

**XXIII<sup>e</sup> CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE  
PARIS 2007**

## **QUÉBEC – RAPPORT NATIONAL**

### **SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS1**

#### **DÉFIS POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DU SYSTÈME DE TRANSPORT ROUTIER**

#### **LA PRISE EN COMPTE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LE SYSTÈME DE TRANSPORT ROUTIER AU QUÉBEC : UN DÉFI AU QUOTIDIEN POUR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ)**

Jean-Pierre BEAUMONT et Dan SAUCAN  
Ministère des Transports du Québec  
[Jean-Pierre.Beaumont@mtq.gouv.qc.ca](mailto:Jean-Pierre.Beaumont@mtq.gouv.qc.ca)  
[Remus-Dan.Saucan@mtq.gouv.qc.ca](mailto:Remus-Dan.Saucan@mtq.gouv.qc.ca)

## RÉSUMÉ

Avec l'adoption de la Loi sur le développement durable en 2006, le gouvernement du Québec a mis en place un cadre de gestion pour l'ensemble des ministères et organismes de l'administration publique. Le ministère des Transports du Québec (MTQ) qui avait déjà adopté en 1992 une politique sur l'environnement s'inscrivant dans une perspective de développement durable, poursuivra, dans une démarche d'amélioration continue, la prise en compte du développement durable dans ses produits, services et activités.

Le présent rapport fait le point tant sur la démarche québécoise de développement durable que sur celle du ministère des Transports du Québec particulièrement sur le transport routier. Des enjeux de durabilité ont été déterminés en fonction du Plan stratégique 2005-2008 du Ministère. Ces enjeux ont été regroupés en fonction des trois piliers du développement durable, soit dans les domaines environnemental (🌍), social (👥) et économique (💰). L'analyse de chacun de ces enjeux permet d'évaluer la démarche du Ministère en matière de développement durable et d'examiner des actions et des réalisations.

Afin de s'assurer de la prise en compte adéquate de l'environnement et du développement durable, le Ministère entend mettre en œuvre un système de gestion environnementale (SGE) soit une approche globale en matière de gestion de l'environnement et de développement durable, qui deviendrait une composante de son système de gestion et qui serait conforme à la norme ISO 14001, et ce, dans la continuité de sa politique sur l'environnement. L'ensemble des outils de gestion qui sera mis en place sera organisé de manière cohérente en vue d'assurer, dans la gestion quotidienne, une prise en charge adéquate des questions environnementales et de développement durable, et ainsi favoriser une amélioration de la performance environnementale sur une base continue

Le Ministère dont la démarche de développement durable s'inscrit dans les priorités gouvernementales s'assurera de la prise en compte du développement durable dans le secteur des transports et, en particulier dans celui du transport routier. Il élabore présentement et mettra en œuvre divers plans d'action dont celui de développement durable. Ces efforts continus seront bénéfiques pour l'ensemble de la société québécoise. Avec la concertation souhaitée des différents ministères et organismes, le Québec pourra avec fierté se joindre au cortège des nations qui prennent leurs responsabilités et qui travaillent ardemment à la sauvegarde de notre planète Terre.

## INTRODUCTION

Le développement durable est plus qu'un concept d'actualité au Québec. Le gouvernement québécois a en effet mis en place un nouveau cadre de gestion, particulièrement avec la Loi sur le développement durable, qui rejoint l'ensemble des ministères et organismes dans la poursuite des objectifs du développement durable. Cela a des incidences au ministère des Transports du Québec (MTQ) et dans sa sphère d'action, les transports. Le présent document, qui ne porte que sur le système de transport routier, permettra de mettre en contexte la démarche gouvernementale de développement durable menée au Québec, celle du ministère des Transports, et quelques-uns des résultats obtenus grâce à cette démarche, en examinant quelques enjeux en matière de durabilité.

# 1 LE DÉVELOPPEMENT DURABLE AU QUÉBEC : UN NOUVEAU CADRE DE GESTION

## 1.1 Contexte mondial

Sans procéder à un historique détaillé, rappelons que la Conférence des Nations Unies sur l'environnement humain, tenue en 1972 à Stockholm, a été l'occasion de prendre en considération les aspects sociaux et environnementaux, dans un contexte de développement et de mondialisation. Elle a en outre permis la mise sur pied du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE). En 1980, la *Stratégie mondiale de la conservation* présente une définition du concept de développement durable, mais celui-ci sera précisé et mis en valeur en 1987, avec la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (CMED), dite Commission Brundtland du nom de sa présidente, Mme Gro Harlem Brundtland. Le développement durable sera alors défini comme « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs » (CMED, 1988<sup>1</sup>, UICN, PNUE, WWF, 1980). À l'échelle mondiale, le concept de développement durable fait son chemin, tout comme les concepts de diversité biologique et de changements climatiques, qui sont interreliés.

Le concept de développement durable a connu sa consécration lors du premier Sommet de la Terre, celui de Rio de Janeiro en 1992, alors qu'il s'impose comme approche de développement au sein des nations. Les Sommets de la Terre subséquents le montrent, et des organisations internationales comme l'Organisation des Nations Unies (ONU), l'Organisation de coopération et développement économiques (OCDE), l'Agence Internationale de la Francophonie (AIF) et l'Association mondiale de la Route (AIPCR) l'intègrent dans leur planification stratégique. Plusieurs pays, notamment la France et la Belgique, tout comme le Canada et le Québec, ont entrepris, à leur façon, des démarches gouvernementales de développement durable.

## 1.2 Démarche gouvernementale en développement durable

À la suite de la conférence de Stockholm, en 1972, le Québec s'est doté d'un ministère de l'Environnement. Puis, dès les années 80, il s'est engagé officiellement dans la voie du développement durable en participant aux travaux de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement et en adhérant aux objectifs du rapport Brundtland. En 1991, le Comité interministériel sur le développement durable (CIDD) est mis en place afin d'harmoniser les diverses activités gouvernementales en matière de développement durable et d'intégrer ce concept et ses principes dans les projets d'élaboration des politiques, plans et programmes du gouvernement du Québec.

## 1.3 Plan de développement durable

En novembre 2004, le ministère de l'Environnement du Québec (MENV) a déposé, un avant-projet de loi sur le développement durable et lancé le Plan de développement durable (MENV, 2004a, 2004b, 2004c). Ce plan s'articule autour des éléments suivants : une consultation publique, une législation sur le développement durable, une stratégie gouvernementale de développement durable, des actions menées par les ministères et les organismes de l'administration publique, un mécanisme d'évaluation, de suivi et de

---

1. Par la suite, en 1991, l'Union mondiale pour la nature, le Programme des Nations Unies pour l'environnement et le Fonds mondial pour la nature ont précisé dans le rapport *Sauver la planète* que le développement durable est « le fait d'améliorer les conditions d'existence des communautés, tout en restant dans les limites de la capacité de charge des écosystèmes » (UICN, PNUE, WWF, 1991).

reddition de comptes prévoyant la création d'un poste de commissaire au développement durable et enfin, une participation de tous les acteurs de la société (MENV, 2004b).

### 1.3.1 Loi sur le développement durable

Afin de refléter cette priorité gouvernementale, le gouvernement du Québec modifie, en février 2005, la désignation du ministère de l'Environnement (MENV), qui deviendra le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). Puis, la population et les groupes d'intérêts seront invités à participer à la consultation sur le Plan de développement durable et sur l'avant-projet de loi, dans le cadre d'une tournée régionale de 21 villes du Québec (de février à mai 2005). Cette consultation a permis au Ministère de recevoir plus de 550 mémoires et de favoriser la participation de plus de 3 500 personnes. C'est à la suite de cet exercice que le projet de loi 118 sur le développement durable sera déposé à l'Assemblée nationale, le 13 juin 2005. La Loi sur le développement durable sera quant à elle promulguée le 19 avril 2006 (Gouvernement du Québec, 2006a). Un Fonds vert est alors créé et un nouveau droit est inscrit dans la Charte des droits et libertés de la personne.

### 1.3.2 Stratégie gouvernementale de développement durable

La stratégie gouvernementale constitue un cadre de référence en développement durable destiné à garantir la cohérence et la cohésion des actions menées dans ce domaine par l'administration publique. La stratégie repose sur une vision - « Une société où la qualité de vie du citoyen est et demeurera une réalité. Une société responsable, innovatrice et capable d'excellence dans toutes ses réalisations. Une société misant sur l'harmonie entre le dynamisme économique, la qualité de l'environnement et l'équité sociale. » - et trois enjeux fondamentaux liés à la connaissance, à l'action responsable et à l'engagement social (MDDEP, 2006a). Ces enjeux se traduisent en neuf orientations, qui se déclinent en 29 objectifs. Une fois que la stratégie gouvernementale aura été adoptée, près de 150 organismes de l'administration publique devront planifier leurs actions et définir leurs priorités en matière de développement durable en conformité avec ce cadre de référence, qui sera en vigueur pendant au moins cinq ans.

## **2. LE DÉVELOPPEMENT DURABLE AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**

Depuis les années 1970, la prise en compte de l'environnement au Ministère a permis d'atteindre des résultats intéressants, que ce soit par des actions concrètes ou des mesures générales. Les premières évaluations environnementales remontent d'ailleurs à cette époque.

### 2.1 Politique sur l'environnement

Dès 1992, le ministère des Transports du Québec a confirmé son engagement dans la voie du développement durable avec l'adoption d'une politique sur l'environnement (MTQ, 1994). En adoptant cette politique, le Ministère reconnaissait ses responsabilités en matière d'environnement, et plus particulièrement en ce qui a trait à la recherche de solutions aux problèmes environnementaux liés au transport. Le document d'appui, intitulé *Éléments de problématique et fondements de la Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec* (Sauvé, 1994), précisait d'ailleurs que l'adoption du concept de développement durable comme fondement de la politique remettait en question la culture même de l'organisation, ses valeurs et ses traditions.

## 2.2 Plan stratégique

Avec la mise en place du Plan stratégique 2000-2003 (MTQ, 2001a, 2000), le Ministère intègre le développement durable à sa mission. Celle-ci devait toutefois être précisée dans le plan 2005-2008 : « Assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement durable du Québec » (MTQ, 2005a). Pour le Plan stratégique 2005-2008, le Ministère a retenu cinq enjeux relatifs aux systèmes de transport : le développement durable, la sécurité des usagers, la pérennité des infrastructures, la desserte des régions et des marchés et la mobilité en milieu urbain (MTQ, 2005a). Il a par la suite défini trois grands défis à relever dans le secteur des transports au cours des prochaines années :

1. Consolider les réseaux existants pour répondre aux enjeux que constitue la sécurité des usagers et la pérennité des infrastructures de transport.
2. Optimiser les systèmes de transport pour répondre aux enjeux que constituent la desserte des régions et des marchés ainsi que la mobilité en milieu urbain dans un contexte de développement durable des transports.
3. Moderniser le Ministère pour le rendre mieux apte à offrir des services de qualité au meilleur coût possible (MTQ, 2005a).

Afin de se donner les moyens de relever ces défis, trois orientations ont été définies, qui ont été subdivisées en dix axes d'intervention couvrant l'ensemble des activités ministérielles : la sécurité des usagers, la conservation des infrastructures, l'exploitation des infrastructures, les réseaux internationaux et interrégionaux, les réseaux urbains, l'environnement et le développement durable, la recherche et l'innovation, la gestion des ressources, les relations avec les partenaires publics et privés et les relations avec la population et avec les entreprises. Vingt et un objectifs ont été établis et répartis dans cette structure. Ainsi, l'axe d'intervention sur l'environnement et le développement durable comporte deux objectifs, l'un sur l'élaboration et la mise en œuvre du Plan de développement durable du Québec et l'autre sur l'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie gouvernementale sur les changements climatiques, toujours dans le secteur des transports.

## 3. DES ENJEUX DE DURABILITÉ DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Sur une base volontaire et dans le respect de ses engagements, le Ministère s'est déjà inscrit dans la voie du développement durable. Afin de pouvoir évaluer sommairement le chemin parcouru dans une optique d'amélioration continue, des enjeux de durabilité ont été définis, en fonction des axes d'intervention du plan stratégique ministériel. Les enjeux ont été regroupés en fonction des trois piliers du développement durable, soit dans les domaines environnemental (🌍), social (👥) et économique (💰). L'analyse de chacun de ces enjeux permet d'évaluer la démarche du Ministère en matière de développement durable, de déterminer quels sont les maillons à améliorer et d'examiner les actions et les réalisations.

### 3.1 Domaine environnemental

#### Maintenir la diversité biologique (🌍1)

Le maintien de la diversité biologique au Québec est l'enjeu fondamental de la Stratégie québécoise de diversité biologique 2004-2007, adoptée par le gouvernement du Québec et à laquelle contribue le ministère des Transports (MENV, 2004d, 2004e). Dans sa politique sur l'environnement, le Ministère avait d'ailleurs déjà convenu de ses responsabilités environnementales, dans le premier principe : « Le Ministère planifie, conçoit et réalise ses mandats et ses activités en tenant compte de l'environnement. Il assume sa part de responsabilité dans la résolution des problèmes environnementaux liés au transport. » Le Ministère s'engage à « réaliser des évaluations environnementales de façon à préserver l'équilibre des écosystèmes, les processus écologiques et la diversité biologique et à intégrer toutes les composantes des milieux naturel et humain au processus d'évaluation environnementale » (MTQ, 1994).

#### Lutter contre les changements climatiques (🌍2)

Les études montrent que dans l'ouest et le centre du Québec méridional, au cours de la période 1960-2003, les températures moyennes se sont élevées de 0,75 à 1,25 °C (Yagouti, Boulet et Vescovi, 2006). Même si, en 2003, le Québec présentait le meilleur bilan en matière d'émissions de gaz à effet de serre (GES) par habitant au Canada<sup>2</sup>, les différents moyens de transport y ont dégagé dans l'atmosphère près de 34 millions de tonnes équivalent de CO<sub>2</sub> de GES. C'est plus du tiers des émissions de GES totales du Québec, tous secteurs d'activité confondus. Le transport routier (voitures, camions et autobus) est à lui seul responsable de 85,9 % des émissions du secteur des transports et de 32,1 % des émissions totales de GES du Québec (MDDEP, 2006b).

Devant ces faits, force est de conclure que la lutte contre les changements climatiques pose d'immenses défis et exige des actions immédiates et concertées. Pour le MTQ et ses partenaires (agences, sociétés de transport, associations, centres de recherche et universités, entreprises privées etc.), la lutte contre les changements climatiques est orientée dans deux directions principales :

- réduction des émissions de gaz à effet de serre;
- adaptation aux changements climatiques.

#### Améliorer l'efficacité énergétique (🌍3)

Les actions efficaces visant la réduction des émissions de GES passent par une diminution de la consommation de combustibles. Ainsi, la nouvelle stratégie énergétique du gouvernement - « L'énergie pour construire le Québec de demain » - est axée non seulement sur le développement du potentiel énergétique du Québec, mais aussi sur une utilisation plus efficace de l'énergie en vue d'accroître la prospérité des Québécois, de mieux protéger l'environnement et d'être mieux préparés face aux défis de l'avenir (MRNF, 2006). Mettant nettement l'accent sur les ressources renouvelables, sur l'efficacité énergétique et sur les nouvelles technologies, la stratégie énergétique lance des défis pour chaque domaine d'activité. Il faut préciser que l'utilisation des produits pétroliers et de leurs dérivés, particulièrement pour les transports, est la principale responsable des émissions de GES au Québec. Le pétrole, importé en totalité, explique aussi la majeure

---

2. Québec - 12,1 tonnes équivalent de CO<sub>2</sub> (t CO<sub>2</sub> éq.), Canada - 23,4 t CO<sub>2</sub> éq., Alberta - 23,4 t CO<sub>2</sub> éq. (MDDEP, 2006b).

partie de la facture énergétique du Québec. Autant sur le plan environnemental que sur les plans social et économique, le Québec a donc tout intérêt à rationaliser sa consommation de produits pétroliers. Les transports, où les produits pétroliers occupent la quasi-totalité du marché, doivent par conséquent être mis à contribution.

### 3.2 Domaine social

#### Contribuer à améliorer la sécurité routière (■1)

On sait que l'insécurité routière a un coût social et économique élevé<sup>3</sup> et constitue une préoccupation majeure pour la population. Le bilan du Québec en matière de sécurité routière a connu une nette amélioration au cours des dernières décennies, et ce, malgré un accroissement important du nombre de véhicules (MTQ et SAAQ, 2001). On a misé beaucoup sur la prévention, mais d'autres mesures et actions sont prévues afin de maintenir le niveau des performances, étant donné la récente tendance à la hausse en ce qui a trait au nombre de morts et de blessés graves.

#### Améliorer la mobilité des personnes et des marchandises dans les villes du Québec et la qualité de vie de leurs habitants (■2)

Même si les automobilistes québécois préfèrent les véhicules peu énergivores, le parc automobile – véhicules de promenade, véhicules utilisés à des fins institutionnelles, professionnelles ou commerciales et des véhicules hors réseau routier (VHR) – a augmenté constamment au cours de la dernière décennie<sup>4</sup> (Lepage et Zal, 2006). Face à cette réalité et dans un esprit d'équité, l'accessibilité et la mobilité sont devenues pour le Ministère des enjeux majeurs en matière de durabilité. Une mobilité qui vise autant le transport des personnes que celui des marchandises.

Comme les transports collectifs des personnes favorisent le développement des villes, leur prospérité et la qualité de vie de leurs habitants et qu'ils s'inscrivent dans la perspective du développement durable, le Ministère encourage l'utilisation, qu'il s'agisse des services de transport en commun en milieux urbains, du taxi ou du covoiturage. En ce qui concerne le transport des marchandises, la principale orientation est le développement du transport intermodal.

#### Revoir les relations avec les partenaires publics et privés (■3)

Le gouvernement ayant conclu des ententes sur la décentralisation et la régionalisation avec les autorités municipales et régionales, le Ministère détermine actuellement quels sont les actions et les programmes ministériels dont la mise en œuvre pourrait être confiée aux municipalités ou aux municipalités régionales de comté (MRC) et procédera éventuellement à une décentralisation, en fonction des décisions que prendra le gouvernement à cet égard. Le Ministère verra également à adapter ses programmes aux caractéristiques des régions.

---

3. On estime que la diminution de 15 % du bilan routier pour la période 2001-2005 produirait un « bénéfice sociétal » de l'ordre de 1,8 milliard dollars (MTQ et SAAQ, 2001).

4. Selon l'Institut de la statistique du Québec, en 2004 on comptait 5,2 millions de véhicules, dont 74,4 % étaient des véhicules de promenade, ce qui représente une augmentation de 20,9 % par rapport à 1996. Pour la même période, le parc des véhicules lourds de 3 t et plus augmentait de 13,7 % et celui des véhicules de transport en commun de 8,5 %, pendant que le nombre de motoneiges (161 440) et de VTT (294 706) atteignait un sommet inégalé (Lepage et Zal, 2006).

## Améliorer les services et les relations avec la population et les entreprises (¶4)

Pour améliorer les services et les relations avec la population et les entreprises, le Ministère entend créer un portail gouvernemental en matière de transport, en collaboration avec ses partenaires, et mettre en place des services ministériels en ligne. Le portail gouvernemental en matière de transport doit regrouper les services en ligne qui sont déjà offerts dans ce champ d'activité pour permettre à la population de faire des opérations avec les ministères et les organismes publics concernés, de façon directe, sécuritaire et efficace à partir d'un seul endroit. Les premières étapes ont déjà été franchies, avec l'ouverture du Guichet unique des transporteurs. Une fois lancé, le portail donnera accès à plusieurs services du Ministère, de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et de la Commission des transports du Québec (CTQ).

### 3.3 Domaine économique

#### Maintenir les actifs du patrimoine collectif (¶1)

Avec une superficie de plus de 1,6 million km<sup>2</sup> et une population, en 2005, d'environ 7,6 millions d'habitants, le Québec possède un vaste réseau routier concentré dans le sud-ouest et le sud, où six régions métropolitaines (agglomérations urbaines), dont Montréal et Québec, regroupent sur leur territoire 66 % de la population et 68 % des emplois.

Les 185 000 kilomètres du réseau routier québécois relèvent de la compétence du ministère des Transports du Québec (réseau routier supérieur; 29 157 kilomètres en longueur réelle), des municipalités (réseau routier local; environ 90 500 kilomètres), du ministère des Ressources naturelles (routes d'accès aux ressources; environ 61 500 kilomètres), d'Hydro-Québec (environ 3 300 kilomètres) et de l'État fédéral (environ 500 kilomètres) (MTQ, 2006a). Le réseau routier supérieur, géré par le Ministère, est réparti en cinq classes (tableau 1). Chaque année, près de 90 milliards de kilomètres sont parcourus par les usagers sur le réseau routier québécois.

Le Ministère gère, sur le réseau supérieur, un parc de structures qui compte 4 924 ponceaux de plus de 4,5 m, ponts sur cours d'eau, ponts d'étagement, murs de soutènement, tunnels et stations de pompage.

Le réseau routier est un élément important du patrimoine collectif et un atout essentiel pour l'économie et pour la société québécoise. Mais il est vieillissant, la majorité des autoroutes ayant été construites dans les années 1960 et 1970. La situation est la même en ce qui concerne les nombreuses structures que l'on trouve dans le réseau routier sous la responsabilité du Ministère.

#### Assurer une exploitation durable des infrastructures (¶2)

Les activités d'exploitation du réseau routier supérieur comprennent l'entretien hivernal, l'entretien courant et périodique réalisé en été de même que les activités de surveillance (monitorage) du réseau et de gestion des corridors routiers.



**Tableau 1 - Réseau routier supérieur du Québec - structure et caractéristiques (MTQ, 2006a)**

Classe de route	Longueur réelle <sup>5</sup> (Km)	Caractéristiques.
Autoroutes	5 625	Infrastructures autoroutières.
Nationales	8 898	Grands axes routiers interrégionaux et axes reliant les agglomérations principales.
Régionales	5 455	Axes routiers reliant les agglomérations principales et celles-ci aux agglomérations secondaires.
Collectrices	7 743	Axes routiers reliant les petites agglomérations (moins de 5 000 habitants) aux agglomérations plus importantes, directement ou par une route de classe supérieure.
Accès aux ressources	1 436	Axes d'accès à des zones de ressources naturelles ou à des zones de récréation ou de conservation publiques, à l'exclusion des routes relevant du ministère des Ressources naturelles.
Total :	29 157	

### Améliorer les réseaux de transport internationaux et interrégionaux du Québec (☒ 3)

Afin de réaliser certains grands travaux qui permettront d'améliorer la fluidité et la sécurité des déplacements dans les grands corridors routiers reliant le Québec à ses principaux partenaires économiques ou pour terminer le maillage entre chacune des régions du Québec, la planification concertée des grands corridors de transport et une harmonisation des cadres normatifs reconnus par les administrations de transports nord-américaines est nécessaire, et cela, dans une perspective de développement durable.

### Soutenir la recherche et l'innovation en matière de transport (☒ 4)

En plus d'avoir mis sur pied un programme de recherche, le Ministère encourage l'utilisation des nouvelles technologies dans les systèmes de transport. Les systèmes de transport intelligents (STI), notamment, présentent un important potentiel pour rendre les réseaux de transport plus sûrs, plus efficaces, plus fiables et plus écologiques, sans qu'il soit toujours nécessaire de modifier physiquement l'infrastructure existante (Saucan et Lefebvre, 2005). Les STI sont mis en place à des endroits stratégiques sur le réseau routier, où ils jouent un rôle déterminant sur le plan de l'environnement et pour la sécurité routière, en améliorant la fluidité de la circulation, en permettant des interventions plus rapides en cas d'urgence ou en facilitant les déplacements des personnes et des marchandises.

### 3.4 Gouvernance ministérielle

La protection de l'environnement, le progrès social et l'efficacité économique étant indissociables dans la conception gouvernementale du développement durable, les ministères, notamment le ministère des Transports, et les organismes publics doivent concevoir une approche en matière de gouvernance qui conjugue ces grands objectifs de façon harmonieuse.

5. La longueur réelle est la longueur obtenue en soustrayant le chaînage de fin du chaînage de début d'une section de route en tenant compte de toutes les chaussées (et non du nombre de voies). Exemple : une route à deux ou quatre voies contiguës d'une longueur L a une longueur réelle L (puisque'elle a une chaussée), tandis qu'une section de route avec des chaussées séparées (avec une chaussée droite et une chaussée gauche de longueur L) a une longueur de 2L. Les bretelles sont incluses dans cette longueur.

## 4 DES RÉALISATIONS EN DÉVELOPPEMENT DURABLE

Sans faire un inventaire exhaustif des réalisations accomplies en matière de développement durable, on peut montrer pour chacun des enjeux de durabilité, classés selon les piliers du développement durable, de quelle façon le concept a été pris en compte.

### 4.1 Dimension environnementale

#### Maintenir la diversité biologique (🌍1)

Dans le cadre de l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement, mais également pour de nombreux projets routiers non assujettis à cette loi, le Ministère a réalisé un grand nombre d'études d'impacts sur l'environnement biophysique et humain. Les conclusions de ces études ont amené le Ministère à proposer et appliquer diverses mesures d'atténuation. Ainsi, à l'occasion des travaux de doublement de la chaussée de l'autoroute 55 en Estrie (sud du Québec), le Ministère a construit un passage pour la grande faune en utilisant, entre autres, une structure existante (Gagné, 2005). La mesure contribue à réduire les effets négatifs de la circulation routière sur les populations de cerfs de Virginie et à améliorer la sécurité pour les usagers de la route.

Dans le projet de réaménagement de la route 175 reliant la région administrative du Saguenay–Lac-Saint-Jean et la ville de Québec, la capitale du Québec, le Ministère prévoit rehausser le niveau d'un lac afin de compenser les pertes ponctuelles d'habitats du poisson et des milieux humides et construire une clôture métallique sur une distance de 50 km avec des passages sous la chaussée à des endroits appropriés afin de contrôler la grande faune et ainsi assurer une meilleure sécurité routière. Le programme d'intervention porte également sur l'élimination des mares salines dans le corridor routier, la signalisation des zones à risque et la mise en œuvre d'un plan de communication à l'intention des usagers de la route (Martel et Turgeon, 2006).

De récents travaux indiquent que le réseau routier est un vecteur pour la dissémination de certaines espèces végétales qui sont envahissantes, comme le roseau commun (*Phragmites australis*), dont le pollen est allergène pour environ 10 % de la population, comme dans le cas de l'herbe à poux (*Ambrosia artemisiifolia*) (Jodoin, 2006; Lavoie, 2006). Le Ministère a chargé l'Université Laval de réaliser un projet de recherche, nommé Phragmites, qui vise, entre autres, à dresser le bilan de l'envahissement des emprises autoroutières du Québec par le roseau et à raffiner les outils de gestion écologique de la végétation des emprises autoroutières afin qu'ils prennent en compte les avantages que procure cette plante (Lafrance, 2006).

Quant à l'herbe à poux, principale cause de la rhinite allergique, appelée communément rhume ou fièvre des foins et dont un Québécois sur dix est atteint, le Ministère est membre, depuis sa création, de la Table québécoise sur l'herbe à poux (TQHP) qui a lancé en 2005 une nouvelle campagne de sensibilisation « L'herbe à poux, j'en NEZ assez ! » Cette campagne vise à sensibiliser la population aux effets néfastes de cette plante sur la santé et à la nécessité de la maîtriser. Le Ministère, conscient de la présence de l'herbe à poux dans ses dépendances vertes, généralement dans les deux premiers mètres, a aussi confié à l'Université McGill la réalisation de deux projets de recherche, l'un sur le contrôle de l'herbe à poux par l'installation d'un couvert végétal compétitif dans les abords autoroutiers (Di Tommaso et Massicotte, 2002) et l'autre sur la suppression de l'herbe à poux à l'aide d'un produit naturel, soit une solution saline (Watson, Buron et Costa, 2005).

Le paysage est aussi pris en considération, comme le montre l'exemple du prolongement de l'autoroute Robert-Bourassa, où il y avait des impacts visuels, entre autres, au parc de l'Escarpement, une des dernières forêts urbaines de grande ampleur sur le territoire de la ville de Québec, qui était traversée en son centre, ce qui créait une importante rupture dans la continuité visuelle et fonctionnelle. Les mesures d'atténuation ont consisté en une végétalisation de toutes les surfaces touchées par les travaux, la mise en place de remblais et de déblais de pentes différentes, la plantation d'arbres non alignés le long du boulevard, le déplacement de la piste cyclable et du trottoir vers l'intérieur du parc et la création d'un aménagement paysager entre le boulevard ou le trottoir et la piste cyclable. Il y a eu construction d'un pont de type urbain et des mesures d'atténuation avec de la stabilisation et de la remise en végétation des berges avec des espèces indigènes, l'aménagement d'un sentier piéton et un traitement architectural soigné du pont (Groupe HBA experts-conseil, 2004).

### Lutter contre les changements climatiques (🌍2)

La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) passe par des programmes et des actions visant l'efficacité énergétique, le développement et l'utilisation du transport collectif et alternatif, le développement du transport intermodal pour les marchandises, le soutien à l'innovation technique ainsi que la sensibilisation des partenaires du Ministère et de la population. Dans le cadre du Plan d'action gouvernementale 2006-2012 sur les changements climatiques, le Ministère envisage d'adopter une norme relative aux émissions de GES pour les véhicules légers vendus au Québec à partir de 2010 (la norme proposée est celle qui est en vigueur en Californie), d'utiliser l'éthanol dans un pourcentage de 5 % dans le carburant vendu par les distributeurs d'essence, d'ici à 2012, (un éthanol produit localement, à partir de la biomasse forestière, de résidus agricoles et de matières résiduelles), d'inciter les municipalités à réglementer d'ici à 2010 la marche au ralenti des véhicules, etc. (Gouvernement du Québec, 2006b). Déjà, le Ministère mène plusieurs projets visant la réduction des gaz à effet de serre, notamment en innovation technologique dans le secteur des véhicules et des carburants de remplacement (BioMer, 2005; Lamy, 2001; etc.).

Quelles que soient les mesures mises en place aujourd'hui en vue de la réduction des émissions de GES, les changements climatiques auront des répercussions sur les transports de demain sur plusieurs plans. Le ministère des Transports du Québec prépare déjà ses activités et ses infrastructures afin d'être en mesure de faire face à ces changements. Dans cette direction s'inscrivent, d'une part, une série d'études et, d'autre part, des projets et des travaux menés dans les régions déjà touchées.

### Améliorer l'efficacité énergétique (🌍3)

L'efficacité énergétique faisait certes déjà partie des préoccupations du Ministère, dans des perspectives environnementale et financière, mais la mise en œuvre de la Stratégie énergétique 2006-2015 du Québec, en mai 2006, a fourni un cadre précis pour la mise en œuvre d'une série de mesures à court, moyen et long terme (MRNF, 2006). Ces mesures visent à la fois le transport automobile (amélioration de la performance du parc automobile québécois, covoiturage, conduite plus efficace), le transport en commun (amélioration des infrastructures, incitatifs divers) et le transport des marchandises (inspections obligatoires des véhicules lourds pour en vérifier l'efficacité énergétique, cabotage maritime, transfert vers le ferroviaire et mise au point de technologies destinées à améliorer la performance énergétique, comme la réfrigération par camion). D'autres mesures touchent directement

le secteur public, qui a un devoir d'exemplarité, et prévoient la réduction du transport (de 20 % d'ici à 2010 par rapport au niveau de 2003) ou la modification de la politique d'achat dans l'Administration, afin de privilégier la performance énergétique des équipements et installations.

## 4.2 Dimension sociale

Sur le plan social, comme sur les plans environnemental et économique, le Ministère se préoccupe d'intégrer dans ses orientations stratégiques et dans la mise en œuvre de ses programmes les principes du développement durable.

### Contribuer à améliorer la sécurité routière (■1)

Parallèlement à ses efforts visant à améliorer l'efficacité et la qualité des systèmes de transport, le Ministère accorde une grande importance à la sécurité routière, comme en témoigne la politique de sécurité dans les transports, volet routier, mise en place en 2001 (MTQ et SAAQ, 2001). La performance du Québec le classe parmi les administrations ayant les taux de décès sur les routes les moins élevés par milliard de kilomètres parcourus. Tandis que le nombre de véhicules en circulation est passé de 2,3 millions en 1973 à 5,1 millions en 2003, le nombre de décès est passé, pour les mêmes années, de 2 209 à 621 (MTQ, 2006a). Afin d'accélérer les interventions en cas d'urgence et d'améliorer la fluidité de la circulation en général, le Ministère a mis en place un ensemble de stratégies et d'outils, dont les centres de gestion de la circulation. Ceux-ci sont déjà en service dans plusieurs agglomérations urbaines, notamment à Montréal et dans la région de Québec.

### Améliorer la mobilité des personnes et des marchandises dans les villes du Québec et la qualité de vie de leurs habitants (■2)

La dissociation habitat-emploi et surtout l'allongement des distances entre le domicile et le lieu de travail ont contribué à accroître l'usage des transports motorisés parmi les populations vivant en périphérie des agglomérations urbaines, en particulier l'usage de la voiture. Dans ce contexte, le Ministère concentre ses efforts vers une *planification intégrée* des transports. Les plans de transport en sont un bon exemple. Leur mise à jour est réalisée de plus en plus dans une perspective de développement durable. Ces plans prennent également en compte les réalités régionales grâce aux mécanismes de consultation des populations locales et des organismes de développement régionaux prévus dans le processus d'élaboration.

Toujours dans une perspective à la fois environnementale (réduction de la pollution et des émissions de GES), sociale (équité, accessibilité, sécurité routière) et économique (diminution des coûts associés à la congestion routière), le Ministère soutient le *transport collectif* par différents programmes et projets. Depuis 1995, l'utilisation du transport en commun n'a cessé d'augmenter<sup>6</sup>, mais la situation demeure fragile à en juger par les évolutions récentes. L'objectif principal de la nouvelle politique gouvernementale en matière de transport collectif est donc d'accroître l'utilisation de ce mode de transport partout au Québec, que ce soit dans les milieux urbains ou ruraux (MTQ, 2006b).

---

6. En 2003, les grandes agglomérations urbaines comptaient 510 millions de personnes transportées. Cette hausse de plus de 58 millions est attribuable en grande partie à l'augmentation de l'utilisation du transport en commun (métro et autobus) sur l'île de Montréal (47 % de la hausse) et des trains de banlieue dans la région de Montréal (16 % de la hausse). Mais d'autres régions enregistrent des résultats similaires (Québec, Gatineau). Ce qui place le Québec, en 2004, au premier rang au Canada en ce qui a trait au nombre de déplacements en transport en commun par habitants (94,6), avant l'Ontario (79,8) et l'Alberta (66,8) (Québec, 2006).

L'objectif précis est d'augmenter le nombre d'usagers de 8 % d'ici à 2012, et ainsi d'accroître la part du transport collectif dans l'ensemble des modes de transport des personnes.

Pour y parvenir, on prévoit : répartir de façon équitable la contribution financière des municipalités, des gouvernements et des usagers; améliorer les services offerts (mesures fiscales pour les employeurs et les usagers, soutien financier annuel, renforcement de la sécurité et de la sûreté dans les transports en commun); moderniser et développer les infrastructures et les équipements (aide publique pour différents programmes, soutien à l'innovation, augmentation de l'accessibilité au transport pour les personnes à mobilité réduite); soutien aux solutions de rechange à l'automobile (transport interrégional par autocar, amélioration de l'accessibilité aux taxis, soutien au transport collectif dans les régions peu peuplées, encouragement aux déplacements à pied et à vélo).

Parmi les mesures fiscales récemment annoncées, il faut souligner la déductibilité à 200 % pour les entreprises à l'achat de titres de transport pour leurs employés et la non-imposition de cet avantage pour ces derniers, un crédit d'impôt pour les usagers du transport en commun, le remboursement de la taxe sur le carburant diesel pour les organismes de transport en commun afin d'améliorer les services.

Par ailleurs, le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2003, vise à améliorer l'accessibilité à des services efficaces et efficaces en partenariat avec les acteurs des milieux ruraux (35 projets soutenus par le Ministère en 2004-2005). En outre, le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté pour les personnes handicapées géré par le Ministère a permis, en 2003, à environ 65 000 personnes d'avoir accès à ce type de transport. La même année, des services de transport adapté étaient offerts dans 817 municipalités sur un total de 1 118 et, en 2004-2005, dans le cadre du programme, 73 taxis ont été modifiés pour permettre le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

Il faut également signaler que le Ministère a mis sur pied plusieurs programmes et mesures visant à encourager les solutions de rechange à l'utilisation individuelle de la voiture, dont font partie le covoiturage et le transport actif. Dans cette perspective, le Ministère met à la disposition de la population une banque de données dans laquelle les automobilistes peuvent offrir des places dans leur voiture pour effectuer la navette entre le domicile et le lieu de travail. Dans le même contexte, un autre programme soutient financièrement les travailleurs désireux de s'abonner au transport en commun.

En 1995, une politique sur le vélo a été adoptée dans le but d'encadrer les interventions sur le réseau routier dont le Ministère a la responsabilité et de tenir compte des besoins des cyclistes. Grâce à cette politique et aux initiatives des partenaires municipaux et régionaux, le réseau québécois totalisait en 2005 plus de 7 000 kilomètres de voies cyclables, dont 3 400 sur l'itinéraire cyclable la Route verte. Ce réseau, d'une longueur totale de 4 353 km, a été aménagé à 83 % par le Ministère, qui est également responsable de son entretien.

C'est un fait bien connu que, pour les agglomérations urbaines, la congestion génère non seulement de la pollution et des émissions de GES, mais aussi des coûts importants pour l'économie locale. Une étude récente estimait le coût socio-économique de la congestion

récurrente<sup>7</sup> dans la grande région de Montréal, pour l'année 1998, à 779 millions de dollars (2004). Toujours à Montréal, la dernière Enquête Origine – Destination de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) constatait que, malgré les gains du transport collectif, le taux de motorisation pour la période 1998-2003 a été de 9 %, ce qui représente 65 000 automobiles de plus. En outre, selon l'Enquête sur les véhicules au Canada – 2004, le parc de poids lourds (masse brute de 15 t et plus) a parcouru en moyenne 74 450 kilomètres à l'échelle du Québec.

### Revoir les relations avec les partenaires publics et privés (¶¶3)

Le Ministère entend développer et améliorer ses relations avec ses partenaires. Ainsi, en Estrie, une région du sud du Québec où on est aux prises avec un très sérieux problème de collisions avec la grande faune (orignal, cerf de Virginie ou chevreuil), le Ministère, en partenariat avec la Société de la faune et des parcs (FAPAQ), la Sûreté du Québec (SQ) et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), mène diverses actions visant à réduire le nombre de ces collisions : campagne annuelle de sensibilisation des conducteurs, projet pilote de permis spéciaux de chasse au cerf sans bois, vérification de la signalisation en place ou demandée et mise à jour annuelle des analyses spatiales visant la détection des endroits à risque (Gagné, 2005).

### Améliorer les services et les relations avec la population et les entreprises (¶¶4)

Dans une autre palette d'actions, des préoccupations sociales sont prises en considération dans différents projets d'infrastructures routières. Dans le cas du réaménagement de la route 175, le Ministère mène une étude psychosociale auprès des riverains expropriés afin d'évaluer les effets de la procédure d'expropriation (Martel et Turgeon, 2006). Dans le cadre de la construction de l'autoroute 70 (secteur La Baie), les conséquences économiques seront évaluées auprès des commerçants touchés par les transferts de circulation. D'ailleurs, pour chacun de ses projets de réaménagement routier d'importance, le Ministère effectue ses propres consultations auprès des populations concernées, avant même de mettre la touche finale au projet. Le Ministère s'assure ainsi d'améliorer ses projets en fonction des suggestions des personnes et des groupes consultés.

## 4.3 Dimension économique

La mondialisation des marchés a favorisé l'accroissement et la diversification des échanges commerciaux. Depuis les années 1990 une nouvelle économie a émergé, régie davantage par la demande que par l'offre, ce qui a forcé les entreprises à s'ajuster, particulièrement en ce qui a trait à la gestion des stocks (le *just in time*). Dans ce contexte, l'équation croissance économique - développement des systèmes de transport est évidente : la plus grande flexibilité exigée de la part des entreprises est largement fondée sur la mobilité.

### Maintenir les actifs du patrimoine collectif (¶ 1)

C'est aussi dans cette perspective que le Ministère a fait de la pérennité des infrastructures de transport un enjeu majeur. Conscient du vieillissement des infrastructures, le Ministère a augmenté ces dernières années les niveaux

---

7. Congestion causée par une demande (volume de circulation) qui excède l'offre (fixe) du réseau routier. On la constate principalement aux périodes de pointe du matin et du soir.

d'investissement dans la conservation et l'amélioration des chaussées et des structures. Même si les besoins sont toujours grands, on peut dire que ces investissements ont porté leurs fruits. Pour établir la qualité du réseau routier, le Ministère se sert de l'indice de rugosité international (IRI), qui mesure le confort au roulement. Selon cet indice, en 2005, 77,5 % du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE) et 62,1 % du réseau québécois étaient en bon état.

Le Ministère est également préoccupé par la *protection et la conservation du patrimoine culturel* lié aux transports. Un exemple : les ponts couverts. Depuis le milieu du 19<sup>e</sup> siècle jusqu'en 1958, plus de 1 000 ponts couverts ont été construits sur le territoire du Québec. De ces témoins pittoresques d'une autre époque, il n'en reste plus que 91. La menace de démolition de ponts couverts, un peu partout au Québec, a ravivé l'intérêt du public pour la conservation de ces ouvrages. C'est dans cette perspective qu'une mise à jour de l'inventaire ainsi qu'une inspection des ouvrages ont été entreprises par le ministère des Transports, notamment afin d'évaluer l'intérêt touristique de ce patrimoine.

#### Assurer une exploitation durable des infrastructures (☒ 2)

Jusqu'à tout récemment, le traitement des abords autoroutiers consistait en une tonte différenciée, de l'accotement jusqu'aux terrains des riverains, laissant uniquement les deux premiers mètres près de la chaussée soumis à une tonte basse, précisément là où prolifère l'herbe à poux. La nouvelle approche adoptée par le Ministère, la gestion écologique de la végétation, élimine la tonte, sauf sur les deux premiers mètres à partir de la chaussée, où elle pourrait même être accentuée afin d'assurer une bonne visibilité (sécurité routière) et de dégager les délinéateurs, ce qui permettrait à la fois un meilleur contrôle de l'herbe à poux et un encadrement visuel de qualité (MTQ, 2005b). Cette approche consiste à laisser la flore locale s'épanouir pour offrir un paysage fleuri et diversifié aux usagers de la route. Au besoin, un simple fauchage cyclique permettra de contrôler la croissance des arbres. En 2004-2005, 70 % des abords routiers faisaient l'objet d'une gestion écologique de la végétation; en 2005-2006, le pourcentage a augmenté à 80 %.

Afin de réduire l'impact environnemental de l'entretien des fossés routiers, le Ministère a normalisé la « méthode du tiers inférieur », qui consiste à réduire le creusage des fossés au strict minimum et à utiliser la nature comme alliée (MTQ, 2005c). Seul le fond du fossé est nettoyé par creusage, c'est-à-dire le tiers inférieur de la profondeur totale du fossé, et ce, seulement si c'est nécessaire. Les avantages constatés sont nombreux : forte diminution de l'érosion des talus des fossés, réduction importante de la sédimentation dans le fond des fossés, meilleure harmonisation du corridor routier avec le paysage agroforestier environnant, réduction des coûts en raison de l'augmentation du kilométrage de fossés nettoyés quotidiennement et à la diminution de 30 % à 60 % du volume de déblais à éliminer, satisfaction des propriétaires riverains devant une stabilité accrue des fossés et réduction importante du volume de sédiments et de la charge polluante (d'origine agricole ou autre) vers les plans d'eau naturels. Quant à la viabilité hivernale, un plan de gestion environnementale des sels de voirie est en préparation, en concertation avec les ministères et organismes concernés.

### Amélioration du réseau routier des corridors internationaux et interrégionaux ( 3)

Au cours de l'année 2005, autant les exportations du Québec que les importations ont connu des progressions par rapport à l'année précédente<sup>8</sup>. Le transport routier demeure le mode le plus important en ce qui concerne la valeur des marchandises transportées. Il représente 62 % de la valeur des échanges commerciaux avec les États-Unis et 27,4 % avec le Mexique, dans ce cas il s'agit d'une augmentation de 8,5 % par rapport à l'an 2000 (Gamache, 2006).

Afin d'encourager le transport intermodal, vecteur majeur d'un développement durable en transports, le Ministère a mis en œuvre, entre autres, deux importants programmes : le programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire, qui vise les chemins de fer d'intérêt local (CFIL)<sup>9</sup> (objectif : mise en place des infrastructures intermodales), et la Politique de transport maritime et fluvial et sa stratégie d'action (MTQ, 2001b). Ainsi, le nombre de wagons circulant sur les CFIL est passé de 200 062 en 2004 à 204 474 en 2005. D'autre part, seulement en 2005-2006, trois projets d'infrastructures maritimes et intermodales ont permis le transfert de plus de 500 000 t de marchandises de la route vers des barges sur le fleuve.

Dans ce contexte, des efforts soutenus sont faits par le Ministère et ses partenaires afin d'accroître l'efficacité des grands corridors internationaux et interrégionaux par la réalisation de projets majeurs d'amélioration du réseau routier – le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur<sup>10</sup> (RSSCE) – et par un renforcement de la coopération avec les administrations voisines. Les nouvelles technologies, comme les STI, sont mises aussi à contribution. Le poste douanier de Lacolle en est un exemple.

### Soutenir la recherche et l'innovation en matière de transport ( 4)

L'information et la communication sont parmi les principales caractéristiques de la mobilité durable. Ainsi, répondant aux préoccupations des usagers de la route à cet égard, le Ministère a créé le guichet unique d'information routière : « Inforoute ». Il collabore aussi à la mise en place d'un système plus complet, « le 511 », qui permettra de mieux établir les itinéraires pour les usagers et d'améliorer les interventions sur la route (corps policiers, urgences santé, pompiers, assistance routière, etc.). Plusieurs des associations et organismes qui travaillent conjointement avec le Ministère accordent une attention particulière aux systèmes de planification des itinéraires et trajets optimaux. Ces systèmes contribuent à la diminution de la consommation de combustibles, avec des effets positifs sur l'environnement et la santé de la population, sans parler des économies qu'ils permettent de réaliser. Dans la même perspective d'amélioration de la mobilité, le Ministère privilégie également l'aménagement de voies réservées, particulièrement pour le transport collectif, y compris le covoiturage.

---

8. Les exportations québécoises vers les États-Unis, le principal partenaire commercial, ont augmenté de 2,9 %, générant un surplus de la balance commerciale de 32,6 milliards \$. Les trois marchés les plus importants pour le Québec après celui des États-Unis, soit le Royaume-Uni, le Japon et la France, ont augmenté pour atteindre une valeur de 3,6 milliards \$. Pour les importations, outre les États-Unis, les quatre principaux marchés d'approvisionnement du Québec sont, par ordre d'importance, la Chine, le Royaume-Uni, l'Algérie et la Norvège (Gamache, 2006).

9. Chemin de fer d'intérêt local (CFIL) : transporteur local ou régional qui exploite une ligne dite secondaire ou à faible densité et qui n'achemine généralement que de la marchandise à destination ou en provenance du territoire qu'il dessert.

10. Le RSSCE représente un sous-ensemble du réseau routier supérieur de 7 722 km (longueur réelle), constitué des infrastructures de transport en soutien au commerce extérieur québécois avec le reste du Canada et les principaux partenaires internationaux, particulièrement les États-Unis.



#### 4.4 Gouvernance ministérielle

Le Ministère se veut proactif dans la démarche gouvernementale de développement durable. Il participe aux travaux du Comité interministériel de développement durable (CIDD) et des groupes que ce dernier met en place. Il entend participer aux grands chantiers intersectoriels qui seront mis en place par le gouvernement de façon à créer la synergie nécessaire à la mise en œuvre de la stratégie gouvernementale, qui devrait être adoptée en 2007.

Comme l'exige la Loi sur le développement durable, le Ministère produira un Plan d'action ministériel de développement durable (PAMDD), qui fera l'objet d'un suivi annuel. D'ailleurs, déjà dans son rapport de gestion annuel, le Ministère fait le point sur les recommandations du Vérificateur général du Québec en matière de développement durable. Il fait aussi le suivi des objectifs du Plan stratégique 2005-2008 (MTQ, 2006a). Avec le nouveau contexte, il faudra assurer un suivi des recommandations du commissaire au développement durable.

Bien qu'il soit intéressant, et même utile, de répertorier les réalisations durables afin de faire connaître les réussites et de pouvoir en généraliser l'application, il reste que le Ministère est conscient que dans ce contexte de mondialisation des enjeux environnementaux, il doit aller plus loin dans la prise en compte de l'environnement et du développement durable. Il a donc entrepris un repositionnement de la fonction *Environnement* et mis en place un comité directeur sur la gestion environnementale, qui coordonne la planification et la mise en place d'un système ministériel de gestion environnementale (SGE).

Afin de s'assurer de la prise en compte adéquate de l'environnement et du développement durable dans l'ensemble de ses produits, services et activités, le Ministère entend mettre en œuvre une approche globale en matière de gestion de l'environnement et de développement durable, qui deviendrait une composante de son système de gestion et serait conforme à la norme ISO 14001, et ce, dans la continuité de sa politique sur l'environnement. L'ensemble des outils de gestion qui sera mis en place sera organisé de manière cohérente en vue d'assurer, dans la gestion quotidienne, une prise en charge adéquate des questions environnementales et de développement durable, et ainsi favoriser une amélioration de la performance environnementale sur une base continue.

## CONCLUSION

La démarche gouvernementale en matière de développement durable, amorcée en 1992 avec l'adoption de la Politique en environnement, prend un nouvel envol avec la Loi sur le développement durable et la stratégie gouvernementale de développement durable. Avec la mise en place de son système ministériel de gestion environnementale, le Ministère favorisera la prise en compte du développement durable dans la gestion quotidienne de ses activités, produits et services. Le Ministère prépare un plan d'action de développement durable, en conformité avec les principes de développement inscrits dans la Loi sur le développement durable et les objectifs de la stratégie gouvernementale de développement durable qui sera adoptée en 2007. Il fait de même avec un plan intégré aux changements climatiques et à l'efficacité énergétique. L'harmonisation de ces plans d'action, et d'autres également comme les plans portant sur la diversité biologique, sur le transport collectif, etc., permettra de mesurer la progression dans la réalisation des objectifs.

Il reste que la prise en compte de principes fondamentaux du développement durable comme l'équité, l'internalisation des coûts et le principe pollueur payeur ou encore d'objectifs relatifs aux externalités, à l'écoconditionnalité et aux choix de consommation responsables nécessite une grande concertation des parties prenantes, tant au sein des gouvernements que parmi les acteurs sociaux.

La réalisation de grands travaux d'infrastructures routières suscite encore de vifs débats. Le Ministère doit élaborer des grilles pour faciliter l'évaluation de la durabilité des politiques, des plans de transport, des programmes et des projets. Il faut par ailleurs améliorer la concertation avec les populations locales et régionales.

Il est toutefois certain qu'en prenant en compte le développement durable, le Ministère s'inscrit dans les priorités gouvernementales et qu'ainsi les efforts consentis dans le secteur des transports et, en particulier dans celui du transport routier, seront bénéfiques pour l'ensemble de la société québécoise. Avec la concertation souhaitée des différents ministères et organismes, le Québec pourra avec fierté se joindre au cortège des nations qui prennent leurs responsabilités et qui travaillent ardemment à la sauvegarde de notre planète Terre.

## **BIBLIOGRAPHIE**

BioMer (2005). *Démonstration et évaluation du biodiesel pour les bateaux de croisière du Vieux-Port de Montréal et du lieu historique national du Canal-de-Lachine*. Rapport de fin de projet, Équipe BioMer, Québec, viii-52 pages.

Commission mondiale sur l'environnement et le développement (CMED) (1988). *Notre avenir à tous*, Montréal, Éditions du Fleuve, Publications du Québec, xviii-454 pages.

DiTommaso, A. et R. Massicotte (2002). *Vers une gestion intégrée et durable des dépendances vertes : le contrôle biologique de la petite herbe à poux par l'établissement d'un couvert végétal compétitif*, rapport final produit par l'Université McGill et soumis au Service de l'environnement et des études d'intégration au milieu du ministère des Transports du Québec, xiii-268 pages (incluant annexes).

Gagné, J. (2005). « Un passage pour la grande faune sous l'autoroute 55, en Estrie, une première québécoise », in Association québécoise du transport et des routes (AQTR), 40<sup>e</sup> congrès annuel *Inventer l'avenir des transports*, recueil des communications, 10-12 avril 2005, Laval (Québec), cédérom.

Gamache, C. (2006). « Commerce extérieur. 2005-2006 : les investissements font la différence », Bulletin économique du transport, ministère des Transports du Québec, Québec, juillet, n<sup>o</sup> 37.

Gouvernement du Québec (2006a). *Loi sur le développement durable*, Publications du Québec, Éditeur officiel, L.R.Q., chapitre D-8.1.1.

<http://www.mddep.gouv.qc.ca/Infuseur/communique.asp?no=954>

Gouvernement du Québec (2006b). *Le Québec et les changements climatiques : un défi pour l'avenir : plan d'action 2006-2012*, 38 pages, annexe.

[http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/plan\\_action/index.htm](http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/plan_action/index.htm)

Gourvil, L. et F. Joubert (2004). *Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal*, ministère des Transports du Québec, Montréal, 123 pages.

Groupe HBA experts-conseils (2004). *Étude d'impacts sur l'environnement : prolongement de l'axe du Vallon Ville de Québec: résumé*, document présenté au ministère des Transports du Québec et à la Ville de Québec, ii-25 pages, annexe 1.

Lamy, V. (2001). *Projet vélos électriques 2000*, Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ), Saint-Jérôme, Québec, 71 pages  
<http://www.ceveq.qc.ca/index.php?publications>

Lepage, H. et J. Zal (2006). *Le Québec – chiffres en main*, Institut de la statistique du Québec (ISQ), Québec, 58 pages.

Lavoie, C. (2006). « Comment l'herbe à poux se dissémine-t-elle au Québec? Une analyse spatiotemporelle », présentation faite à la Table québécoise sur l'herbe à poux (TQHP), 21 novembre 2006.

Jodoin, Y. (2006). *Le roseau commun (Phragmites australis) en bordure des autoroutes du Québec: une étude génétique et biogéographique*. Mémoire de maîtrise en aménagement du territoire et développement régional, Université Laval, Québec, viii-39 pages.  
(<http://www.phragmites.crad.ulaval.ca/publications.asp> )

Voir aussi Bulletin d'information sur les travaux en cours sur l'écologie du roseau commun (*Phragmites australis*) au Québec ([www.phragmites.crad.ulaval.ca](http://www.phragmites.crad.ulaval.ca) ).

Lafrance, M. (2006). « Environnement : Le roseau commun présent le long de nos corridors autoroutiers : allié opportuniste ou redoutable envahisseur? », Innovation Transport, n° 26.

<http://www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/publications/ministere/recherche/innovation/26/article3.asp>

Martel, Donald et Donald Turgeon (2006). « Dossier : route 175 : La route du parc, génie et environnement », Innovation Transport, n° 26.

<http://www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/publications/ministere/recherche/innovation/26/article1.asp>

Ministère de l'Environnement du Québec (MENV) (2004a). *Avant-projet de loi : loi sur le développement durable*, Éditeur officiel du Québec.

<http://www.assnat.qc.ca/fra/37legislature1/Av-projets/04-fAVPL.htm>

Ministère de l'Environnement du Québec (MENV) (2004b). *Plan de développement durable du Québec : document de consultation*, 43 pages.

<http://www.menv.gouv.qc.ca/developpement/2004-2007/plan-consultation.pdf>

Ministère de l'Environnement du Québec (MENV) (2004c). *Plan de développement durable du Québec : en bref*, 12 pages.

<http://www.menv.gouv.qc.ca/developpement/2004-2007/plan-enbref.pdf>

Ministère de l'Environnement du Québec (MENV) (2004d). *Stratégie québécoise sur la diversité biologique 2004-2007 : pour la mise en œuvre au Québec de la Convention sur la diversité biologique des Nations Unies*, 109 pages.

(<http://www.menv.gouv.qc.ca/biodiversite/2004-2007/strategie.pdf> )

Ministère de l'Environnement du Québec (MENV) (2004e). *Plan d'action québécois sur la diversité biologique 2004-2007 : pour la mise en œuvre au Québec de la Convention sur la diversité biologique des Nations Unies*, 41 pages.

<http://www.menv.gouv.qc.ca/biodiversite/2004-2007/planaction.pdf> )

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (2006a). *Stratégie gouvernementale de développement durable : document de consultation*, version provisoire.

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (2006b). Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2003 et évolution depuis 1990, site Internet MDDEP.

<http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2003/index.htm>

Ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec (MRNF) (2006). *L'énergie pour construire le Québec de demain : stratégie énergétique 2006-2015*, Québec, xvi-119 pages (incluant annexes).

<http://www.mrnf.gouv.qc.ca/energie/strategie/index.jsp>

Ministère des Transports du Québec (MTQ) (2006a). *Rapport annuel de gestion 2005-2006*, Québec, 178 pages, organigramme du Ministère en pochette.

<http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/ministere/rapport.asp>

Ministère des Transports du Québec (MTQ) (2006b). *Le transport des personnes au Québec : pour offrir de meilleurs choix aux citoyens : La politique québécoise du transport collectif*, Québec, xv-59 pages (incluant annexes).

Ministère des Transports du Québec (MTQ) (2005a). *Plan stratégique du ministère des Transports 2005-2008*, v-31 pages, schéma du plan stratégique.

<http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/ministere/plan.asp>

Ministère des Transports du Québec (MTQ) (2005b). La nouvelle approche québécoise de la gestion écologique de la végétation des abords d'autoroutes, site Internet, section « Réseau routier – Gestion écologique de la végétation » à l'adresse :

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/reseau/gestion\\_eco/index.asp](http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/reseau/gestion_eco/index.asp)

Ministère des Transports du Québec (MTQ) (2005c). Entretien d'été : système de drainage : norme 1401 nettoyage et creusage des fossés et des décharges, Collection Normes : ouvrages routiers, Tome VI (Entretien), chap. 1, 2005-06-15.

Ministère des Transports du Québec (MTQ) (2001a). *Plan stratégique du ministère des Transports 2001-2004*, 50 pages.

<http://www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/services/documentation/banque/requetedetail.asp?nodoc = 2155>

Ministère des Transports du Québec (MTQ) (2001b). *Politique de transport maritime et fluvial : le Québec à la barre*, ii-54 pages.

<http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/modes/maritime/politique.asp>

Ministère des Transports du Québec (MTQ) (2000). *Plan stratégique du ministère des Transports 2000-2003*, 45 pages.

Ministère des Transports du Québec (MTQ) (1994). *Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, 12 pages.  
<http://www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/services/documentation/banque/requetedetail.asp?nodoc = 254>

Ministère des Transports du Québec (MTQ) et Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) (2001). *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 : volet routier*, Québec, vii-112 pages. (<http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/securite/politique/index.asp> )

Saucan, D. R. et L. Lefebvre (2005). *Les STI, une contribution au développement durable des agglomérations urbaines?*, Revue Routes et Transports, AQTR, vol. 34, n° 2 - printemps, pages 22-25.

Sauvé, S. (1994). *Éléments de problématique et fondements de la politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, 39 pages.  
<http://www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/services/documentation/banque/requetedetail.asp?nodoc = 443>

Union mondiale pour la nature (UICN), le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et le Fonds mondial pour la nature (WWF) (1991). *Sauver la Planète : stratégie pour l'avenir de la vie*, Gland (Suisse), iv-250 pages.

Union mondiale pour la nature (UICN), le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et le Fonds mondial pour la nature (WWF) (1980), *Stratégie mondiale de la conservation : la conservation des ressources vivantes au service du développement durable*, Gland (Suisse), 59 pages.

Watson, A. K., J. Buron et C. Costa (2005). Vers une gestion intégrée et durable des dépendances vertes : la suppression de la petite herbe à poux par l'utilisation d'un produit naturel, rapport final produit par l'Université McGill (Département de phytotechnie) et soumis au Service de l'environnement et des études d'intégration au milieu (SEEIM) du ministère des Transports du Québec, x-31 pages, annexes.

Yagouti, A., G. Boulet et L. Vescovi (2006). « Évolution des températures au Québec méridional entre 1960 et 2003 », site Internet du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, document colligé par Ouranos et MDDEP.  
<http://www.mddep.gouv.qc.ca/chang-clim/meridional/resume.htm>