

## 12. LE TRANSPORT

### 12.1 LE TRANSPORT ROUTIER

#### ◇ DESCRIPTION DE L'ORGANISATION

La municipalité régionale de comté d'Asbestos, telle qu'illustrée à la figure 12.1, peut compter sur un réseau routier de qualité pour desservir l'ensemble de son territoire. Le réseau est organisé à partir des Routes 116, 216, 249, 255 et 257. Parmi ces routes, seul le tronçon de la Route 257 entre la municipalité de Saint-Adrien et la paroisse de Saint-Joseph-de-Ham-Sud ne fait pas partie du réseau routier supérieur selon la classification fonctionnelle du ministère des Transports du Québec. [figure 12.2]

La Route 116 est la principale artère pour le déplacement inter-MRC. On y constate une circulation de transit importante. Cette artère relie l'agglomération de Victoriaville à celle de Sherbrooke.

La Route 116 est peu utilisée pour le déplacement intra-MRC. Elle est surtout empruntée par la population du secteur de Danville-Shipton dans la partie ouest du territoire de la municipalité régionale de comté.

La Route 255 représente pour sa part l'épine dorsale du transport routier sur le territoire de la municipalité régionale de comté d'Asbestos. Cette route traverse tout le territoire de la municipalité régionale de comté en son centre. Elle traverse les municipalités de Shipton, Danville (ville), Asbestos (ville), Wotton et Saint-Camille (canton). On peut accéder à l'ensemble des municipalités du territoire par la Route 255.

La Route 249 est également importante pour la municipalité régionale de comté d'Asbestos. Elle relie la municipalité de Saint-Georges-de-Windsor à l'agglomération d'Asbestos. Avec la Route 116, cette artère est très utilisée pour le déplacement inter-MRC. En effet, la Route 249 permet aux résidents de la municipalité régionale de comté d'accéder au territoire de la ville de Windsor et à l'Autoroute 55 qui mène entre autres à la ville de Sherbrooke. La Route 249 présente peu de circulation de transit comparativement à la Route 116. Ce sont principalement des résidents de la municipalité régionale de comté d'Asbestos qui fréquentent cette artère. Il est important de souligner la présence de la Route de l'Église qui origine de la Route 249. Cette route, représente une alternative pour les déplacements vers la ville de Windsor et l'Autoroute 55.

La Route 216 doit être traitée en deux tronçons. Un premier tronçon relie le canton de Saint-Camille à la région de Sherbrooke et un deuxième tronçon dessert la municipalité de Saint-Adrien à partir de la Route 255. Ce tronçon de la Route 216 continue son trajet pour rejoindre la Route 161 sur le territoire de la municipalité régionale de comté d'Arthabaska. Cette route est régulièrement utilisée par les résidents des municipalités de Saint-Adrien et de Saint-Joseph-de-Ham-Sud (paroisse) pour accéder à la région de Victoriaville.

La paroisse de Saint-Joseph-de-Ham-Sud est desservie principalement par deux artères: la Route 257 et le chemin Saint-Camille. La Route 257 relie la paroisse de Saint-Joseph-de-Ham-Sud à la municipalité de Saint-Adrien à l'ouest et à la municipalité de Weedon (Route 112) à l'est. Le mont Ham, attrait récréo-

touristique majeur pour la municipalité régionale de comté d'Asbestos, est desservi par la Route 257. Le chemin Saint-Camille, qui origine de la Route 255, relie la paroisse de Saint-Joseph-de-Ham-Sud au canton de Saint-Camille. Mentionnons que depuis 1994, le chemin Saint-Camille est maintenant asphalté sur toute sa longueur. De son côté, la Route 257 n'est pas asphaltée.



**FIGURE 12.1 : LE RÉSEAU ROUTIER DE LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ D'ASBESTOS**



**FIGURE 12.2 : LE RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR DE LA MRC D'ASBESTOS**



**FIGURE 12.3**



### ◇ **LES DÉBITS DE CIRCULATION**

En ce qui a trait au débit de circulation, les Routes 116 et 255 sont les artères les plus achalandées du territoire comme l'indique la figure 12.3. On remarque que le tronçon de la Route 255 entre les agglomérations d'Asbestos et de Danville présente le débit le plus élevé avec un débit journalier moyen annuel (DJMA) de 5960 véhicules. Ce débit diminue cependant à mesure qu'on se déplace sur la Route 255. Ainsi, entre la ville d'Asbestos et l'intersection de la Route 216, le DJMA chute à 2490 véhicules pour diminuer à nouveau à 1260 véhicules entre l'intersection de la Route 216 et le canton de Saint-Camille. Mentionnons que le tronçon de la Route 255 à l'ouest de la ville de Danville présente un DJMA de 1590 véhicules.

Pour sa part, le DJMA pour la Route 116 sur le territoire de la municipalité régionale de comté d'Asbestos varie de 3070 véhicules à 3890 véhicules. On remarque que le débit de circulation connaît une importante chute dans le nombre de véhicules après la limite de la municipalité régionale de comté qui coïncide avec l'intersection du Chemin Kingsey donnant à la municipalité de Kingsey-Falls.

La Route 249 est la troisième route en importance en terme de débit sur notre territoire. Les DJMA vont de 1740 véhicules pour le tronçon entre la ville d'Asbestos et le village de Saint-Georges-de-Windsor à 1900 véhicules pour le tronçon entre Saint-Georges-de-Windsor et la ville de Windsor.

Du côté de la Route 216, on constate des DJMA de 890 véhicules pour le tronçon entre le canton de Saint-Camille et la municipalité de Stoke dans la municipalité régionale de comté voisine, et de 1040 véhicules pour le tronçon entre la Route 255 et le village de Saint-Adrien. Le tronçon entre la municipalité de Saint-Adrien et la Route 161 dans la municipalité régionale de comté d'Asbestos présente un DJMA de 520 véhicules. Enfin, le DJMA sur la route 257 entre les villages de Saint-Adrien et de Saint-Joseph-de-Ham-Sud est de 270 véhicules.

Du côté de l'évolution des débits de circulation, la figure 12.2 montre que les augmentations de débit varient de 10% pour le tronçon de la Route 255 entre les agglomérations d'Asbestos et de Danville, à 232% pour le tronçon de la Route 255 entre la ville d'Asbestos et l'intersection de la Route 216. Outre la dernière augmentation mentionnée, on retrouve les plus fortes augmentations sur le tronçon de la Route 255 à l'ouest de la ville de Danville et sur le tronçon de la Route 216 entre le canton de Saint-Camille et la municipalité de Stoke avec des croissances respectives de 141% et 123%.

### ◇ **L'ÉTAT DE LA CHAUSSÉE**

En général, le réseau routier est en bon état. De nombreuses réfections ont eu lieu au cours des dernières années. Parmi les plus importantes, mentionnons la Route 116 au sud de la ville de Danville ainsi que la Route 255 entre la ville d'Asbestos et le pont enjambant la rivière Nicolet Sud-Ouest dans la municipalité de Wotton. Une réfection majeure a également eu lieu sur la Route 255 à l'intérieur du village de Wotton.

La Route 249, entre le village de Saint-Georges-de-Windsor et la ville d'Asbestos, a connu une réfection au milieu des années 1990.

Parmi les artères formant le réseau régional, seuls les tronçons de la Route 255 à l'ouest de la ville de Danville et de la Route 257, ne sont pas asphaltés. Dans ces deux cas, l'état de la route laisse à désirer.

Avec l'abandon du projet de prolongation de l'Autoroute 55 entre la ville de Richmond et Saint-Albert, un programme de réaménagement global de la Route 116 entre les villes de Richmond et de Plessisville a été entrepris au cours des dernières années. Sur le territoire de la municipalité régionale de comté

d'Asbestos, le tronçon au sud-ouest de la ville de Danville a connu une réfection importante dans les années 1980. Le réaménagement du second tronçon, situé au nord-est de la ville de Danville, n'est pas prévu avant 1998.

La Route 255 entre les villages de Saint-Camille et de Wotton a connu à la fin des années 1980 une réfection économique. Cette réfection n'ayant pas corrigé la fondation, on constate sur ce tronçon de nombreux vallons. Soulignons que la Route 255 entre le pont de la rivière Nicolet Sud-Ouest et le village de Saint-Camille ne possède pas d'accotement.

#### ◇ **LE TRANSPORT LOURD**

La Route 116 est le principal corridor emprunté par la circulation lourde sur notre territoire. On dénombre un fort volume de camionnage sur cette artère. Le transport lourd y est principalement de transit. La Route 116 sert également d'accès ou de sortie à la région. À partir de la Route 116, le principal accès au territoire est la Route 255 (boulevard Daniel-Johnson dans la ville de Danville). Le camionnage lourd se voit forcé de traverser le centre de la ville de Danville. À cet endroit, les véhicules lourds doivent effectuer plusieurs virages serrés et traverser un rond point (Carré de Danville) relativement étroit. Soulignons également, qu'en raison de la présence de gravières dans le secteur du chemin des Canadiens et dans le secteur du chemin Craig sur le territoire de la municipalité de Shipton, des camions doivent emprunter le réseau local de la municipalité de Shipton et de la ville de Danville pour accéder au réseau supérieur.

Le transport du bois représente une source de problèmes à certains endroits sur notre territoire. En effet, on observe un volume non-négligeable de camions de bois circulant sur le réseau local qui n'est pas conçu pour ce genre de trafic. La situation est particulièrement présente dans le cas du 10<sup>e</sup> rang dans la paroisse de Saint-Joseph-de-Ham-Sud. Cette situation cause de nombreux torts à cette artère locale.

Le ministère des Transports du Québec a adopté en 1995 un réseau de camionnage pour l'ensemble de la province. Avec ce réseau de camionnage, les municipalités ont obtenu des pouvoirs de régler le transport lourd sur leur réseau local. Les municipalités locales de la municipalité régionale de comté d'Asbestos sont actuellement à adopter des règlements à cet effet afin de limiter la circulation lourde au réseau supérieur.

La situation du transport lourd sur le territoire de la MRC d'Asbestos devrait se modifier de façon significative au cours des prochaines années. L'usine Magnola est actuellement en construction en bordure de l'agglomération Danville-Shipton. La venue de cette entreprise générera une circulation lourde importante en plus de celle qui sera générée par les nouvelles entreprises qui s'amèneront suite à l'implantation de Magnola.

#### ◇ **LES SECTEURS PROBLÉMATIQUES**

Après analyse du réseau routier sur le territoire, certains secteurs problématiques ont été relevés. Ces secteurs problématiques sont identifiés à la figure 12.3.

#### **La Route 255 dans Danville : Un réseau routier inadéquat pour la circulation lourde**

Le tronçon de la Route 255 entre les agglomérations d'Asbestos et de Danville présente le plus fort volume de circulation sur le territoire de la municipalité régionale de comté d'Asbestos. À la hauteur de la ville de Danville, la Route 255 passe d'une artère à quatre voies avec accotements à une artère à deux voies avec trottoirs. À cet endroit, ce tronçon traverse un milieu commercial et résidentiel à grande densité de construction. Les véhicules lourds doivent effectuer plusieurs virages serrés et traverser un rond point (Carré de Danville) relativement étroit. La situation est particulièrement difficile pour les camions remorques. Cette situation entraîne un problème d'engorgement, d'insécurité et d'inconfort pour

les camionneurs, les piétons et les résidents (rues Water et Daniel-Johnson) en raison de l'étroitesse des rues Daniel-Johnson et Water ainsi qu'en raison de la configuration du Carré de Danville avec la présence d'un monument au centre de cette place et de stationnements qui réduisent considérablement l'espace de manœuvre à cet endroit. Enfin mentionnons que c'est dans ce secteur que l'on retrouve la jonction des Routes 116 et 255. Avec l'augmentation de la circulation lourde générée par la venue du projet Magnola, la situation du camionnage lourd à cet endroit sera encore plus problématique.

Conscient de la situation, le ministère des Transports du Québec a mandaté en janvier 1998, une firme de professionnels dans le domaine pour effectuer l'analyse de la demande future de la circulation et de l'offre du réseau routier actuel et futur dans ce secteur. Cette étude, complémentaire à celle effectuée en décembre 1996 sur la situation actuelle, analyse les impacts de la demande future sur le réseau routier en place à partir de la situation démographique actuelle et projetée ainsi qu'à partir de la situation du développement industriel et commercial actuel et projeté dans la MRC d'Asbestos sur un horizon de 15 ans. En se basant sur l'analyse précédente, l'étude analyse trois solutions potentielles identifiées par le ministère pour faire face à la demande future.

Après analyse des données, l'étude confirme que dans sa forme actuelle, la Route 255 n'est pas en mesure de desservir les débits de circulation futurs. La situation future du transport routier de la Route 255 justifie des interventions importantes telles que des réaménagements majeurs de la Route 255 ou la mise en place d'une voie de contournement de l'agglomération de Danville.

#### ***La Route 116 : Une route qui ne correspond plus aux standards***

Le tronçon de la Route 116 au nord-est de la ville de Danville présente de nombreuses lacunes. Ce tronçon ne répond pas aux standards correspondant à son type de route. Les principales déficiences de ce tronçon de la Route 116 sont : une chaussée et une emprise trop étroites, des accotements de mauvaise qualité, un pourcentage de visibilité au dépassement faible et des pertes de visibilité dues au profil vertical.

#### ***La Route 257 : Une artère en mauvais état***

La Route 257 entre la paroisse de Saint-Joseph-de-Ham-Sud et la municipalité de Saint-Adrien est l'unique accès au mont Ham, un des principaux éléments sur lequel repose le développement récréo-touristique de la municipalité régionale de comté d'Asbestos. Depuis quelques années, de fortes sommes d'argent ont été investies dans le but de mettre en valeur cet endroit et d'attirer plus de touristes. Toutefois, la Route 257 est dans un état discutable. Cette situation sert de frein au développement de ce centre récréo-touristique. Le tracé de la Route 257 présente une topographie difficile et on retrouve sur cette artère, une courbe prononcée qui représente un risque pour la sécurité des automobilistes. Lors de la rétrocession du réseau routier aux municipalités, la Route 257 entre le chemin Gosford et le village de Saint-Adrien, a été remise à la paroisse de Saint-Joseph-de-Ham-Sud et à la municipalité de Saint-Adrien.

#### ***L'accès au territoire de la municipalité de Trois-Lacs et au Camp musical : Un accès déficient***

La municipalité de Trois-Lacs n'est desservie que par un seul accès, soit le boulevard Larochelle à partir de la Route 255. Advenant un problème majeur, bloquant de façon importante le boulevard Larochelle, la population de Trois-Lacs pourrait se voir coupée du réseau routier.

Le Camp musical d'Asbestos inc., situé sur le territoire de la municipalité de 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.

### **La Route 255 entre les villages de Wotton et de Saint-Camille : Une fondation inadéquate**

La Route 255 entre les villages de Saint-Camille et de Wotton a connu à la fin des années 1980 une réfection économique. Cette réfection n'ayant pas corrigé la fondation, on constate sur ce tronçon de nombreux vallons. Soulignons que la Route 255 entre le pont de la rivière Nicolet Sud-Ouest et le village de Saint-Camille ne possède pas d'accotement; cette absence d'accotement représente également une source de problèmes du point de vue de la sécurité.

#### ◇ **LES CONTRAINTES RELIÉES 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.

Dans le cadre de la révision des schéma d'aménagement, la MRC doit déterminer les voies de circulation dont la présence, actuelle ou projetée, dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général.

En rapport avec l'identification des voies de circulation, la MRC doit fixer des règles minimales en matière de zonage ou de lotissement pour obliger les municipalités de leur territoire à adopter des dispositions réglementaires pour atténuer les impacts recensés.

#### ◆ La santé publique et le bien-être général

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 et projetées, à partir du débit journalier moyen sur le tronçon de route considéré ainsi que la vitesse affichée.

Après évaluation à partir du *Guide d'évaluation des niveaux sonores en bordure des voies de circulation routière*, compte tenu du débit actuel (1995) de la circulation qui est relativement faible sur le réseau routier de la MRC d'Asbestos, seul le tronçon de la Route 255 entre Asbestos et Danville présente actuellement un niveau sonore pouvant engendrer des impacts.

Cependant, compte tenu des importants changements dans la région, le tronçon de la route 116 a également été retenu. Pour l'évaluation des débits de la prochaine décennie, les DJMA a été évalué à partir d'une croissance de 4% annuellement.

Les tableaux suivants présentent les tronçons retenus, leur DJMA pour l'année 1995 et la projection de 2005, la vitesse affichée et leurs isophones projetés compte tenu du dBA.

#### **Route 255 entre Danville et le boulevard Saint-Luc à Asbestos – vitesse affichée est de 90 Km/h :**

ANNÉE	DJMA	55 dBA	60 dBA	65 dBA
1995	5 960	85 m	45 m	20 m
2005	8 820	110 m	55 m	25 m

**Route 116 entre Chemin Kingsey et la Rivière Nicolet Sud-Ouest – vitesse affichée est de 90 Km/h :**

ANNÉE	DJMA	55 dBA	60 dBA	65 dBA
1995	3 600	---	---	---
2005	5 330	80 m	40 m	20 m

**Route 116 de la rue Du Carmel au Chemin Denison – vitesse affichée est de 90 Km/h**

ANNÉE	DJMA	55 dBA	60 dBA	65 dBA
1995	3 900	---	---	---
2005	5 770	85 m	45 m	20 m

## ♦ La sécurité

Le principal élément qui touche la sécurité à l'égard de la présence d'infrastructures routières touche les accès au réseau routier. Après analyse de la situation, on peut conclure que la situation actuelle est bonne puisqu'aucun endroit présentant des problèmes de visibilité avec un taux d'accident significatif en raison d'un problème d'accès n'a été recensé. Cependant, la situation mérite que des mesures préventives soient prises.

Ainsi, sans interdire le développement en bordure du réseau routier supérieur, la MRC entend le contrôler les accès de façon à assurer une plus grande sécurité pour ceux qui utilise le réseau ainsi que ceux qui vivent en bordure de ce réseau.

Les mesures préconisées par la MRC pour assuré 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;
- . Mise en place d'un lien plus formelle entre l'émission des permis de construction au certificat d'accès du MTQ;
- . 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.

## 12.2 LES ORIENTATIONS ET LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

À l'égard du transport routier, la Municipalité régionale de comté d'Asbestos retient l'orientation suivante:

### **DÉVELOPPER UN RÉSEAU ROUTIER SÉCURITAIRE, INTÉGRÉ AU MILIEU ET APTE À SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA MRC D'ASBESTOS**

Les objectifs d'aménagements suivants précisent l'orientation énoncée ci-dessus:

#### ***Permettre un développement sécuritaire et efficace en bordure du réseau routier existant***

La Municipalité régionale de comté désire permettre le développement en bordure des artères existantes. Toutefois, ce développement devra se faire en assurant un maintien de la fluidité de la circulation et de la sécurité pour les automobilistes et pour la population en général.

#### ***Assurer la desserte des équipements régionaux par le réseau routier à caractère régional***

La Municipalité régionale de comté d'Asbestos désire s'assurer que le réseau routier à caractère régional joue son rôle d'équipement de soutien au développement régional. La Municipalité régionale de comté d'Asbestos désire s'assurer que chacun des équipements régionaux sera desservi par le réseau routier régional permettant l'interrelation entre les diverses infrastructures.

#### ***Favoriser la concentration de la circulation lourde et de transit sur le réseau supérieur et sur les artères éloignées des zones d'habitation***

Afin de minimiser les coûts d'entretien du réseau routier et de minimiser l'impact qu'engendre la circulation lourde et de transit pour la population, la Municipalité régionale de comté d'Asbestos favorise la concentration de la circulation lourde et de transit sur le réseau supérieur. De plus, elle favorise l'utilisation des artères les plus éloignées possible des zones d'habitation.

## 12.3 LES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT

### ***Politique relative au développement en bordure du réseau routier supérieur (gestion des corridors routiers)***

Le réseau routier supérieur a comme rôle premier de permettre le déplacement des véhicules de la façon la plus fluide et la plus sécuritaire possible. Même si ce réseau est d'abord destiné au déplacement, il est évident que les corridors routiers représentent également des secteurs attrayants pour le développement. Afin de combiner ces deux éléments, la Municipalité régionale de comté retient les balises suivantes pour le développement en bordure du réseau supérieur.

Le développement en bordure du réseau routier supérieur devra être composé d'activités moins susceptibles d'être affectées par les contraintes engendrées par un flux important de circulation et pour la présence de camionnage. Dans le cas des secteurs situés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation, le développement devra être de faible densité et devra prévoir des largeurs de terrain suffisantes pour éloigner les accès les uns des autres.

Les développements proposés en bordure des routes de niveau supérieur devront minimiser le nombre d'accès donnant directement sur le réseau routier supérieur. L'aménagement de ces accès devra respecter le cadre normatif élaboré sur ce sujet par le ministère des Transports, tel que présenté en annexe.

*Le schéma d'aménagement révisé  
Version définitive - Novembre 1998*

Enfin, les nouvelles constructions devront être suffisamment éloignées de la voie de circulation pour assurer un dégagement nécessaire à la visibilité des automobilistes et pour réserver un espace suffisant pour une construction éventuelle d'une voie de service si nécessaire.

### **Politique relative au réseau de camionnage**

La Municipalité régionale de comté souscrit au projet du ministère des Transports du Québec et incite les Municipalités locales à adopter une réglementation concernant le transport lourd sur le territoire. À l'intérieur de leur plan d'urbanisme, chacune des Municipalités locales devra identifier les artères faisant partie du réseau de camionnage en vigueur et les secteurs problématiques à la bonne marche du réseau de camionnage (ex. virage trop serré pour un camion) et devra proposer des solutions à apporter. Pour sa part la Municipalité régionale de comté d'Asbestos travaillera à assurer la concertation entre les diverses Municipalités locales, afin d'assurer une bonne intégration du réseau de camionnage.

## **12.4 LE CADRE NORMATIF (DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE)**

### **Normes concernant le développement en bordure du réseau routier supérieur (gestion des corridors routiers)**

Dispositions relatives à l'aménagement d'accès en bordure du réseau routier supérieur [article 12.1.1]  
Marge de recul pour les constructions en bordure du réseau routier supérieur. [article 12.1.2]

## **12.5 LES PRINCIPALES AMÉLIORATIONS DEVANT ÊTRE APPORTÉES (PLAN D'ACTION)**

### **Mise en place d'une voie de contournement de l'agglomération de Danville pour solutionner le problème de transport lourd à cet endroit**

Le transport lourd dans l'agglomération de Danville est une source majeure de problèmes pour les résidents mais également pour les camionneurs.

L'étude d'opportunité (phase 1) de décembre 1996 produit pour le ministère des Transports, sur le transport routier de la Route 255 dans le secteur Danville-Shipton démontrait que les éléments problématiques de la Route 255 sont les suivants :

- . la pente de 12% jumelé à une courbe horizontale sur la rue Daniel-Johnson;
- . le milieu dense et les nombreux accès le long de la Route 255 dans la ville de Danville;
- . La géométrie déficiente du carré Danville;
- . La courbe en S sur la rue Water dans le secteur de l'hôtel de ville de Shipton.

Cependant, l'impact du trafic routier évalué en 1996, malgré ces déficiences physiques relevées précédemment, ne justifiait pas de modifications majeures au réseau routier actuel. Les niveaux de service obtenus alors étaient acceptables et pas encore critiques.

La deuxième phase de l'étude d'opportunité, produite en 1998, qui analysait la situation future (sur un horizon de 15 ans) du trafic routier sur la Route 255, met en lumière suffisamment d'éléments problématiques qui, ajoutés aux déficiences physiques notées lors de l'Étude de la phase 1, permettent de justifier des interventions majeures à l'axe routier de la Route 255. Ces éléments identifiés dans la deuxième phase de l'étude sont :

- les niveaux de service critiques obtenus pour les différents éléments de la Route 255 en situation future du trafic routier;
- le transport de matières dangereuses qui transite par un milieu urbain dense pour atteindre les municipalités avoisinantes et qui pourraient créer un incident important pouvant affecter les riverains tout en limitant l'accès à la MRC;
- le niveau sonore élevé ( $Leq = 70$  dB) et les vibrations associées aux passages des véhicules lourds que l'on retrouve actuellement sur la rue Water et qui ne feront que s'accroître avec l'augmentation du trafic en situation future.

L'étude d'opportunité conclue donc que la situation future du trafic routier sur la Route 255 dans les limites de la ville de Danville justifie des interventions importantes sur cet axe routier majeur pour la MRC d'Asbestos. Après analyses de diverses options, l'étude retient un contournement au nord de la ville de Danville, comme le montre la figure 12.4.

La Municipalité régionale de comté d'Asbestos fait sienne les conclusions de l'étude mentionnées plus haut et demande au ministère des Transports d'aménager dans les plus brefs délais une voie de contournement à l'agglomération de Danville. La municipalité régionale de comté d'Asbestos retient le tracé 2 du contournement nord qui est proposé dans l'étude (figure 12.4) comme tracé à mettre en place.

Par ailleurs, consciente de l'impact de la mise en place d'une telle voie de contournement sur le développement général de la ville de Danville, la Municipalité régionale de comté d'Asbestos demande qu'une attention particulière soit portée sur des mesures d'intégration de la voie de contournement. Ainsi, l'aménagement d'un carrefour majeur servant de porte d'entrée à la Ville de Danville via le Chemin Craig (rue Grove) devra être prévu. À cet endroit, un élargissement de la chaussée ou l'aménagement de bretelles devraient être prévu afin de faciliter l'accès à la Ville de Danville. Afin d'assurer un maximum de sécurité, ce carrefour devrait être doté de feux de circulation.

Enfin, dans le but de maintenir une fluidité de la circulation sur la nouvelle voie, les accès devront y être limités et tout développement en bordure être accompagné d'une voie de service. Ainsi, la réglementation d'urbanisme devra interdire les accès privés le long de cette voie de contournement. Seuls les accès de rue pourront être autorisés.

La Municipalité régionale de comté d'Asbestos, propose de former à court terme un comité spécial composé d'intervenants politiques et économiques des municipalités de Danville, de Shipton et d'Asbestos pour suivre le dossier et assurer une mise en place du projet avec le minimum d'impacts sur le milieu.

Lors de l'aménagement de la voie de contournement de l'agglomération de Danville, le tronçon de la Route 255 situé dans les limites de la Ville de Danville devra être maintenu dans le réseau supérieur. Ce maintien, malgré que le camionnage lourd y sera interdit, se justifie par la présence de la continuité de la Route 255 de l'autre côté de la Route 116.

12.4

VERSO

***Remettre la Route 257 dans le réseau supérieur et réfection substantielle de l'artère***

*Le schéma d'aménagement révisé  
Version définitive - Novembre 1998*

---

La Municipalité régionale de comté d'Asbestos propose de remettre dans le réseau supérieur (sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec) la Route 257 entre la municipalité de Saint-Adrien et la paroisse de Saint-Joseph-de-Ham-Sud afin d'assurer une desserte adéquate du mont Ham, infrastructure récréative de premier plan pour la région. La Route 257 nécessite une remise en état complète.

**Mise en place d'un deuxième accès au territoire de la municipalité de Trois-Lacs et d'une route d'accès au Camp musical**

Afin d'assurer une sécurité adéquate à la population de la municipalité de Trois-Lacs et d'assurer un accès convenable au Camp musical, la Municipalité régionale de comté d'Asbestos propose l'aménagement d'une route dans la partie ouest de la municipalité de Trois-Lacs à proximité du Camp musical. Ce deuxième accès au territoire de la municipalité de Trois-Lacs devrait être aménagé à partir de la Route 249 sur le territoire de la municipalité de Shipton.

## **12.6 TRANSPORT FERROVIAIRE**

Il n'y a plus de voie ferrée en opération sur le territoire de la municipalité régionale de comté. Cependant, les emprises existent toujours. Elles traversent le territoire de la municipalité de Shipton et de la ville de Danville à proximité de la Route 116. Il existe également une emprise à l'est de la ville de Danville qui se rend jusqu'aux installations de JM Asbestos inc. Cette emprise est située en totalité sur la propriété de JM Asbestos inc. Il serait toujours possible de les exploiter à nouveau ou du moins de profiter de ces corridors.

L'emprise ferroviaire qui traverse la municipalité de Shipton et la ville de Danville fait actuellement l'objet d'un projet d'aménagement d'une piste multifonctionnelle pour le vélo et la motoneige.

## **12.7 LE TRANSPORT EN COMMUN**

Il n'existe actuellement qu'un seul type de transport en commun pour la municipalité régionale de comté d'Asbestos. Ce système s'adresse aux personnes handicapées. Le service de transport adapté est offert par l'organisme à but non-lucratif Transbestos inc. Il dessert sept des neuf municipalités de la municipalité régionale de comté. Les deux municipalités non participantes sont Saint-Adrien et Saint-Joseph-de-Ham-Sud paroisse.

## **12.8 LE VÉLO**

Depuis 1997, une piste multifonctionnelle servant aux vélos et à la motoneige à été aménagée sur l'emprise ferroviaire abandonnée du Canadien National. Cette piste qui traverse les municipalités de Shipton et de Danville, fait parti de la Route verte, l'autoroute du vélo au Québec.

À partir de la piste multifonctionnelle, un réseau secondaire de voies cyclables pour desservir l'ensemble de la municipalité régionale de comté est planifié. Ce réseau secondaire empruntera principalement le réseau routier existant. L'emprise de la Route 255 entre les agglomérations d'Asbestos et de Danville représente un potentiel intéressant pour l'aménagement d'une voie cyclable. Une étude de faisabilité à l'égard de ce projet de réseau secondaire est actuellement en cours et des travaux entre les agglomérations de Danville et d'Asbestos sont prévus pour 1999.

Ce schéma d'aménagement propose la mise en place d'une voie de contournement de l'agglomération de Danville. Le tracé aura à traverser la piste multifonctionnelle (Route verte). Dans les circonstances, le projet de voie de contournement devra inclure une piste cyclable en site propre à l'instar de la piste aménagée en bordure de la Route 55 dans le secteur de Saint-Grégoire-de-Greenlay.

## **12.9 LES ORIENTATIONS ET LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT**

À l'égard des autres modes de transport, la Municipalité régionale de comté d'Asbestos retient l'orientation suivante :

### **PROTÉGER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EXISTANTES.**

L'objectif d'aménagement suivant précise l'orientation énoncée ci-dessus:

#### ***Maintenir en une seule entité les emprises ferroviaires existantes***

La Municipalité régionale de comté d'Asbestos considère que les emprises ferroviaires abandonnées présentent un intérêt majeur en raison du réseau qu'elles forment. Ces emprises offrent un potentiel très intéressant pour l'implantation d'équipements récréatifs ou d'équipements d'utilités publiques. La mise en place de telles emprises aujourd'hui est quasi impensable. La Municipalité régionale de comté d'Asbestos favorise le maintien en une seule entité de ce corridor.

## **12.10 LE CADRE NORMATIF (DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE)**

### ***Dispositions relatives à la protection des emprises ferroviaires***

Usages autorisés à l'intérieur des emprises ferroviaires existantes. [article 12.1.1]

Interdiction de morceler une emprise ferroviaire. [article 12.1.2]

Interdiction de démolir les ponts et leurs assises. [article 12.1.3]