MRC
Asbestos	15,83 km	11 %
Danville	35,03 km	25 %
Ham-Sud	11,98 km	9 %
Saint-Adrien	8,61 km	6 %
Saint-Camille	22,78 km	16 %
Saint-Georges-de-Windsor	22,78 km	16 %
Wotton	24,63 km	17 %
TOTAL	141,64 km	100 %

Source : PIIRL MRC des Sources, 2014

Tableau 4.1 : Répartition des routes sous juridiction du MTQ par classe de routes

Classification fonctionnelle	Longueur du réseau MTQ	Pourcentage du réseau du MTQ dans la MRC
Autoroute	-	-
Nationale	16,51 km	12 %
Régionale	73,67 km	52 %
Collectrice	51,46 km	36 %
TOTAL	141,64 km	100 %

Source : PIIRL MRC des Sources, 2014

4.1.2. DÉBITS DE CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR

Les débits journaliers moyens annuels (DJMA) traduisent une certaine hiérarchie du réseau routier à l'intérieur des limites de la MRC des Sources (Tableau 4.3 et Carte 4.2). Les débits les plus élevés sont observés dans les secteurs d'Asbestos et de Danville, et ce principalement sur les routes 116, 255 et 249.

L'évolution des débits de circulation entre 1992 (correspondant à la période où les routes locales ont été transférées aux municipalités) et 2018, a été analysée sur le réseau du MTQ. De façon générale, le DJMA n'a augmenté que de 2,4 % sur l'ensemble du réseau routier du MTQ. Par contre, quelques portions de routes ont connu une très forte augmentation, notamment sur la route 249 au sud d'Asbestos qui dessert le parc industriel, sur la route 216 à l'ouest de Saint-Camille et sur la route 116 au nord de Danville.

Les diminutions de débits pourraient s'expliquer par le transfert d'une partie de la circulation sur le réseau local. En effet, avec l'augmentation du nombre de ménages ainsi que du taux de motorisation des ménages observé à la grandeur du territoire depuis 20 ans, il serait surprenant de constater une diminution globale des déplacements pendant cette période sur le réseau routier.

Tableau 4.3. Variation des débits journaliers moyens annuels de 1992 à 2018

Routes	Tronçons	DJMA 1992	DJMA 2018	Variation
R - 116	Entre Richmond et Danville	4 540	5 100	12,3 %
R - 116	Au nord de Danville	4 210	5 300	25,9 %
R - 216	Au sud-ouest de Saint-Camille	660	900	36,3 %
R - 216	Entre Wotton et Saint-Camille	1 510	1 370	-9,3 %
R - 216	Entre Wotton et Saint-Adrien	1 110	1 140	2,7 %
R - 216	Au nord de Saint-Adrien	620	680	6,5 %
R - 249	Au sud de Saint-Georges-de-Windsor	2 050	1 860	-9,3 %
R - 249	Entre St-Georges-de-Windsor et la route de l'Église	2 090	1 460	-30,1 %
R - 249	Au nord de la route de l'Église	2 090	2 700	29,2 %
R - 249	Au sud d'Asbestos	2 090	3 800	81,8 %
R - 255	Entre Wotton et Asbestos	2 990	2 800	-6,4 %
R - 255	Voie de contour à Danville	6 440	7 400	15 %
R - 255	Au nord-ouest de Danville	1 590	1 030	-35,2 %
R - 255	Au sud-est de Saint-Camille	890	700	-21,3 %
TOTAL		32 880	36 240	10,2 %

Source : MTQ, 2019

4.1.3. LE RÉSEAU DE CAMIONNAGE SUR LE RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR

Plusieurs routes du MTQ situées sur le territoire de la MRC des Sources supportent des débits de véhicules lourds non négligeables (Tableau 4.4). Les pourcentages de véhicules lourds les plus élevés sont observés sur la route 116 ainsi que sur la route 255. Sur ces routes, ce pourcentage atteint jusqu'à 16 %. En nombre de camions par jour, compte tenu des débits journaliers moyens annuels (DJMA), il s'agit de 765 camions par jour sur la route 116 au nord de Danville et de près de 1 110 camions par jour sur la voie de contour de la route 255 à l'ouest d'Asbestos.

Le camionnage de transit est interdit sur la très grande partie du réseau local. Les principales routes de camionnage sont les routes 116, 216, 249 et 255 (Carte 4.3). Les routes de transit sont les routes permises à tous les types de véhicules lourds. Les routes restreintes sont les routes sur lesquelles il peut y avoir des restrictions de charges sur les ponts et viaducs. Certaines routes sont interdites aux véhicules lourds pour des raisons de configuration routière et d'état de la route.

Tableau 4.4. Pourcentage de véhicules lourds sur le réseau du MTQ

Routes	Tronçons	Pourcentage de véhicules lourds
R - 116	Entre Richmond et Danville	10 à 15 %
R - 116	Au nord de Danville	10 à 15 %
R - 216	Au sud-ouest de Saint-Camille	Moins de 5%
R - 216	Entre Wotton et Saint-Camille	5 à 10%
R - 216	Entre Wotton et Saint-Adrien	5 à 10%
R - 216	Au nord-est de Saint-Adrien	Moins de 5%
R - 249	Au sud-ouest de Saint-Georges-de-Windsor	Moins de 5%
R - 249	Entre Saint-Georges-de-Windsor et la route de l'Église	Moins de 5%
R - 249	Au nord de la route de l'Église	Moins de 5%
R - 249	Boulevard du Conseil	5 à 10 %
R - 255	Entre Wotton et Asbestos	5 à 10 %
R - 255	Voie de contour à Danville	10 à 15%
R - 257	Entre Ham-Sud et Weedon	10 à 15%

Source : MTQ, 2019

La situation du transport lourd sur le territoire de la MRC des Sources devrait se modifier de façon significative au cours des prochaines années. La Stratégie de diversification économique donne déjà ses fruits et plusieurs entreprises s'implantent dans la région. De plus, la réactivation graduelle des activités de traitement des résidus miniers pour en extraire le magnésium devrait générer plus de camionnage et d'activités économiques liées à cette activité.

4.1.4. LES CONTRAINTES LIÉES À LA PRÉSENCE DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR

Les infrastructures de transport constituent des éléments structurants de l'organisation de l'espace et façonnent le développement du territoire. De la même façon, leur présence est susceptible de créer des nuisances qui peuvent porter atteinte à la sécurité publique, à la santé publique et au bien-être général des riverains.

Le bruit est la principale contrainte reliée à la présence d'infrastructures routières à l'égard de la santé publique et du bien-être général. Le schéma d'aménagement a donc évalué le climat sonore en bordure du réseau routier pour les voies actuelles, à partir du débit journalier moyen estival (DJME) et du pourcentage de camionnage sur les tronçons de routes considérées ainsi que la vitesse affichée (Tableau 4.5). Les calculs des distances ont été effectués à partir du Guide d'évaluation des niveaux sonores en bordure des voies de circulation routière du Gouvernement du Québec (MTQ, 1995). Ces zones de contraintes ne concernent que les périmètres urbanisés pour les usages résidentiels, pour les institutions ou infrastructures d'hébergement où celles-ci s'y concentrent.

Tableau 4.5. Tronçons de routes avec zones de contraintes sonores en fonction de la vitesse affichée, du débit journalier moyen estival et du pourcentage de camionnage

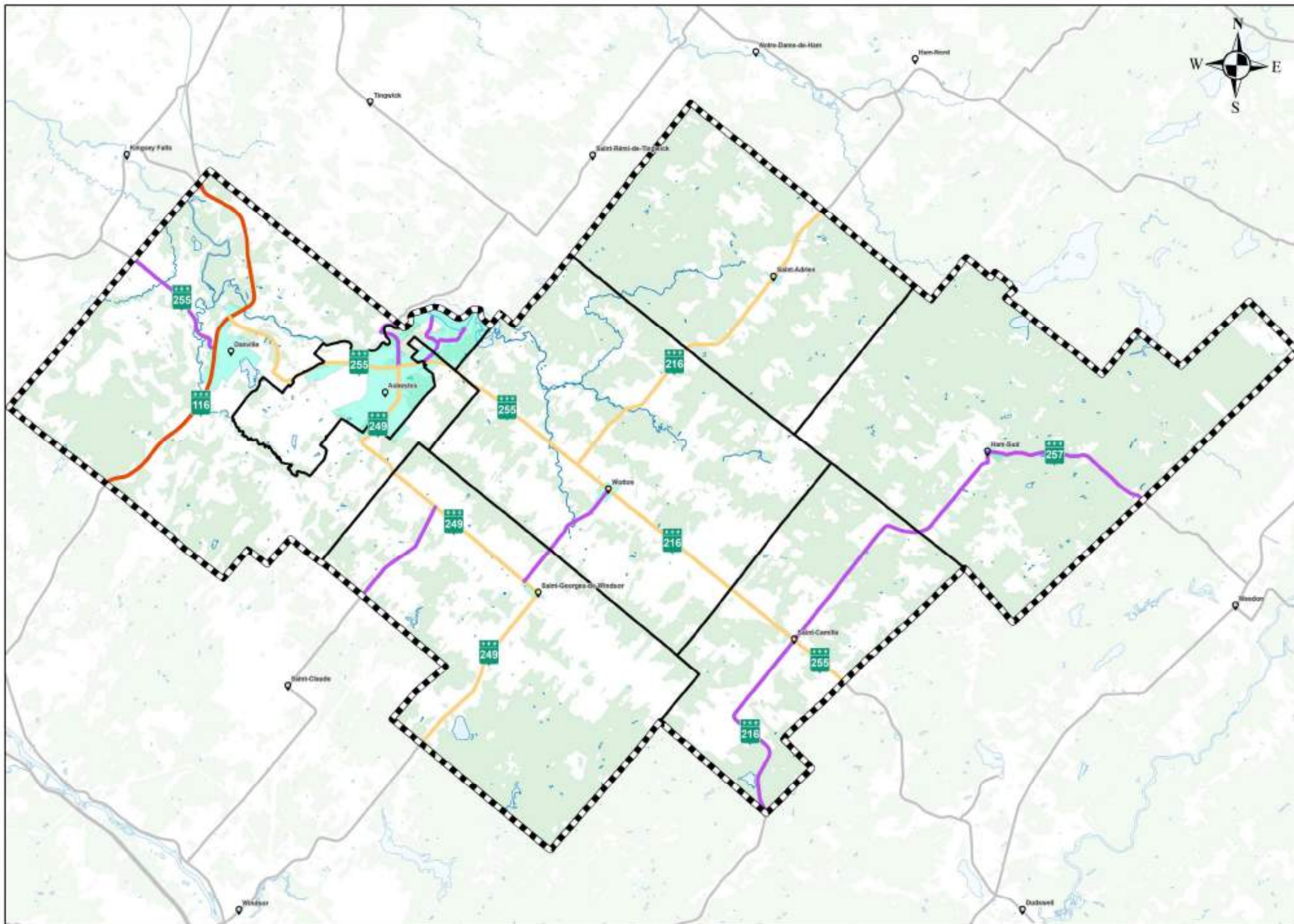
Tronçons de routes	Vitesse affichée	DJME (2019)	Indice de camionnage (%)	Distance à partir de l'emprise de la route
Route 255 à Danville (voie de contour)	90 km/h	2 900	15 %	100 m
Route 116 à partir de la route 255 vers Victoriaville et dans les deux sens	90 km/h	5 700	13 %	100 m
Boulevard Coakley (route 255) à Asbestos et Danville à partir de l'adresse civique 334 en direction de Wotton et dans les deux sens	90 km/h	2 900	10 %	75 m
Boulevard du Conseil (Route 249) à partir de la route 255 vers Tingwick	80 km/h	1 720	3 %	50 m
Boulevard du Conseil (Route 249) entre le boulevard Simoneau et le boulevard Coakley (route 255)	80 km/h	6 750	5 %	100 m
Boulevard du Conseil (Route 249) entre le chemin Saint-Georges et le boulevard Simoneau (route 255)	80 km/h	5 400	6 %	100 m
Route 249 à partir de la rue Leroux vers Saint-Georges-de-Windsor et dans les deux sens	90 km/h	2 900	5 %	75 m
Route 255 à partir du boulevard Saint-Luc jusqu'au coin de la voie de contour (route 255)	90 km/h	7 600	6 %	120 m
Route 255 entre le boulevard du Conseil (route 249) et le boulevard Saint-Luc	90 km/h	5 200	9 %	100 m

Source : MTQ, 2019

La multiplication des voies d'accès au réseau routier supérieur doit aussi être contrôlée de façon à préserver la sécurité et la fluidité des transports. Sans interdire le développement en bordure du réseau routier supérieur, la MRC entend contrôler les accès de façon à assurer une plus grande sécurité pour ceux qui utilisent le réseau ainsi que ceux qui vivent en bordure de ce réseau.

Les mesures préconisées par la MRC pour assurer une plus grande sécurité sont :

- Contrôle des distances entre les accès sur le réseau supérieur par la mise en place de superficie de façade basé sur les normes de visibilité du MTQ;
- Interdiction d'aménager de nouveaux accès sur des tronçons stratégiques. La desserte de nouvelle construction devra donc se faire par des voies d'accès existants;
- L'établissement d'une marge de recul suffisante entre l'emprise de la route et les constructions de façon à assurer une meilleure visibilité et surtout de permettre l'aménagement d'une voie parallèle si le besoin se faisait sentir.



Légende

-  Villes et villages
-  Route provinciale
-  Étendue d'eau
-  Région boisée
-  Périmètre urbain
-  Limite municipale
-  Limite de la MRC

Réseau routier - MTQ

-  Nationale
-  Régionale
-  Collectrice

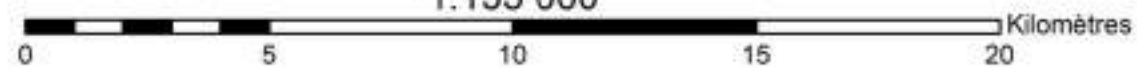
Projection
NAD 1983 CGRS UTM Zone 18N

Sources
Ministère des Affaires municipales et de l'habitation
Base nationale de données topographiques (BNDT)
Base de données topographiques du Québec (BDTQ)
Ministère des Transports du Québec

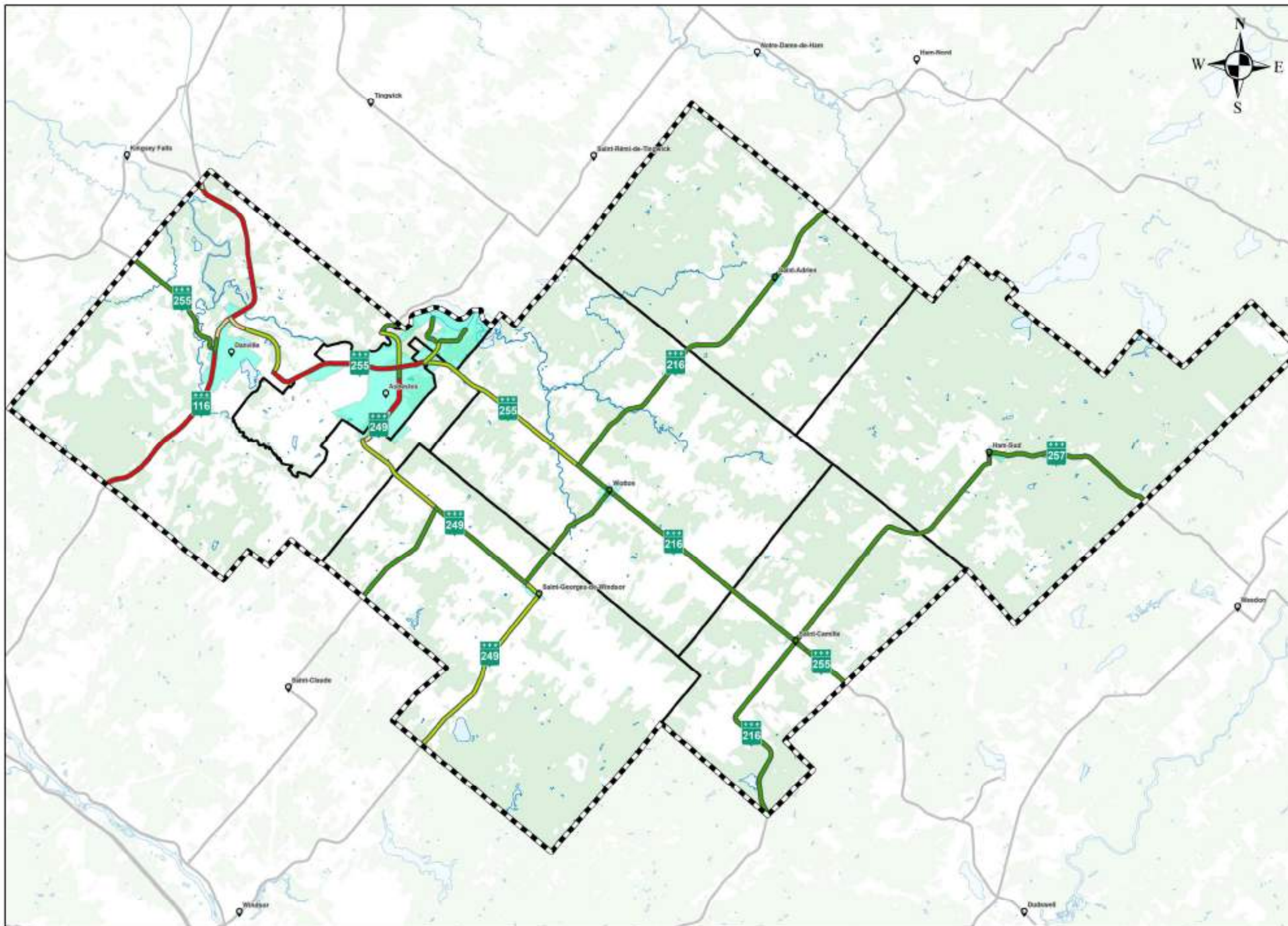
Conception et réalisation
Municipalité régionale de comté des Sources
Service de géomatique
Alexandre Séguin, géomaticien

Projet
Schéma d'aménagement et de développement durable

1:155 000



Carte 4.2
Débit journalier moyen
annuel (DJMA)



Légende

-  Villes et villages
-  Route provinciale
-  Étendue d'eau
-  Région boisée
-  Périmètre urbain
-  Limite municipale
-  Limite de la MRC

Valeur DJMA

-  Moins de 1 500
-  1 500 à 3 000
-  3 000 à 4 500
-  Plus de 4 500

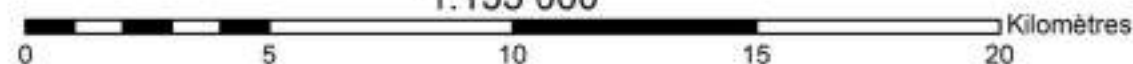
Projection
NAD 1983 CGRS UTM Zone 18N

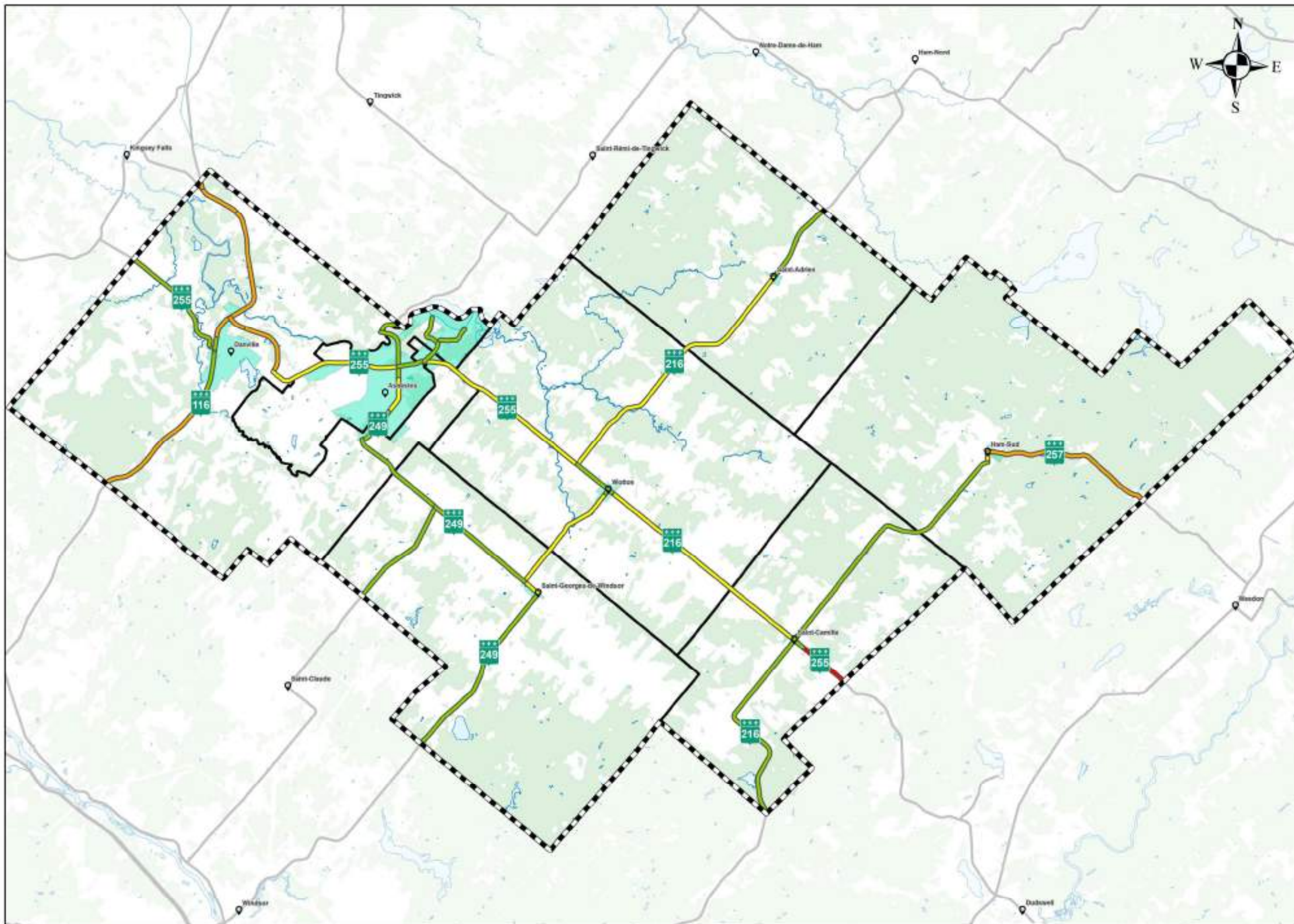
Sources
Ministère des Affaires municipales et de l'habitation
Base nationale de données topographiques (BNDT)
Base de données topographiques du Québec (BDTQ)
Ministère des Transports du Québec

Conception et réalisation
Municipalité régionale de comté des Sources
Service de géomatique
Alexandre Séguin, géomaticien

Projet
Schéma d'aménagement et de développement durable

1:155 000





Légende

-  Villes et villages
-  Route provinciale
-  Étendue d'eau
-  Région boisée
-  Périmètre urbain
-  Limite municipale
-  Limite de la MRC

Camionnage

-  Moins de 5%
-  5% à 10%
-  10% à 15%
-  Plus de 15%

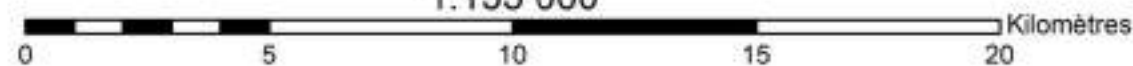
Projection
NAD 1983 CGRS UTM Zone 18N

Sources
Ministère des Affaires municipales et de l'habitation
Base nationale de données topographiques (BNDT)
Base de données topographiques du Québec (BDTQ)
Ministère des Transports du Québec

Conception et réalisation
Municipalité régionale de comté des Sources
Service de géomatique
Alexandre Séguin, géomaticien

Projet
Schéma d'aménagement et de développement durable

1:155 000



4.2. LE RÉSEAU ROUTIER LOCAL

Le réseau routier local se définit par des routes desservant des noyaux urbains entre eux. Il permet l'accès à la propriété riveraine, que ce soit en zone rurale ou urbaine. Généralement, la vitesse affichée y varie de 30 à 80 km/h.

Le réseau routier local se divise en trois sous-catégories, soit les routes locales de niveaux 1, 2 et 3. Les routes locales de niveau 1 permettent de relier entre elles les centres ruraux et de relier les autres concentrations de population d'une municipalité à son centre rural. Elles donnent accès aux parcs industriels, aux industries lourdes ainsi qu'aux sites d'enfouissement sanitaire supramunicipaux. Elles jouent aussi le rôle de seconde liaison entre les centres ruraux et les agglomérations urbaines. Les routes locales de niveau 2, quant à elles, donnent accès à la propriété rurale habitée en permanence (résidences, exploitations agricoles, industries, centres touristiques ou récréatifs, équipements municipaux ou encore services de santé et d'éducation). Les routes locales de niveau 3 permettent de desservir la propriété rurale non habitée en permanence, en particulier la population rurale établie uniquement sur une base estivale (zone de villégiature, chalets, plages, campings privés, etc.). Les chemins donnant accès aux milieux forestier et minier ainsi qu'à des lots boisés privés font également partie de cette classe de routes. Les routes de niveau 3 ne sont pas présentées dans ce portrait.

Les routes municipales sur le territoire de la MRC des Sources représentent 69,6 % du réseau (MTQ et classes 1 et 2). Le réseau local 1 et 2 compte 324,7 km de route. Il comprend 65,48 km de route locale de niveau 1 et 259,22 km de route locale de niveau 2. Le réseau local à l'intérieur des limites de la Ville d'Asbestos ne compte que 1 % du réseau routier local, tandis que la Ville de Danville compte le plus de routes du réseau local, soit 33 % (Tableau 4.6 et Carte 4.4).

Tableau 4.6. Caractéristiques du réseau local de la MRC des Sources

Municipalités	Locale niveau 1	Locale niveau 2	Total	Pourcentage dans la MRC
Asbestos	---	2,97 km	2,97 km	1 %
Danville	20,64 km	87,37 km	108,01 km	33 %
Ham-Sud	18,89 km	17,23 km	36,12 km	11 %
Saint-Adrien	14,66 km	28,28 km	42,94 km	13 %
Saint-Camille	3,93 km	23,18 km	27,11 km	9 %
Saint-Georges-de-Windsor	7,36 km	32,34 km	39,70 km	12 %
Wotton	---	67,85 km	67,85 km	21 %
MRC des Sources	65,48 km	259,22 km	324,70 km	---
POURCENTAGE	20 %	80 %	---	100 %

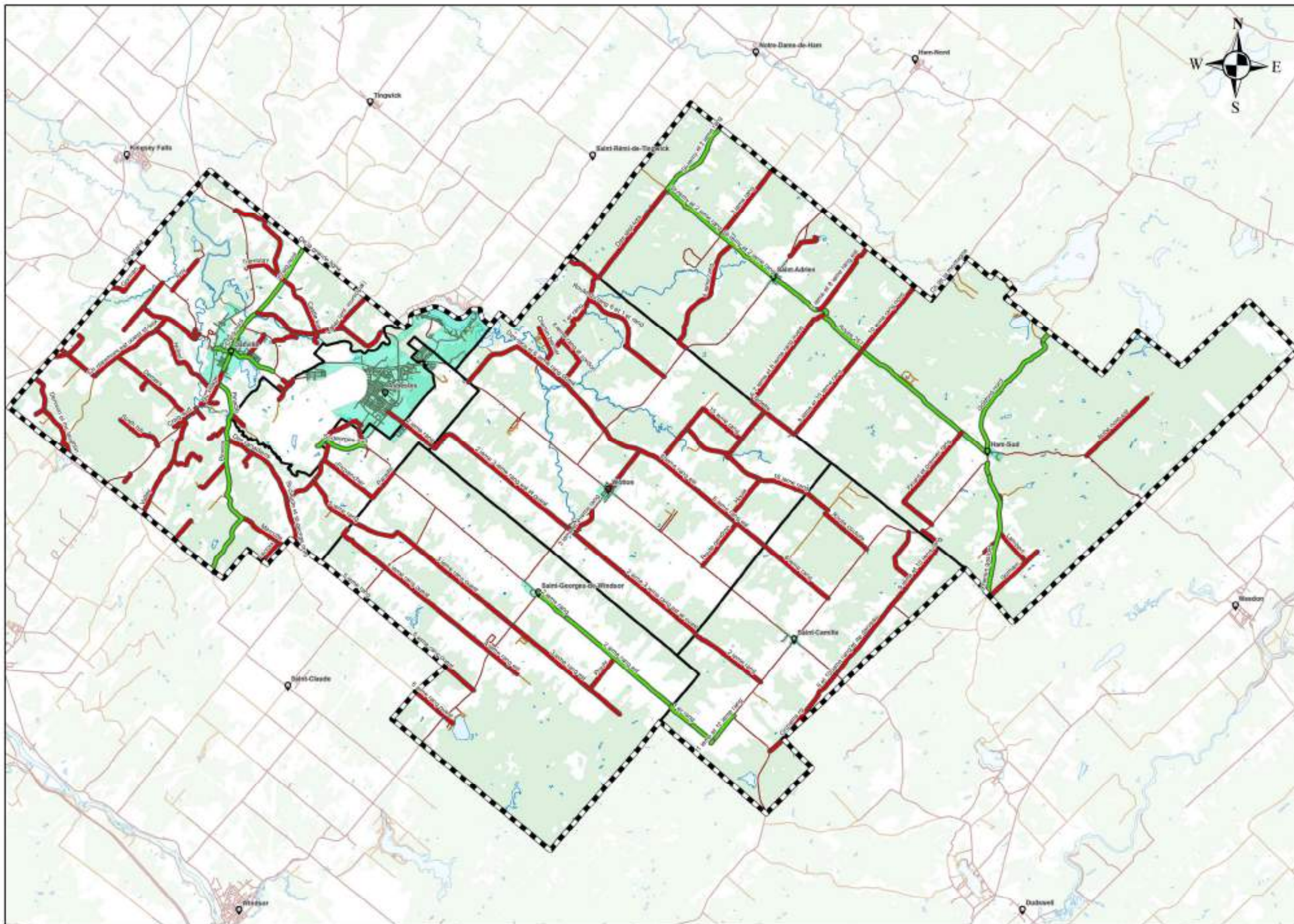
Source : PIIRL MRC des Sources, 2014

La majorité des tronçons de route du réseau local 1 et 2 ne sont pas revêtus. Les routes revêtues du réseau local de la MRC des Sources ne représentent que 19 % du total du réseau local (Tableau 4.7). Le pourcentage de route revêtue est plus élevé pour les routes locales de niveau 1 (36,7 %) que pour les routes locales de niveau 2 (16,8 %).

Tableau 4.7. Répartition des routes revêtues et non revêtues par municipalité

Municipalités	Routes non revêtues		Routes revêtues	
	km	%	km	%
Asbestos	---	---	3,55 km	5,8 %
Danville	58,22 km	22,1 %	48,69 km	78,9 %
Ham-Sud	39,36 km	15,0 %	3,37 km	5,5 %
Saint-Adrien	35,63 km	13,5 %	1,54 km	2,5 %
Saint-Camille	25,77 km	9,8 %	0,80 km	1,3 %
Saint-Georges-de-Windsor	40,05 km	15,2 %	1,52 km	2,5 %
Wotton	63,98 km	24,3 %	2,23 km	3,6 %
MRC des Sources	263,01 km	81,0 %	61,69 km	19,0 %




Source : PIIRL MRC des Sources, 2014



Légende

-  Villes et villages
-  Étendue d'eau
-  Région boisée
-  Périmètre urbain
-  Limite municipale
-  Limite de la MRC

Type de route

-  Locale 1
-  Locale 2
-  Autre route

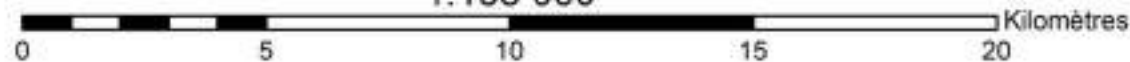
Projection
NAD 1983 CGRS UTM Zone 18N

Sources
Ministère des Affaires municipales et de l'habitation
Base nationale de données topographiques (BNDT)
Base de données topographiques du Québec (BDTQ)
Ministère des Transports du Québec

Conception et réalisation
Municipalité régionale de comté des Sources
Service de géomatique
Alexandre Séguin, géomaticien

Projet
Schéma d'aménagement et de développement durable

1:155 000



4.2.1. PLAN D'INTERVENTION EN INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES LOCALES

En 2014, la MRC des Sources et les municipalités ont procédé à l'identification des priorités en termes de réfection routière. La sélection des routes prioritaires a été réalisée en tenant compte de l'ensemble de la circulation sur le territoire et en situant le réseau local dans l'ensemble plus large du réseau routier supérieur.

Au total, 46,5 km de chaussée revêtue faisant partie du réseau prioritaire ont été analysés. Les résultats montrent que l'indice global de chaussée revêtue (ICG) moyen du réseau prioritaire de la MRC des Sources est de 33,4, ce qui correspond à un niveau qualifié de « Mauvais ». À noter que plus de la moitié du réseau prioritaire revêtue a un ICG qualifié de « Très mauvais ».

Au total, 43,5 km de chaussée non revêtue faisant partie du réseau prioritaire ont été analysés. L'indice de condition de surface (ICS) moyen du réseau de la MRC des Sources est de 38,8, ce qui correspond à un niveau « Mauvais ». Les résultats montrent que seulement le quart des chaussées non revêtues de la MRC des Sources sont en bonne et très bonne condition, la majorité d'entre elles étant en mauvaise et très mauvaise condition.

La dernière étape du PIIRL visait à faire ressortir parmi les routes prioritaires retenues, soit celles ayant une grande importance socioéconomique, celles satisfaisant aux critères de la stratégie d'intervention, en fonction des niveaux de dégradation observés lors du bilan et en considération du budget disponible. L'étape finale du PIIRL a donc permis d'identifier des interventions visant à atteindre les objectifs de redressement de l'état du réseau pour la période et dans les budgets visés. Les détails des résultats sont présentés dans le PIIRL de la MRC des Sources (2014).

4.2.1.1. Les interventions souhaitées à l'égard du développement régional

Dans une optique d'aménagement du territoire et de diversification économique, la MRC des Sources s'est aussi penchée sur les déficiences en termes de desserte routière. Trois projets ont retenu l'attention du Conseil de la MRC sur la base de critères de sécurité publique et de diversification économique.

La route 257 entre Saint-Adrien et Ham-Sud : un frein au développement récréotouristique régional

Le développement du Parc régional du Mont-Ham et l'augmentation fulgurante de son achalandage dans les dernières années (voir chapitre 9, section 9.4.4.1) milite aussi en faveur d'une amélioration de son unique accès qu'est la route 257. La dégradation avancée de cette route limite son accès stratégique et son développement souhaité par le milieu. De plus, le mauvais état de cette route tend à créer une coupure et une discontinuité de lien entre les deux villages et pour la région. L'amélioration de cette route devra aussi prévoir une intégration au réseau cyclable régional.

L'accès au territoire du secteur des Trois-Lacs et au Camp musical : un accès déficient pour la sécurité et le tourisme

Le secteur des Trois-Lacs n'est desservi que par un seul accès, soit le boulevard Laroche à partir de la route 255. Advenant un problème majeur, bloquant de façon importante le boulevard Laroche, la population du secteur des Trois-Lacs pourrait se voir coupée du réseau routier.

Le Camp musical d'Asbestos inc., situé dans le secteur des Trois-Lacs, possède actuellement un accès difficile. En effet, pour accéder à cet équipement régional moteur, les automobilistes doivent circuler dans le réseau local qui n'est pas conçu pour accueillir ce type de circulation.

Le site de l'ancienne usine de Magnola : une plus grande fluidité pour l'économie et la sécurité

La desserte par voie routière du site de l'ancienne usine de Magnola demeure un défi puisque la circulation lourde se fait sur des petites routes à proximité de résidences. Un accès plus direct à la voie de contour de la route 255 ou à la

route 116 à Danville serait une solution gagnante à tous les niveaux puisqu'elle augmenterait la fluidité du transport des marchandises et produits tout en diminuant les risques à la sécurité et au bien-être des citoyens.

4.2.2. LE PLAN D'INTERVENTION DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN MILIEU MUNICIPAL

La sécurité routière en milieu municipal est un enjeu majeur préoccupant la population et les gestionnaires de l'ensemble du réseau routier. Afin d'assurer la sécurité des différents types d'usagers, les autorités visent une gestion optimale des infrastructures. Considérant que les accidents survenant sur le réseau municipal représentent une proportion de l'ordre de 60 % de l'ensemble des accidents, l'amélioration de la sécurité routière en milieu municipal joue un rôle majeur dans la réduction du nombre et de la gravité des accidents sur l'ensemble du territoire québécois.

L'élaboration du Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM), adopté en 2014 par la MRC des Sources, constitue une stratégie d'intervention visant l'amélioration de la sécurité routière sur le territoire des municipalités du territoire, en plus de promouvoir une démarche de concertation entre les différents intervenants à l'échelle locale et régionale sur les enjeux de sécurité routière. Cette démarche reconnue permet à la MRC de se doter d'un outil de gestion globale de la sécurité routière en identifiant les milieux les plus à risque et les solutions les plus performantes pouvant résoudre les problématiques mises en évidence.

Les analyses thématiques faites dans le cadre du PISRMM permettent de dégager les constats suivants pour le territoire de la MRC des Sources :

- Une augmentation notable des accidents impliquant des blessures corporelles s'est produite alors qu'on note une diminution du nombre total d'accidents;
- La majorité des accidents sont survenus dans les zones de 50 km/h et surtout à Asbestos et Danville, les deux villes les plus peuplées;
- Plusieurs accidents survenus à Asbestos impliquaient une collision à angle droit, dans une proportion largement supérieure aux groupes comparables;
- Plusieurs accidents impliquant un animal sont survenus à Danville, particulièrement dans le secteur du chemin Craig;
- La majorité des accidents survenus en milieu rural impliquait un seul véhicule;
- La proportion d'accidents impliquant des piétons et cyclistes est plus élevée dans la MRC des Sources par rapport aux deux groupes comparables.

Les analyses spatiales réalisées dans le cadre du PISRMM consistaient à la géolocalisation des accidents survenus sur le réseau routier et au calcul des indicateurs de sécurité permettant l'identification de sites problématiques pour la sécurité des usagers. Les résultats font ressortir cinq (5) sites potentiellement problématiques sur le territoire de la MRC des Sources :

- Première (1^{re}) Avenue dans son ensemble (Asbestos);
- Intersection chemin Craig / chemin Castlebar (Danville);
- Intersection boul. Olivier / rue Laurier (Asbestos);
- Rue Chassé, entre les boulevards Olivier et Saint-Luc (Asbestos);
- 6^e Rang, courbe dans la jonction avec le chemin des Lacs (Wotton).

L'identification d'un total de six (6) sites potentiellement problématiques sur la 1^{re} Avenue à Asbestos a révélé la pertinence de procéder à une analyse globale de sécurité sur cette artère. Un total de 106 accidents se sont produits, tant aux intersections que sur les tronçons, sur un total de 573 accidents répertoriés sur le territoire, ce qui représente

18,5 % des accidents. Comme la 1^{re} Avenue représente seulement 0,3 % du réseau routier municipal de la MRC (1,36 km sur 488 km), elle affiche un potentiel intéressant d'amélioration du bilan routier.

4.2.2.1. Les améliorations routières souhaitées à l'égard de la sécurité

La dernière partie du PISRMM consistait à établir le plan d'action afin de répondre aux problématiques de sécurité identifiées. Le plan d'action comprend les mesures recommandées pour répondre auxdites problématiques, identifie le responsable de sa mise en œuvre (Tableau 4.8) et dresse une priorité d'intervention en trois différentes catégories (interventions primaires, secondaires et tertiaires). Le PISRMM présente aussi une estimation budgétaire des coûts et identifie les collaborateurs à impliquer.

Tableau 4.8. Interventions proposées à l'égard de la sécurité routière

Interventions proposées	Responsables
Procéder à l'aménagement des mesures d'interventions sur la 1 ^{re} Avenue : - Interdire le stationnement aux approches des intersections - Procéder au marquage des voies et du stationnement - Augmenter les interventions policières - Relocalisation du passage pour piétons - Réduire la largeur des chaussées aux intersections - Canaliser les accès aux stationnements privés	Ville d'Asbestos et service de police
Dans les zones scolaires : - Identifier les zones pour chacun des usagers - Aménager des mesures de modération selon les besoins, justifiées et localisées aux bons endroits - Établir et appliquer le programme de sensibilisation en zone scolaire	Municipalités, commission scolaire et service de police
Appliquer les mesures d'intervention à l'intersection du ch. Craig / ch. Castlebar (Danville) : - Assurer l'entretien de la végétation aux abords de la route - Corriger la signalisation - Augmenter la surveillance policière	Ville de Danville et service de police
Aménager l'intersection boul. Olivier / rue Laurier (Asbestos) : - Effectuer le marquage des voies et du stationnement - Interdire le stationnement sur rue aux approches de l'intersection - Réduire la largeur de la chaussée	Ville d'Asbestos
Effectuer les aménagements proposés sur la rue Chassé, entre les boul. Olivier et Saint-Luc (Asbestos) : - Reconstruire les trottoirs selon le plan d'intervention adopté par la ville - Canaliser les accès aux stationnements privés	Ville d'Asbestos
Procéder à la mise aux normes de la signalisation dans les courbes incluant la réduction de vitesse recommandée.	Municipalités
Effectuer les interventions sur le 6 ^e Rang, courbe dans la jonction avec le chemin des Lacs (Wotton) : - Corriger la signalisation non conforme et déficiente - Entretenir la végétation limitant la visibilité en direction nord-est - Corriger le drainage (nettoyage de fossé, correction du dévers) - Corriger le rayon de la courbe (si toujours applicable)	Municipalité de Wotton
Intégrer au plan d'intervention de la ville, le respect, selon les normes, lors de la construction de nouveaux liens routiers et lors d'interventions prévues sur le réseau routier, les largeurs minimales de voie de circulation sur les routes en milieu rural.	Municipalités
Déterminer la zone sensible aux traverses d'animaux, appliquer une signalisation adéquate et des mesures d'intervention physiques si nécessaires.	Municipalités
Mettre en application la réglementation uniformisée de la circulation des VTT.	Municipalités

Source : PISRMM de la MRC des Sources, 2014

4.3. LES USAGERS DE LA ROUTE

Les données de la Société d'assurance automobile du Québec montrent une légère augmentation du nombre de véhicules immatriculés utilisés pour la promenade pour la période 2008 à 2015 sur le territoire de la MRC des Sources (Tableau 4.9). Le nombre de véhicules utilisés à des fins institutionnelles, professionnelles ou commerciales a, quant à lui, légèrement diminué durant cette période (Tableau 4.10).

Tableau 4.9. Évolution du nombre de véhicules immatriculés utilisés pour la promenade entre 2008-2015 sur le territoire de la MRC des Sources

Année	Automobile	Camion léger	Motocyclette	Cyclomoteur	Total
2008	6 407	2 302	385	110	9 220
2009	6 401	2 473	326	98	9 320
2010	6 386	2 627	311	96	9 438
2011	6 367	2 643	324	91	9 445
2012	6 371	2 734	392	94	9 611
2013	6 305	2 913	428	88	9 761
2014	6 207	2 963	428	91	9 712
2015	6 089	3 124	448	77	9 763

Source : SAAQ, Dossiers statistiques, période 2008-2015

Tableau 4.10. Évolution du nombre de véhicules immatriculés pour une utilisation professionnelle, institutionnelle ou commerciale entre 2008-2015 sur le territoire de la MRC des Sources

Année	Automobile	Camion léger	Taxi	Autobus	Autobus scolaire	Camion et tracteur routier	Autres	Total
2008	116	547	4	6	16	224	113	1026
2009	116	535	4	6	17	207	111	996
2010	120	522	4	6	17	209	110	988
2011	109	492	4	8	17	212	118	960
2012	107	498	4	5	17	210	127	968
2013	106	501	4	4	17	220	122	974
2014	100	500	4	4	18	220	126	972
2015	104	477	3	4	16	233	130	967

Source : SAAQ, Dossiers statistiques, période 2008-2015

Les données de la SAAQ montrent une légère augmentation du nombre de permis de conduire entre 2008 et 2015, toutefois, une baisse est notée en 2012, à l'exception de la classe des 65 ans et plus (Tableau 4.11). Ces données sont cohérentes avec le vieillissement de la population constaté au chapitre 2 (section 2.2.5).

Tableau 4.11. Évolution du nombre de véhicules immatriculés pour une utilisation professionnelle, institutionnelle ou commerciale entre 2008-2015 sur le territoire de la MRC des Sources

Année	14-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65 ans et +	Total
2008	904	1 408	1 422	2 145	2 245	2 106	10 230
2009	943	1 393	1 381	2 090	2 298	2 173	10 278
2010	950	1 353	1 353	2 005	2 350	2 276	10 287
2011	932	1 354	1 362	1 923	2 417	2 358	10 346
2012	875	1 341	1 309	1 844	2 416	2 483	10 268
2013	871	1 280	1 314	1 794	2 397	2 598	10 254
2014	828	1 249	1 323	1 697	2 411	2 713	10 221
2015	808	1 207	1 361	1 658	2 401	2 813	10 248

Source : SAAQ, *Dossiers statistiques, période 2008-2015*

Il n'existe aucune donnée en ce qui concerne le nombre de véhicules hybrides ou électriques sur le territoire. Toutefois, le nombre est appelé à augmenter dans l'avenir considérant la volonté du Gouvernement du Québec d'électrifier les transports. L'autonomie des véhicules allant en augmentant, la région est aussi susceptible de voir de plus en plus de véhicules électriques visiter ou transiter par son territoire. Le positionnement de bornes de recharge à des endroits stratégiques permettrait de retenir une partie de cette circulation et d'attirer des visiteurs.

4.4. LE TRANSPORT COLLECTIF ET ADAPTÉ

L'étude réalisée par Gestrans (2013) soulignait le taux élevé de véhicules de promenade dans la population de la MRC des Sources. En effet, 84 % des travailleurs de la région utilisent leur voiture pour se rendre au travail, tandis que 6,4 % l'utilisent en tant que passager. De la population active, 57,7 % des travailleurs résident et travaillent au sein de la MRC des Sources et 41 % travaillent à l'intérieur de leur municipalité de résidence. Seulement 0,3 % de la population de la MRC des Sources utilise les transports collectifs pour se rendre au travail. Cette faible demande fait en sorte que le réseau actuel n'est pas conçu pour répondre aux besoins des travailleurs du territoire et seulement 17 % de la clientèle de Transbestos utilise ce service pour cette raison. La majorité des déplacements en transport collectif sont effectués pour l'accès aux services, vient ensuite les déplacements pour l'éducation, le travail, les loisirs et l'accès aux soins de santé (Figure 4.1).

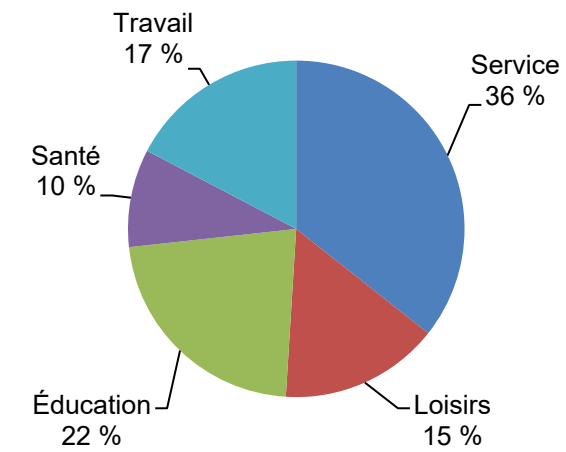


Figure 4.1. Motifs de déplacements des usagers de Transbestos (2014-2015)

4.4.1. L'ORGANISATION DU TRANSPORT COLLECTIF DANS LA MRC DES SOURCES

Actuellement, le service de transport collectif de la MRC des Sources opère en complémentarité avec le transport adapté en occupant les places vacantes du minibus lorsqu'il se déplace pour transporter cette population. Ainsi, ce sont deux minibus qui s'affairent à des trajets journaliers au sein duquel le transport est assuré porte-à-porte, ceci autant pour les usagers du transport adapté que collectif. Par ailleurs, dans un souci de complémentarité et de réduction des coûts, les services courants sont bonifiés par d'autres services tels le taxi ainsi que le covoiturage. Le service de la STC des Sources fonctionne par réservation avec une journée d'anticipation, ce qui permet d'effectuer quotidiennement une moyenne de 40 déplacements répartis entre transport adapté et collectif. Le service de transport avec réservation comporte l'avantage principal qu'il assure un service porte-à-porte à sa clientèle et facilite ainsi grandement ses déplacements. Considérant que plus du tiers de la clientèle du transport collectif avec réservation est âgée de 65 ans et plus (Tableau 4.12), la composante porte-à-porte du service est d'une importance fondamentale et assure l'accessibilité du service à ses usagers. D'un autre côté, la limitation majeure de ce service concerne l'obligation actuelle de réserver le service avec une journée d'anticipation, ceci réduit les possibilités de déplacements plus ponctuels et spontanés et limite les transports auprès de clientèles fonctionnant davantage en fonction de besoins ponctuels.

Tableau 4.12. Profil de la clientèle de la STC des Sources

Groupe d'âge de la clientèle	Nombre de déplacements		Part en pourcentage	
	2014	2019	2014	2019
0-18 ans	78	461	4 %	23 %
19-40 ans	451	183	22 %	10 %
41-64 ans	594	663	28 %	33 %
65 et +	967	690	46 %	34 %
Total	2 091	1 997	100 %	100 %

Source : Transbestos, 2017 et STC des Sources 2019

4.4.2. LE TRANSPORT PAR TAXI

La STC des Sources collabore avec le service de taxi afin de bonifier l'offre de transport collectif existante et de rentabiliser les déplacements impliquant peu d'utilisateurs. Le service de taxi est utilisé lorsque les minibus transitent sur des déplacements non compatibles avec la demande d'un usager, ce qui permet d'offrir une alternative de transport à l'usager. Quatre permis de taxi sont en vigueur sur le territoire de la MRC des Sources, dont trois répartis à Asbestos et un à Danville. En raison d'une faible demande, les quotas de permis ne sont pas atteints dans aucune des municipalités de la MRC. En 2014, 414 déplacements ont été effectués en taxi dont 24 % en transport adapté et 76 % en transport collectif. Pour l'année 2015, 505 déplacements dont 14 % en transport adapté et 86 % en transport collectif. Couvrant davantage l'accès aux soins médicaux, le taxi est de plus en plus utilisé pour des motifs scolaires. Pour l'année 2016, il semble que les déplacements en taxi soient en hausse et demeurent principalement liés à des motifs médicaux et scolaires. Les transports se concentrent principalement dans les villes d'Asbestos et de Danville et sont peu utilisés dans les autres municipalités de la MRC en raison des coûts de déplacement plus élevés.

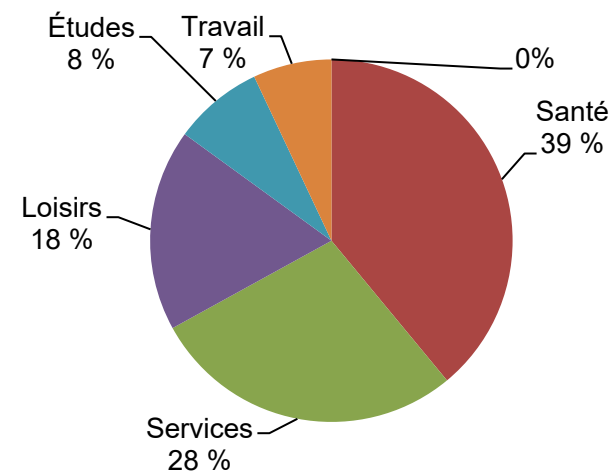


Figure 4.2. Motifs de déplacements des usagers du taxi (2014-2015)

4.4.3. LE COVOITURAGE

La STC des Sources a mis en place une plateforme de covoiturage offerte aux citoyens de la MRC en 2015 et depuis, 33 utilisateurs se sont inscrits à ce jour. La plateforme ayant été mise en place depuis peu et puisqu'il s'agit d'une plateforme mise à la disposition des citoyens, il est présentement difficile d'en connaître les retombées de ce service. Par ailleurs, le covoiturage semble être un mode de transport important auprès des jeunes étudiants à l'extérieur de la MRC ainsi que pour les déplacements extérieurs divers. Considérant que 83,3 % des travailleurs au sein de la MRC se rendent au travail à l'aide de leur véhicule, il est tout à fait possible de conclure qu'un service de covoiturage facile d'accès et bien implanté devrait permettre un transport accru des individus ne possédant pas de voiture afin de se rendre vers leur lieu de travail. Une plateforme centrale œuvrant à ce niveau permet d'augmenter la concertation entre les travailleurs d'une même municipalité afin d'assurer un covoiturage plus important. Ce service est tout à l'avantage autant du conducteur qui voit une réduction de ses coûts en essence, que de la personne transportée qui obtient un service de transport abordable et adapté à son horaire de travail. Le défi principal de la mise en place d'un service de covoiturage repose sur la fiabilité des transporteurs. Cependant, force est de constater qu'un service de covoiturage bien implanté et bien régi porte ses fruits et demeure constant au fil des années puisque certaines

compagnies de la région utilisent, sur une base régulière, des plateformes de covoiturage permettant à leurs employés de se rendre au travail de façon moins onéreuse et plus efficace.

4.4.4. LE TRANSPORT ADAPTÉ DANS LA MRC DES SOURCES

La MRC des Sources a acquis la compétence du transport adapté et a délégué celle-ci à la STC des Sources qui en est l'opérateur. Le service est offert aux personnes qui présentent des limitations physiques ou intellectuelles (Figure 4.3) et les personnes doivent être admises officiellement par le comité d'admission. Ce comité est composé d'un officier délégué, un représentant des handicapés et un représentant du CIUSSS de l'Estrie - CHUS.

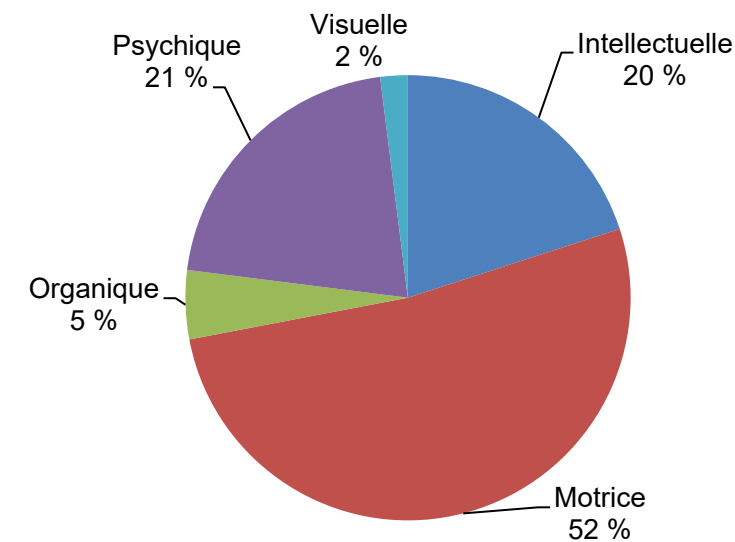


Figure 4.3. Proportion des types de déficiences des usagers du transport adapté de la STC des Sources

Le service de transport adapté s'effectue au moyen de deux minibus transitant de porte-à-porte du lundi au samedi. Se couplant au programme de transport collectif, il permet une utilisation performante des places vacantes au sein des minibus. Le transport adapté a effectué un total de 11 902 déplacements en 2014 et 11 432 déplacements en 2015. Une baisse d'utilisation avait été constatée en 2015, mais les données actuelles de 2016 démontrent une augmentation d'achalandage. Par ailleurs, une proportion de 40 % de la clientèle admise se déplace en fauteuil roulant.

Le service de transport adapté est un service stable, en demande et très apprécié de ses usagers. Offrant un service porte-à-porte, il permet un suivi efficace et personnalisé des usagers en fonction de leurs limitations. Il importe de fortifier ce service et de veiller à conserver sa qualité puisque les projections démographiques permettent d'entrevoir une demande accrue du transport adapté au sein de la MRC à court, moyen et long terme.

4.4.5. LE TRANSPORT COMMUNAUTAIRE

Le Centre d'action bénévole (CAB) offre le service de transport qui permet le transport de personnes ayant besoin d'une ressource en accompagnement lors de sorties. Il s'agit du seul service de la région, outre le transporteur interurbain «Autobus La Québécoise», ayant la légitimité de se déplacer hors de la MRC des Sources. Ce service est principalement utilisé par des personnes âgées en perte d'autonomie devant se rendre dans les centres hospitaliers des régions urbaines afin de recevoir des soins spécialisés non offerts dans la MRC. Ce service compte actuellement entre 12 et 15 bénévoles réguliers et connaît une problématique constante de recrutement.

Le CAB offre aussi depuis peu un service de transport communautaire permettant aux personnes âgées de 65 ans de contrer leur isolement en se déplaçant à l'échelle locale, régionale et interurbaine. Les services sont offerts grâce à un jumelage entre un bénévole et l'utilisateur avec une réduction des coûts engendrés par le transport.

4.4.6. LE TRANSPORT SCOLAIRE

Le service de transport scolaire se répartit entre deux commissions scolaires œuvrant au sein de la MRC des Sources. La Commission scolaire des Sommets dessert la clientèle des écoles primaires et secondaire francophones de la MRC alors que la Commission scolaire Eastern Township offre un service de transport scolaire pour l'école primaire anglophone de la MRC située à Danville.

4.4.7. LE TRANSPORT INTERURBAIN

Le transport interurbain est assuré par le transporteur «Autobus La Québécoise» qui assure un lien quotidien entre Québec et Sherbrooke via Victoriaville, sept jours par semaine. L'autobus de La Québécoise recueille les passagers à Danville pour se rendre vers Sherbrooke tous les jours à 11 h 25. Ce voyage arrive à Sherbrooke à 12 h 20. Le retour s'effectue à 18 h 30 pour une arrivée à Danville à 19 h 25. L'horaire actuel de passage des autocars à Danville ne permet donc pas le transport des travailleurs et des étudiants puisque l'autocar s'y retrouve à 11 h 25 pour ensuite se diriger vers Sherbrooke. Force est de constater que dans son état actuel, le système de transport interurbain ne correspond pas aux besoins des travailleurs et des étudiants et n'est pas vraiment accessible sur une base régulière en raison de son caractère onéreux. Par ailleurs, il est très complexe de mettre en place un système de rabattement vers le point d'embarquement en raison du positionnement de ce dernier à l'extrémité de la MRC des Sources. Ceci occasionne un détour de plusieurs kilomètres pour les citoyens de l'autre extrémité de la MRC.

4.5. LE TRANSPORT AÉRIEN

Le transport aérien, les activités aériennes, les aérodromes et les aéroports sont des activités de compétences exclusivement fédérales en vertu de la *Loi sur l'aéronautique (L.R.C., ch, A-2)*. L'article 4.2 de cette *Loi (L.R.C., ch, A-2)* stipule d'ailleurs que seul «Le ministre est chargé du développement et de la réglementation de l'aéronautique, ainsi que du contrôle de tous les secteurs liés à ce domaine». Étant donné le champ de compétence exclusif et très large du gouvernement fédéral en la matière, les autorités municipales n'auraient donc pas l'autorité pour interdire ou contrôler l'usage aérien et les services directement liés aux activités aériennes. On entend par service direct, tout bâtiment d'entreposage d'aéronef (hangar), tout bâtiment lié à la mécanique d'aéronef, tout bâtiment lié au ravitaillement d'aéronef voire même l'entreposage de combustible pour aéronef, etc.

Les municipalités peuvent toutefois contrôler les services connexes, par exemple, les bâtiments n'étant pas liés directement aux activités aériennes et aéroportuaires, les accès routiers ou les activités commerciales comme la

vente de produits non directement liés aux activités aériennes. Les municipalités possèdent aussi tous les outils pour prévenir les conflits d'usage à proximité d'une piste d'atterrissage, d'un aérodrome ou d'un aéroport, en contrôlant notamment les activités incompatibles ou susceptibles de compromettre le développement des activités aériennes.

Sur le territoire de la MRC des Sources et plus précisément sur le territoire de la Ville de Danville, une piste d'atterrissage privée est existante et est fonctionnelle depuis 2013. Cette piste s'est installée sur l'ancienne piste d'atterrissage de la mine Jeffrey que Johns Manville et les propriétaires de l'époque utilisaient du temps de son exploitation. Il y aurait eu réaménagement de la piste et recrudescence des activités aériennes dans les deux dernières années par l'intermédiaire d'un promoteur privé. Quelques industriels et investisseurs de la région ont utilisé cette piste lors de leur déplacement. La présence de cette piste est donc un élément stratégique pour la diversification économique de la région (Carte 4.5).




Cet aérodrome privé évolue toutefois dans un environnement où les villes d'East Angus (Sherbrooke), de Drummondville, de Victoriaville et de Thedford Mines possèdent des aérodromes beaucoup plus développés et organisés en comparaison de celle présente à Danville. L'aérodrome d'intérêt privé du territoire de la MRC des Sources n'est pas asphalté, le marquage de la piste demeure rudimentaire, ne possède aucune tour de communication et seul un petit hangar pour petit aéronef est présent sur le site.

Les aérodromes privés sont des sources de nuisance sonore pouvant occasionner des conflits d'usage et une cohabitation difficile avec des secteurs résidentiels. Les résidences les plus proches de l'aérodrome se trouvent à 300 m de la piste dans le hameau de Nicolet Falls, mais le périmètre d'urbanisation actuel de la Ville de Danville se trouve à 200 m. Toutefois, ce secteur du périmètre urbain de la Ville de Danville n'est pas développé si bien que la concentration de résidences situées dans le périmètre urbain le plus proche se trouvent à 750 m de la piste. Le niveau de nuisance sonore ne dépend pas uniquement de la distance entre la source de bruit, mais dépend aussi de plusieurs autres facteurs dont le type d'aéronef, l'achalandage de la piste, la configuration de la piste, le relief environnant et la présence d'obstacle sonore.

De façon à assurer un développement harmonieux dans le secteur de l'aérodrome privé de Danville, la MRC entend limiter la construction de résidences dans un rayon de 800 m autour de la piste. De plus, dans cette zone, la hauteur des ouvrages devra être limitée de façon à assurer la sécurité des vols et des décollages des aéronefs. Aucune éolienne ou ouvrages similaires, sauf ceux liés aux activités aériennes, ne pourront y être autorisés. Pour les éoliennes commerciales, des distances supplémentaires s'ajoutent (voir chapitre 6).




Légende

-  Aérodrome
-  Limite de l'aérodrome
-  Limite du périmètre urbain

Distance de l'aérodrome

-  800 mètres

Mesure des distances

-  Par rapport au périmètre urbain

Projection
NAD 1983 CSRS UTM Zone 18N

Sources
Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
Base de données topographiques du Québec (BDTQ)
Ministère des Transports du Québec

Conception et réalisation
Municipalité régionale de comté des Sources
Service de planification
Alexandre Sdciu, géomaticien

Projet
Schéma d'aménagement et de développement durable

1:14 000



4.6. LES VÉHICULES HORS ROUTE

Les véhicules hors route (VHR) concernent plus particulièrement les véhicules tout-terrain (VTT) (appelés aussi quad) et les motoneiges. D'abord conçus comme des véhicules utilitaires en milieu rural où le réseau routier était moins développé, et ce particulièrement durant la saison hivernale, les VHR sont rapidement devenus des véhicules de loisirs. À partir des années 1950, les activités liées à l'utilisation de ce type de véhicule ont connu une ascension fulgurante en Amérique du Nord et dans le monde. Le Québec compte aujourd'hui plusieurs adeptes de ces loisirs. De nombreux clubs de motoneigistes et de quadistes ont vu le jour dans le but de développer un réseau de sentiers et de développer la signalisation. Les problèmes de cohabitation associés à la croissance de cette activité a fait en sorte que le Gouvernement du Québec a promulgué la *Loi sur les véhicules hors route* (L.R.Q. ch. V-1.2) visant à encadrer et réglementer la circulation et l'utilisation de ces véhicules tant sur les terres publiques que privées. Aujourd'hui, les réseaux de VTT et de motoneige sillonnent toutes les régions du Québec et ces loisirs sont devenus, pour plusieurs d'entre eux, des activités économiques importantes et un produit d'appel touristique.

Près de 135 km de sentiers de quads et 125 km de sentiers de motoneiges parcourent le territoire de la MRC des Sources (Tableau 4.17). Le « Club 3 et 4 Roues de l'Or Blanc inc. » et le « Club de motoneige Esquimaux » ont pour mandat de négocier les droits de passage, d'aménager, d'entretenir, de signaler et d'effectuer la surveillance des sentiers de VHR sur le territoire de la MRC des Sources. La région est reconnue par les randonneurs pour l'attrait de ces paysages et pour son accueil chaleureux. Les sentiers prévoient d'ailleurs plusieurs arrêts stratégiques permettant aux randonneurs de se ravitailler, de se restaurer et de s'héberger. Ainsi, les adeptes de ces loisirs sont des clientèles importantes pour plusieurs entreprises de la région.

Les sentiers de VHR sont sujets à des changements fréquents de tracées, car ceux-ci dépendent des ententes négociées avec les propriétaires, municipalités et ministères concernées (e.g. MERN, MFFP, MTQ, CPTAQ). L'implantation des sentiers devrait respecter les propriétaires privées et minimiser au maximum les nuisances sonores qu'ils peuvent occasionner. La sécurité des usagers et de la population doit aussi être un critère important dans l'établissement du réseau. Aussi, pour permettre aux adeptes de ces loisirs d'accéder aux commerces et hébergements souvent localisés dans les périmètres urbains des municipalités, la circulation sur les routes locales devrait être bien balisée et assurer la sécurité des citoyens.

Tableau 4.17. Longueur des réseaux de quads et de motoneiges dans la MRC des Sources

Type de sentier	Longueur des sentiers (km)							MRC des Sources
	Asbestos	Danville	Ham-Sud	Saint-Adrien	Saint-Camille	Saint-Georges-de-Windsor	Wotton	
Quad (VTT)								
Régional - Quatre saisons	0,5	1,1	13	19,9	-	-	8,3	42,2
Régional - Hivernal	3,6	18,2	-	-	-	8	13,2	43,2
Régional - Estival	-	-	-	-	-	-	-	-
Local - Quatre saisons	11,1	8,8	-	-	-	-	-	20
Local - Hivernal	5,3	11,8	-	-	-	1,9	1,4	20,4
Local - Estival	5,7	1,1	-	-	-	-	2	9,1
Total	26,2	41	13	19,9	-	9,9	24,9	134,9
Motoneige								
National	-	-	-	0,6	-	1,4	1,8	3,8
Trans-Québec	-	14,5	-	-	-	-	-	14,5
Régional	3,8	9,3	-	11,7	-	16,1	22,6	63,5
Local	1,2	-	11,6	7,1	14,2	-	9,5	43,6
Total	5	23,8	11,6	19,4	14,2	17,5	33,9	125,4

Source : Fédération des clubs de motoneige du Québec, 2016 et Fédération québécoise des clubs quads, 2016

4.7. LES TRANSPORTS ACTIFS ET RÉCRÉATIFS

Les transports actifs désignent tous les modes de transport qui requièrent la force humaine pour se déplacer, en particulier la marche et le vélo. Ils englobent aussi l'utilisation de moyens de déplacement comme les fauteuils roulants et également d'autres variantes comme les patins à roues alignées et les planches à roulettes. Ces modes de transport présentent de nombreux bienfaits pour la santé et pour l'environnement. Ce sont aussi des modes de transport qui sont économiques et qui améliorent la cohésion sociale et la qualité de vie des collectivités.

Les études démontrent que l'utilisation des modes de transport actif n'est pas uniquement une question de choix personnel et de responsabilisation individuelle, mais que les pouvoirs publics ont une influence majeure sur leur utilisation. Les municipalités peuvent créer des environnements favorables qui incitent et stimulent l'utilisation des modes de transport actif. Des infrastructures bien entretenues, positionnées de façon stratégique et sécuritaire sont des moyens à la portée des municipalités qui augmentent l'utilisation des transports actifs. En agissant de façon proactive sur les déplacements et sur les milieux de vie, les municipalités peuvent contribuer directement à la santé et au bien-être de leurs citoyens et lutter à la fois contre les changements climatiques.

4.7.1. LE RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL

Le réseau cyclable, dans la MRC des Sources, parcourt un total de 88,6 km (Tableau 4.18 et Carte 4.8). Le réseau régional de la MRC des Sources se compose de plusieurs axes reliant les municipalités de la MRC. Seule la Municipalité de Ham-Sud n'a pas de lien direct avec ce réseau. L'essentiel du réseau cyclable régional se positionne sur les axes routiers principaux et secondaires en milieu rural. Le réseau régional rejoint le réseau cyclable national qui est la Route verte à Danville.

Tableau 4.18. Longueur des réseaux cyclables régionaux et nationaux sur le territoire de la MRC des Sources

Municipalités	Réseau régional (km)	Route verte (km)	Total (km)
Asbestos	9,7	-	9,7
Danville	11,4	14,5	25,9
Wotton	32,5	-	32,5
St-Georges-de-Windsor	18,9	-	18,9
St-Camille	14,9	-	14,9
St-Adrien	11,6	-	11,6
Ham-Sud	0	-	0
MRC des Sources	95,4	14,4	109,8

Source : Vélo Québec, 2017 et Tourisme Cantons-de-l'Est, 2017

À noter qu'en hiver, la Route verte est utilisée par les motoneiges, ce qui en fait une infrastructure très importante pour le tourisme régional. Le positionnement du Bureau d'information touristique directement sur la Route verte témoigne de cette importance.

Plusieurs éléments récréotouristiques majeurs de la MRC des Sources ne sont pas connectés au réseau cyclable, pensons notamment au Camp musical, au Lac des Trois-Lacs et au Parc régional du Mont-Ham. Le vélotourisme est en pleine expansion au Québec et le développement du réseau vers les points d'intérêts majeurs est une excellente façon de faire connaître la région et d'accroître l'offre touristique.

4.7.2. LE RÉSEAU ACTIF LOCAL

Le réseau de transport cyclable local n'est pas très développé et la pratique du vélo est faite de façon partagée avec l'automobile sur les routes et artères locales. L'aménagement de bandes cyclables clairement définies avec marquage au sol ou bandes de protection favorise l'accueil et la sécurité des cyclistes. Ce type d'aménagement est peu coûteux et rend les milieux plus dynamiques et rassembleurs, surtout lorsqu'il est associé à une stratégie de connectivité entre les espaces récréatifs et les points de rassemblement des citoyens. La présence de trottoirs permet aussi d'assurer la sécurité des piétons et encourage la pratique de la marche.

Les modes de transport actif et les aménagements favorisant les saines habitudes de vie sont des sujets fondamentaux à quiconque s'intéresse aux questions de santé publique, de vieillissement de la population et à la cohésion sociale de sa communauté.

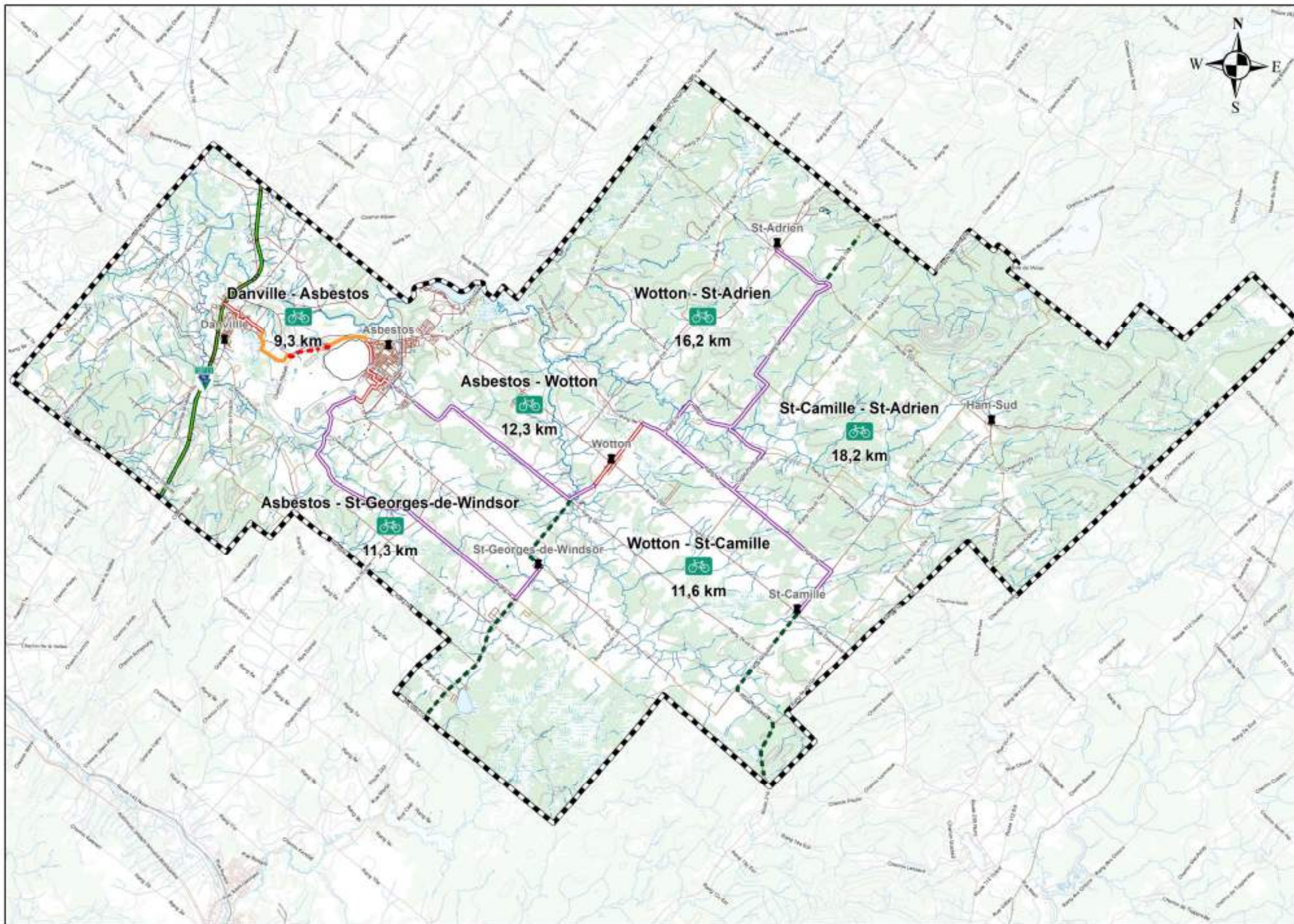
4.7.3. CRITÈRES DE PROLONGEMENT ET D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE

L'implantation, le prolongement ou l'aménagement d'une piste cyclable doit respecter les critères suivants :

Éléments de planification	Critères d'aménagement
Continuité	1. Permettre aux cyclistes des déplacements aisés
	2. Éviter les obstacles et les courts segments
Homogénéité	3. Limiter ou éviter les transitions d'un type de voie à un autre
	4. Favoriser les itinéraires plus directs
Efficacité	5. Minimiser les arrêts et les dénivellations
	6. La géométrie de la voie doit permettre de garder le contrôle du vélo à vitesse normale
Sécurité	7. La circulation automobile ne doit pas mettre en danger les cyclistes
	8. Prévoir les mesures de sécurité nécessaires aux intersections et transitions
Desserte des commerces et services	9. Donner accès aux commerces et services dont les cyclistes ont besoin
	10. Assurer le confort des cyclistes par la qualité de roulement
Agrément	11. Favoriser un environnement agréable qui évite les désagréments de la circulation automobile

Source : Vélo Québec, 2003






Réseau cyclable régional



Légende

-  Municipalité
-  Route pavée
-  Route non pavée
-  Route verte
-  Limite de MRC

Type de chaussé

-  Accotement asphalté
-  Chaussée désignée asphaltée
-  Chaussée désignée non asphaltée
-  Chaussée pavée non balisée
-  Piste cyclable en poussière de pierre

Projection
NAD 1983 CSRS UTM Zone 18N

Sources
Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
Base de données topographiques du Québec (BDTQ)
Destination Sherbrooke
Velo-Québec

Conception et réalisation
Municipalité régionale de comté des Sources
Service de géomatique
Alexandre Séguin, géomaticien

Projet
Schéma d'aménagement et de développement durable

1:155 000

