

## Chapitre douzième

### 12. L'organisation du transport

#### 12.1 Mise en situation

Pour la révision du schéma d'aménagement, la MRC de L'Islet doit décrire et planifier le transport terrestre, indiquer la nature des infrastructures et des équipements existants et projetés ainsi que leurs principales améliorations. Il faut également identifier la nature des nouvelles infrastructures et/ou des nouveaux équipements importants du transport terrestre dont la mise en place est projetée.

Ce chapitre traite des différents réseaux de transport utilisés dans la MRC, soit le réseau routier, le transport des personnes, le transport ferroviaire, maritime et aérien ainsi que celui employé à des fins récréatives. Ces réseaux servent autant au transport des personnes que des marchandises. Ils jouent un rôle de premier plan au niveau de l'aménagement et du développement régional.

#### 12.2 Le réseau routier

##### 12.2.1 Le réseau routier existant

Le réseau routier correspond aux équipements et infrastructures de liaison terrestre et inclut à la fois les autoroutes, les routes nationales, régionales, collectrices et locales. Malgré la faible densité de la population dans la région, celle-ci est bien desservie par son réseau routier. En effet, la présence de l'autoroute Jean-Lesage (A-20), de la route nationale 132, de la route régionale 204, de même que les routes collec-

trices 285 et 216 donnent à la MRC une desserte intéressante. Le réseau routier permet des liaisons rapides vers les grands centres et entre les municipalités de la région.

**Tableau 12-1 : Partage des responsabilités entre le ministère des Transports et les municipalités**

TRONÇON	RESPONSABILITÉ DU MTQ EN KM	RESPONSABILITÉ MUNICIPALE EN KM
Autoroute Jean-Lesage	86.09 km	
Route nationale	41.78 km	
Route régionale	86.52 km	
Routes collectrices	92.53 km	
Locale 1		76.50 km
Locale 2		383.49 km
Locale 3		48.32 km
<b>Total</b>	<b>306.92 km</b>	<b>508.31 km</b>

*Source : Ministère des Transports, 1993.*

Ce réseau est à juridiction partagée entre le ministère des Transports et les municipalités locales. Comme l'indique le tableau 12-1, le réseau routier entretenu par le ministère des Transports couvre une distance de 306,92 km alors que celui sous la responsabilité des municipalités est de 508,31 km, soit 62,4 % de l'ensemble du réseau. L'entretien à la charge des municipalités se fait sur les routes locales de niveaux 1, 2 et 3. La traversée du territoire par l'autoroute Jean-Lesage permet à l'industrie d'exporter rapidement ses produits et aux résidents d'accéder facilement aux grands centres. Cette voie de circulation est localisée dans la plaine et 3 échangeurs permettent d'y accéder. Ces derniers sont situés à L'Islet, Saint-Jean-Port-Joli et Saint-Roch-des-Aulnaies. Selon le ministère des Transports (2000), l'autoroute Jean-Lesage est utilisée quotidiennement par plus de 12 100 véhicules à l'ouest de Saint-Jean-Port-Joli et par plus de 9 500 à l'est. La route nationale 132 dessert les mêmes municipalités puisqu'elle longe également le

fleuve Saint-Laurent dans l'axe est-ouest. Le débit journalier moyen pour cet axe est d'environ 2 400 véhicules à l'ouest de Saint-Jean-Port-Joli et 2 040 à l'est. La circulation est amplifiée en période estivale, puisqu'il s'agit d'une route panoramique ponctuée de nombreux attraits touristiques.

Le nord du territoire est raccordé au sud par les routes 204 et 285. Traversant 6 municipalités, la route 204 permet également de relier plusieurs MRC dans la partie sud de la région Chaudière-Appalaches. Cette route régionale a un débit journalier moyen variable selon l'emplacement où le comptage est fait. En effet, elle est empruntée par environ 580 véhicules quotidiennement à la hauteur de Saint-Adalbert et par environ 6 200 à la hauteur de Saint-Jean-Port-Joli. Le même phénomène se produit sur la route 285, à savoir que le débit journalier moyen est beaucoup plus élevé dans le tronçon nord que dans le sud. Quant à la route 216, elle accueille une circulation moyenne de 750 véhicules par jour.

Deux collectrices (route de l'Église et le rang des Pelletier) sont également importantes et permettent d'accéder aux agglomérations de Sainte-Louise et Saint-Omer par les routes principales énumérées précédemment. Avec une circulation moyenne respective de 780 et 630 véhicules quotidiennement, il s'agit effectivement d'infrastructures essentielles pour la population locale.

Finalement, un réseau de routes locales de niveaux 1, 2 ou 3 desservant chacune des municipalités complète la couverture du territoire en termes d'infrastructures routières.

### 12.2.2 Les besoins futurs en matière de transport routier

Les besoins futurs viseraient à maintenir le réseau existant en bon état plutôt que d'envisager la construction de nouvelles infrastructures routières puisqu'il répond suffisamment à nos besoins. Il faut dire que la MRC de L'Islet connaît une diminution de sa population, depuis un certain temps, et qu'elle a peu de nouvelles constructions par rapport à d'autres territoires.

Tableau 12-2 : Infrastructures routières importantes

TYPE	NOM	TRONÇON
Autoroute	Autoroute Jean-Lesage (20)	Traverse la plaine
		Échangeurs à L'Islet, Saint-Jean-Port-Joli et Saint-Roch-des-Aulnaies
Route nationale	Route des Navigateurs (132)	Traverse la plaine, le long du fleuve
		Passe par L'Islet, Saint-Jean-Port-Joli et Saint-Roch-des-Aulnaies
Route régionale	Route 204	Axe nord-sud
		Relie Saint-Jean-Port-Joli, Saint-Aubert, Saint-Damase-de-L'Islet, Tourville, Sainte-Perpétue, Saint-Pamphile et Saint-Adalbert
Routes collectrices	Route 285	Axe nord-sud
		Relie L'Islet, Saint-Cyrille-de-Lessard et Saint-Marcel
	Route 216	Axe est-ouest
		Relie la route 285 et la route 204, via Sainte-Félicité
Rang des Pelletier	Relie Saint-Omer à la route 204	
Route de l'Église	Relie Sainte-Louise à la route 132	

Source : MRC de L'Islet, 2008.

Mentionnons que depuis 2001, nous sommes contigus à une région ressource qui est le Bas-Saint-Laurent. Cette région ressource offre aux entrepreneurs des avantages fiscaux substantiels qui sont certes intéressants pour les entreprises admissibles. Notre territoire devient beaucoup moins intéressant pour les entrepreneurs, car il est difficile pour la MRC de L'Islet d'être compétitive à la région voisine puisque nous ne pouvons offrir aux entreprises les mêmes avantages concurrentiels. Les industriels ont tout avantage à aller s'implanter à l'extérieur de notre territoire, ce qui crée moins de pression sur notre réseau de transport.

## 12.3 Le transport collectif

### 12.3.1 Transport par taxi

Sur le territoire de la MRC de L'Islet, 3 entreprises offrent le service de transport par taxi. Ces entreprises alimentent les municipalités de la plaine et du piedmont. Aucune compagnie ne dessert les localités du plateau. En plus du service à leur clientèle habituelle, certaines compagnies effectuent du transport adapté.

### 12.3.2 Transport en commun

Depuis juin 2002, la corporation Transport intervillage des personnes (TRIP) de la MRC de L'Islet a cessé ses activités. Cet organisme a assuré durant une année le transport en commun dans la MRC en utilisant les places résiduelles dans les autobus scolaires. Ce service avait pour objectif une meilleure mobilité des personnes pour des fins scolaires, de santé, d'emploi et d'insertion sociale. Actuellement, aucun transport en commun ne dessert le territoire.

### 12.3.3 Transport interurbain par autocar

La MRC de L'Islet est desservie par le transport interurbain par autocar. Un seul transporteur, Orléans Express, assure quotidiennement 10 liaisons entre les villes de Québec et de Rivière-du-Loup, dans les 2 directions. De ces 10 liaisons, 5 effectuent un arrêt dans la MRC, soit à L'Islet, Saint-Jean-Port-Joli et Saint-Roch-des-Aulnaies.

### 12.3.4 Transport adapté

Le transport adapté est un mode de transport parallèle au transport en commun régulier, mais approprié aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Les personnes malades et les personnes âgées en sont également des bénéficiaires. Sur le territoire de la MRC de L'Islet, il existe 3 transporteurs, soit Transport adapté L'Islet-Sud pour les municipalités de Saint-Adalbert, Sainte-Félicité, Saint-Marcel, Saint-Omer, Saint-Pamphile, Sainte-Perpétue et Tourville. Transport adapté L'Islet-Nord dessert les localités de L'Islet, Saint-Jean-Port-Joli et Saint-Roch-des-Aulnaies alors que le transport adapté Transbéliment Inc. alimente également L'Islet.

### 12.3.5 Transport scolaire

On dénombre 7 transporteurs pour le territoire de la Commission scolaire de la Côte-du-Sud desservant les écoliers de la MRC de L'Islet et un transporteur pour la Commission scolaire Kamouraska-Rivière-du-Loup dont font partie les écoles de Sainte-Louise et Saint-Roch-des-Aulnaies. Une flotte totale de 35 autobus est à la disposition des étudiants de la Commission scolaire de la Côte-du-Sud et 4 autobus du côté de la

Commission scolaire Kamouraska–Rivière-du-Loup.

Pour avoir droit au transport scolaire, il faut demeurer à une certaine distance de l'école. Selon le ministère des Transports, la distance à parcourir pour un élève varie selon le degré scolaire. Par exemple, les élèves au préscolaire doivent marcher une distance de 800 mètres pour être admissibles au transport scolaire alors que les élèves des niveaux primaire et secondaire doivent franchir 1,6 km. De son côté, la Commission scolaire de la Côte-du-Sud a diminué les distances pour les élèves du préscolaire et du primaire. Ainsi, un enfant au niveau préscolaire parcourt 500 mètres avant de prendre l'autobus et l'élève au niveau primaire marche 1,3 km.

La Commission scolaire de la Côte-du-Sud n'offre pas de transport dans les secteurs de villégiature parce que les distances sont trop grandes et cela contribuerait à augmenter davantage les coûts.

Pour la Commission scolaire de la Côte-du-Sud, une partie du financement provient du ministère des Transports et la commission voit à la gestion et à la planification de la flotte d'autobus.

### 12.3.6 Transport d'accompagnement

Ce service est né à partir des besoins exprimés par la population et s'adresse aux gens en perte d'autonomie et ayant des difficultés d'organisation sociale. Ces personnes ont besoin d'accompagnement surtout pour des déplacements relatifs à leur santé. Avant d'accorder un accompagnement, une évaluation est faite et le patient est souvent référé par le CLSC, le CHSLD ou

un hôpital. On s'assure qu'il n'y a pas d'autres alternatives possibles (famille, transport adapté, transport en commun). Celui-ci se fera alors selon la disponibilité des accompagnateurs bénévoles. Il existe 2 regroupements offrant ce type de transport sur le territoire, soit le comité *Trans-Aide* et le comité *Les accompagnateurs bénévoles*.

## 12.4 Le transport ferroviaire

Une seule ligne de chemin de fer traverse la MRC dans la plaine du Saint-Laurent et passe par les municipalités de L'Islet, Saint-Jean-Port-Joli et Saint-Roch-des-Aulnaies. Cette voie ferrée appartient au Canadien National et sert surtout au transport de marchandises sur de longues distances; les arrêts dans la MRC sont par conséquent très limités. Il s'agit plutôt d'un territoire où les trains sont en transit. Saint-Jean-Port-Joli possède toujours une gare, mais cette dernière est sous-exploitée en raison de la faible quantité d'arrêts qui y sont effectués. Le train s'arrête à Saint-Jean-Port-Joli sur demande seulement.

Les voyageurs de Via-Rail qui utilisent la même voie doivent se rendre dans les MRC voisines pour utiliser ce service. Les arrêts des trains de passagers demeurent cependant limités et à des heures peu convenables.

## 12.5 Le réseau des véhicules hors route

Le réseau de quad, communément appelé le VTT, et de motoneige de la région est assez bien développé avec respectivement 320 km et 275 km de sentiers. Le tronçon Monk, une ancienne voie ferrée traversant 5 MRC et 3 municipalités du sud, est le plus

important avec 226 km, dont 49 km dans la MRC de L'Islet. Dans la région, il s'agit d'ailleurs d'un sentier praticable par 2 types d'utilisateurs exclusivement, soit les motoneigistes et les quadistes sur 3 saisons.

Les réseaux de motoneige de la région sont constitués de sentiers provincial et régional. Ils sont généralement visibles (balisés), bien définis, entretenus et ponctués de divers services. Il existe effectivement un bon nombre de relais, de refuges ou de clubs offrant des services de restauration, de plein d'essence, etc. Ces sentiers officiels sont complétés par un réseau local couvrant le territoire. Ce dernier, s'étendant sur des distances appréciables, est méconnu et aurait davantage à être mis en valeur.

Le quad étant un loisir plutôt récent, les réseaux sillonnant la région sont par conséquent moins bien structurés et développés. Les sentiers officiels sont peu nombreux et les utilisateurs empruntent des sentiers locaux non officiels, lesquels passent souvent sur des terrains privés n'ayant fait l'objet d'aucune autorisation de la part des propriétaires. De plus, les points de services sont très limités le long des sentiers officiels et les utilisateurs sont contraints à quitter ces derniers pour avoir accès à certaines facilités.

Le tableau 12-3 présente de façon schématique la liste de tous les sentiers importants ainsi que la longueur approximative que ceux-ci couvrent dans la MRC. En ce qui concerne les sentiers locaux, il s'agit en fait d'une somme de tous les tronçons répartis un peu partout dans la région.

**Tableau 12-3 : Sentiers importants pour véhicules motorisés récréatifs**

CLASSIFICATION	LOCALISATION ET CARACTÉRISTIQUES	LONGUEUR APPROXIMATIVE
<b>Motoneige</b>		
<b>Sentier Trans-Québec # 55</b>	Axe est-ouest et nord-sud Traverse Saint-Adalbert, Saint-Pamphile, Sainte-Perpétue, Tourville et Saint-Damase-de-L'Islet Accès aux clubs de Saint-Pamphile, Tourville et Sainte-Perpétue	85 km
<b>Sentier Trans-Québec # 5</b>	Axe est-ouest Traverse L'Islet, Saint-Aubert et Saint-Damase-de-L'Islet Accès aux clubs de L'Islet, Lac Trois-Saumons	50 km
<b>Sentier Trans-Québec # 35 (Tronçon Monk)</b>	Axe est-ouest Traverse Saint-Cyrille-de-Lessard, Tourville et Sainte-Perpétue Accès au club de Tourville	50 km
<b>Sentiers locaux</b>	Différents sentiers officiels reliant les municipalités aux sentiers officiels de Trans-Québec, régionaux et des États-Unis	90 km
<b>Quad (VTT)</b>		
<b>Sentier Trans-Québec # 30</b>	Axe est-ouest Traverse Saint-Cyrille-de-Lessard, Saint-Aubert et Saint-Jean-Port-Joli Sentier 4 saisons	50 km
<b>Sentier Trans-Québec # 10 (Tronçon Monk)</b>	Axe est-ouest Traverse Saint-Cyrille-de-Lessard, Tourville et Sainte-Perpétue Sentier d'été	50 km
<b>Sentiers locaux</b>	Non officiels et souvent sur des terrains privés	220 km
<small>Sources : Carte des sentiers de motoneige, Association touristique Chaudière-Appalaches, 2001. Carte des sentiers de quad, Association touristique Chaudière-Appalaches, 2001</small>		

## 12.6 Le réseau cyclable

Dans la MRC de L'Islet, on retrouve une portion de la *Route verte*, le plus grand itinéraire cyclable en Amérique du Nord. Sur le territoire, la *Route verte* traverse les municipalités de L'Islet (secteur L'Islet-sur-Mer), Saint-Jean-Port-Joli et Saint-Roch-des-Aulnaies, en accotement asphalté le long de la route 132, avec vue sur le fleuve. À la hauteur de la Seigneurie des Aulnaies, la *Route verte* s'engage dans le chemin des Berges pour devenir une nouvelle piste

cyclable sur les aboiteaux le long du fleuve, en poussière de pierre, sur 17 km jusqu'à Rivière-Ouelle dans la MRC de Kamouraska.

Pour leur part, les municipalités de Saint-Roch-des-Aulnaies et de Sainte-Louise ont mis en place sur leur territoire deux circuits cyclables dans le cadre du projet de la Boucle cyclable de la Grande-Anse. Ce projet, inauguré en août 2005, propose deux circuits distincts dans les municipalités de Sainte-Louise et de Saint-Roch-des-Aulnaies, soit le Circuit des prés (11 km) et le Circuit des Aulnets (23 km). On y retrouve des chaussées désignées sur des routes à circulation lente et à faible débit. Celles-ci ne comportent pas de corridors réservés aux cyclistes, mais uniquement des panneaux de signalisation. De plus, des pictogrammes représentant un vélo peint sur la chaussée rappelle aux automobilistes et aux cyclistes qu'ils partagent la même chaussée. En complément des aménagements, un dépliant d'information est offert aux cyclistes afin de les guider tout au long de ce parcours cyclable.

Le ministère des Transports a également procédé au pavage des accotements de la route 285 entre la route 132 et le chemin Lamartine dans la localité de L'Islet. Par ailleurs, un projet de piste cyclable entre Saint-Pamphile et Tourville est à l'étude par le comité de développement touristique du sud de la MRC de L'Islet dont la gestion et le suivi sont assurés par le CLD de la MRC de L'Islet.

## 12.7 Le transport maritime

Le transport maritime est limité aux infrastructures de navigation de plaisance installées depuis peu à Saint-Jean-Port-Joli,

conférant à ces équipements (quai et rampe de lancement) une vocation récréative.

En effet, on retrouve un parc nautique sur le territoire de la MRC depuis 1997. Tel que mentionné au chapitre portant sur les services, équipements et infrastructures, ce parc est localisé au cœur de la municipalité de Saint-Jean-Port-Joli, ce qui lui confère un potentiel énorme de développement au niveau de la navigation de plaisance. En effet, plus de 500 bateaux séjournent au moins une nuitée à la marina chaque été.

La réfection complète du quai à l'été 2001 offre dorénavant une infrastructure sécuritaire pour l'embarquement des passagers et pourrait éventuellement devenir un lieu intéressant pour des départs de croisières vers diverses destinations situées le long du fleuve Saint-Laurent.

## 12.8 Le transport aérien

La MRC de L'Islet ne possède pas d'infrastructures officielles en termes d'équipements aéroportuaires. Quelques petits terrains d'aviation privés sont retrouvés sur le territoire, mais ne servent uniquement qu'à des fins de loisir et de récréation. L'aéroport de Montmagny est d'ailleurs utilisé à ces fins par les citoyens de la MRC. Les aéroports de Québec et de Montréal desservent cette même clientèle pour les vols commerciaux.

## 12.9 La problématique

Le corridor touristique Montréal-Gaspésie, très fréquenté par les vacanciers durant l'été, passe dans la MRC de L'Islet. Cela se traduit par un flux de circulation qui peut parfois être doublé en période de pointe

estivale sur les tronçons de la route 132 et de l'autoroute Jean-Lesage.

**Tableau 12-4 : Traversées des municipalités potentiellement problématiques**

ROUTE	MUNICIPALITÉ (Zone de 50 km)	ACCIDENT	LONGUEUR (km)	ACCIDENT/KM
204	Saint-Pamphile	48	1.8	26.7
	Sainte-Perpétue	32	2.9	11.0
	Saint-Aubert	21	0.56	37.5
285	L'Islet	18	1.6	11.2

Source : Ministère des Transports, Plan de transport de la Chaudière-Appalaches, 2002.

Le trop grand nombre d'accès sur la route 132, conjugué au trafic estival, entraîne des problèmes de sécurité et de fluidité. À cela s'ajoute un nombre important de cyclistes qui empruntent cette même route, et ce, souvent en groupe. Dans les villages, l'acolement est parfois réduit et la chaussée doit être partagée avec les automobilistes, rendant la voie dangereuse pour les différents utilisateurs.

Selon le ministère des Transports, les déplacements interrégionaux de camions à Saint-Damase-de-L'Islet sont les plus nombreux de la région Chaudière-Appalaches. Ce flot important de camionnage sur la route 204, dû au transport du bois, entraîne une nuisance au niveau du bruit et de la sécurité, d'autant plus que le périmètre urbain de 4 municipalités se situe le long de cette route. La circulation intensive de véhicules lourds amène également une dégradation accélérée de ce corridor routier. De plus, la construction de résidences et commerces en bordure du réseau routier entraîne des problèmes de sécurité pour les propriétaires et pour les utilisateurs.

Le problème du contrôle des accès le long des corridors routiers ne peut être ignoré. Il est cependant très récent au Québec que l'on intègre des notions d'aménagement du territoire et de planification du transport. Au niveau de la MRC de L'Islet, ce sont les routes 132 et 204 qui démontrent les plus grandes difficultés. Par les nombreux accès routiers, ces tronçons perdent de leur fonctionnalité. La prise de conscience tardive du concept de corridors routiers fait qu'il est presque impossible de revenir en arrière pour combler les lacunes de cette non-planification. Il est par contre possible de diminuer l'amplification du problème.

Au niveau des traversées d'agglomération, la vitesse excessive est une des causes de l'insécurité routière. Le manque d'harmonisation entre la route et le milieu traversé nuit à la lisibilité de celle-ci, ce qui empêche le conducteur d'y adapter sa conduite. Cela se traduit souvent par la pratique de vitesse élevée, incompatible avec le milieu urbain. Le ministère des Transports dénombre 4 traversées d'agglomération potentiellement problématiques sur le territoire de la MRC, soit sur la route 285, le périmètre urbain de L'Islet et sur la route 204, les secteurs urbains de Saint-Aubert, Sainte-Perpétue et Saint-Pamphile.

En situation hivernale, certains tronçons de l'autoroute Jean-Lesage, des routes 132 et 285 sont victimes de poudrierie particulièrement dense entraînant une visibilité réduite et des accumulations de neige importantes. Il faut dire que l'exposition aux vents constitue un élément préoccupant pour la MRC de L'Islet, puisque régulièrement l'autoroute Jean-Lesage est fermée à la circulation pour cause de perte de visibilité, et ce, même s'il n'y a pas de tempête. Dans la

majorité des cas, les zones de poudrerie sont situées en milieu agricole ou agroforestier et sont bordées de terres cultivées ou déboisées.

Depuis l'adoption du premier schéma d'aménagement, la route 204 a été jugée prioritaire en termes d'intervention. C'est ainsi que la MRC a assisté à la réfection de la route 204. Des tronçons sur les routes régionales ont également fait l'objet de travaux d'amélioration au cours des dernières années. Le réseau routier supérieur de la MRC de L'Islet est en assez bon état et plusieurs travaux de réfection des routes ont été réalisés.

## 12.10 L'orientation et les objectifs

**L'orientation** : assurer le maintien d'un réseau de transport efficace et sécuritaire.

Les **objectifs** sont :

- **Encadrer et restreindre le développement en bordure du réseau routier supérieur.**
- **Revaloriser les entrées de village et les traversées des agglomérations.**
- **Diminuer les zones à risque de poudrerie hivernale sur le réseau routier.**
- **Appuyer des initiatives visant à offrir des modes alternatifs de transport.**
- **Aider les municipalités à développer des circuits cyclables.**

## 12.11 Les moyens de mise en œuvre

La MRC de L'Islet entend assurer le maintien d'un réseau de transport efficace et sécuritaire. Dans cette optique, des normes sont précisées au document complémentaire du présent schéma d'aménagement afin de maintenir la fonctionnalité du réseau routier supérieur.

Le maintien d'un réseau routier en bon état est également une priorité afin de maintenir ce réseau fonctionnel. En ce sens, le ministère des Transports prévoit réaliser plusieurs interventions sur le réseau routier supérieur (voir tableau 12-5).

**Tableau 12-5 : Interventions prévues par le ministère des Transports sur le territoire de la MRC de L'Islet**

ROUTE	LOCALISATION	MUNICIPALITÉ	LONGUEUR	INTERVENTION
132	Rivière Port-Joli	Saint-Jean-Port-Joli	0,04 km	Reconstruction pont non fonctionnel
132	Zone urbaine	Saint-Roch-des-Aulnaies	5,1 km	Reconstruction profil urbain
204	Zone urbaine	Saint-Damase-de-L'Islet	1,5 km	Reconstruction profil urbain
204	Entre autoroute Jean-Lesage et rivière Port-Joli	Saint-Jean-Port-Joli	0,5 km	Réaménagement de la route
285	Zone urbaine	Saint-Cyrille-de-Lessard	1,4 km	Reconstruction profil urbain

Source : Ministère des Transports, 21 juillet 2008.

Afin de redonner une lisibilité à la voie et à l'espace traversé, la MRC et les municipalités concernées vont mettre en œuvre un projet de réaménagement des entrées de village et des traversées d'agglomération potentiellement problématiques. La MRC de L'Islet va travailler à développer des circuits cyclables.

Finalement, afin de diminuer les risques d'accidents en situation hivernale, la MRC, en collaboration avec le ministère des Transports, pourrait instaurer un programme d'implantation de haies brise-vent dans les secteurs vulnérables à la poudrerie.