

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue





Dépôt légal

2^e trimestre 2002

Bibliothèque nationale du Québec

Conception graphique : Les Arts infographiques

Mot du Ministre



Région ressources née de la volonté de quelques milliers de pionnières et pionniers, *l'Abitibi-Témiscamingue* a progressé en se taillant une place bien à elle sur l'échiquier québécois et nord-américain.

Les transports ont occupé une place prépondérante dans le développement de *l'Abitibi-Témiscamingue*. Les liens routiers, ferroviaires et aériens ont permis à la région de croître et de se développer en fonction de ses besoins particuliers.

Cette originalité, on la retrouve encore bien présente et bien vivante dans le *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue* que j'ai le plaisir et l'honneur de vous présenter. Le transport y est abordé de façon large et ouverte, et une place importante est accordée aux partenaires régionaux.

Le *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue* résulte d'une démarche basée sur un processus de consultation qui a permis à la population de tout le territoire de s'exprimer sur les enjeux régionaux en transport, sur les objectifs et sur les résultats attendus. De façon générale, les gens sont venus y réaffirmer leur idéal de conservation et de progression de leur héritage en matière de transport.

Les partenaires sont appelés à poursuivre l'excellent travail d'équipe réalisé jusqu'à présent, et à concrétiser les idées et les suggestions mises de l'avant lors des consultations publiques.

Le ministère des Transports souscrit à la volonté du milieu en orientant ses efforts vers l'atteinte des objectifs du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*. Avec l'implication des partenaires, je suis confiant que cet outil de planification permettra d'obtenir des résultats concrets répondant aux priorités et aux besoins régionaux.

Le ministre des Transports,

Serge Ménard

Mot du directeur



Le présent plan de transport est l'aboutissement d'un processus comportant une série d'étapes qui ont débouché sur la production de documents tels que des études techniques, un diagnostic, une proposition de plan et, finalement, le plan de transport. Pour mener à terme cet outil de planification, un effort considérable en termes de ressources humaines a dû être déployé, et ce, tant de la part du ministère des Transports que de ses partenaires.

Le Ministère a choisi de rendre la démarche du plan de transport plus participative en y intégrant les préoccupations du milieu. Pour ce faire, une entente de collaboration définissant le processus d'élaboration du plan de transport a été signée entre le CRDAT et le MTQ. À chaque étape, l'aspect consultatif a été très important. Les études techniques ont fait l'objet de groupes de discussion issus du milieu qui en ont

enrichi le contenu. Les colloques territoriaux tenus à l'étape du diagnostic ainsi que le Forum régional, réalisé au moment de la proposition de plan, ont permis de bonifier le plan de transport afin qu'il soit représentatif des problématiques de la région.

Le plan de transport se veut l'outil par excellence de mise en commun des préoccupations liées au transport provenant tant du milieu que du Ministère, et un outil d'aide à la prise de décision. Ce document est évolutif, il est appelé à être adapté aux nouvelles réalités. Il fera l'objet d'une mise à jour prévue en 2007.

Vous êtes donc invité à prendre connaissance de ce document, qui est le reflet des choix communs de la région, et d'en faire un outil indispensable dans votre démarche de planification.

Daniel Dorais, directeur
Direction Abitibi-Témiscamingue—
Nord-du-Québec
Ministère des Transports

Mot du CRDAT



Le *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue* constitue une étape importante pour notre région. Il a permis de dresser un état de situation qui tient compte des problématiques particulières à notre région et de ses territoires ainsi que de l'expertise disponible au sein des organismes du milieu. En associant et en consultant les différents partenaires oeuvrant en Abitibi-Témiscamingue, le ministère des Transports s'assurait non seulement de l'élaboration des meilleurs diagnostics possibles, mais se garantissait également d'une plus grande participation aux projets de développement qui concrétiseront les objectifs inscrits au plan.

Cette nouvelle façon de faire provient en partie d'une nouvelle orientation gouvernementale, mais davantage à l'ouverture dont a fait preuve l'équipe du ministère des Transports en Abitibi-Témiscamingue qui a su s'associer

étroitement au milieu pour mener à bien cette démarche.

Au Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue (CRDAT) nous devons nous assurer de la participation du milieu dans l'élaboration du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*. Les différents colloques territoriaux et les groupes de discussions tenus témoignent de la participation de la communauté régionale dans cet exercice. Nous disposons maintenant d'un outil de planification qui reflète bien nos réalités régionales.

Je remercie l'équipe du Ministère et tous les partenaires associés à cette démarche pour les efforts de concertation qu'ils ont déployés.

Diane F. Raymond, présidente
Conseil régional de développement
de l'Abitibi-Témiscamingue

Table des matières

1.0 Enjeux régionaux

1.1	Un vaste territoire faiblement peuplé.....	x
1.2	Une économie basée sur l'exploitation des ressources naturelles.....	x
1.3	Un réseau routier sur sols complexes.....	xi
1.4	Un bilan de sécurité routière à améliorer.....	xii
1.5	Des corridors routiers à protéger.....	xii
1.6	Le tourisme : un potentiel à soutenir.....	xiii

2.0 Plan de transport

2.1	Définition.....	xiv
2.2	Orientations encadrant la réalisation du plan de transport.....	xiv
2.3	Participation du milieu.....	xv
2.4	Conclusion.....	xviii

3.0 Structure des fiches

Thèmes

Mobilité des personnes

1.0	Desserte globale.....	1
2.0	Transport adapté.....	3
3.0	Transport aérien.....	5
4.0	Transport interurbain.....	7
5.0	Transport scolaire.....	9
6.0	Transport par taxi.....	11
7.0	Transport ferroviaire.....	13

Déplacement des marchandises

8.0	Réseau de camionnage.....	17
9.0	Harmonisation de la réglementation sur les charges et dimensions.....	19
10.0	Permis spéciaux.....	21
11.0	Services ferroviaires.....	23
12.0	Services aériens.....	27
13.0	Efficience du transport par véhicule lourd.....	29

Sécurité, qualité et fonctionnalité du réseau routier

14.0	Entretien et amélioration du réseau local.....	33
15.0	Expertise technique.....	37
16.0	Bilan de sécurité.....	39
17.0	Qualité du réseau routier.....	43
18.0	Fluidité de la circulation.....	45
19.0	Accès au réseau routier.....	47
20.0	Routes en gravier.....	49
21.0	Traversées d'agglomérations.....	51
22.0	Desserte routière.....	53
23.0	Entretien hivernal.....	55
24.0	État et fonctionnalité des ponts.....	57

Qualité de vie, protection de l’environnement .et développement socio-économique

25.0 Réseaux à caractère récréotouristique 61

26.0 Haltes routières..... 65

27.0 Déplacement des matières dangereuses 67

28.0 Impacts de la circulation des véhicules lourds 69

29.0 Impacts de l’utilisation des véhicules 71

30.0 Paysage en bordure de la route 73

31.0 Ponts couverts 75

32.0 Impacts des véhicules hors route 77

33.0 Accès au territoire 79

34.0 Impacts des travaux routiers 81

35.0 Cadre législatif 83

36.0 Signalisation touristique 85

37.0 Événements touristiques, sportifs ou récréatifs..... 87

Liste des figures

1. Liens entre les instruments stratégiques xv

2. Processus d’élaboration du plan de transport xvii

Liste des cartes (en annexe)

1. Réseau routier national

2. Réseau routier régional, collecteur et d’accès aux ressources

3. Réseau routier local

4. État des chaussées (1999)

5. Réseau privilégié pour le pavage des accotements

6. Réseaux récréotouristiques

Sigles

ACFC	Association des chemins de fer du Canada
ATRAT	Association touristique régionale de l’Abitibi-Témiscamingue
CFILINQ	Chemin de fer d’intérêt local interne Nord-du-Québec
CLD	Centre local de développement
CLE	Centre local d’emploi
CN	Canadien National
CRDAT	Conseil régional de développement de l’Abitibi-Témiscamingue
CRDBJ	Conseil régional de développement de la Baie-James
CTON	Commission de transport Ontario Northland
FAPAQ	Société de la faune et des parcs du Québec
MAMM	Ministère des Affaires municipales et de la Métropole du Québec
MCC	Ministère de la Culture et des Communications du Québec
MENV	Ministère de l’Environnement du Québec
MEQ	Ministère de l’Éducation du Québec
MREG	Ministère des Régions du Québec
MRC	Municipalité régionale de comté
MRN	Ministère des Ressources naturelles du Québec
MSP	Ministère de la Sécurité publique
MSSS	Ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec
MTO	Ministère des Transports de l’Ontario
MTQ	Ministère des Transports du Québec
NBEDC	North Bay Economic Development Commission
ONR	Ontario Northland Railway
OPHQ	Office des personnes handicapées du Québec
OVR	Ottawa Valley RaiLink
SAAQ	Société de l’assurance automobile du Québec
SÉPAQ	Société des établissements de plein air du Québec
SQ	Sûreté du Québec
SQPT	Société québécoise de promotion touristique
UPA	Union des producteurs agricoles
ZEC	Zone d’exploitation contrôlée

Remerciements

Grâce à une participation soutenue du milieu, la proposition de plan de transport de l’Abitibi-Témiscamingue a une saveur distinctive et la Direction Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec tient à remercier les très nombreux collaborateurs qui ont rendu possible la présente proposition sous sa forme actuelle.

Nous voulons remercier les membres du comité aviseur, qui ont apporté beaucoup de crédibilité au processus de consultation en proposant une association avec le CRDAT et en stimulant la participation de leurs collègues aux différentes phases de consultation du processus de planification. Merci à : M. Alain Audet, M^{me} Sylvie Auger, M. André Bergeron, M. Daniel Bleau, M. Russ Blinco, M. Jean-Paul Bordeleau, M^{me} Nicole Breton, M. François Bruneau, M. Paul Ferron, M. Florent Gauvreau, M. Claude Lacasse, M. Louis Laliberté, M. Sylvain Lessard, M. Pierre Maheux, M. Jean-Marc Montigny, M^{me} Lorraine Morissette, M^{me} Randa Napky, M. Éric Poiré, M. Guy St-Germain, M. Luc Sigouin, M. Roger Tasset, M. George Thuot, M. Guy Trépanier, M^{me} Denise Voynaud.

Nous tenons à témoigner notre appréciations aux participants aux groupes témoins, qui ont consacré du temps à la lecture, suggéré des corrections aux trente-sept études techniques et apporté des commentaires qui nous ont été fort utiles.

Aussi, nous voulons souligner la contribution des personnes qui ont participé aux colloques territoriaux et au forum régional. Les listes des participants se trouvent dans les pages qui suivent.

Enfin, pour leur collaboration assidue et l’ensemble des propositions qu’elle a apportées, nous remercions de façon spéciale l’équipe du CRDAT : M^{me} Lili Germain, M^{me} Diane Guillemette, M. Guy Lemire, M^{me} Marcelle Labrecque, M^{me} Sylvie Provencher, M^{me} Martine Rioux, M^{me} Aline Sauvageau.

L’équipe du *Plan de transport de l’Abitibi-Témiscamingue*.

Remerciements aux participants aux groupes témoins

Daniel Asselin
Sylvie Auger
Gilles Baribault
Guy Barrette
François Barrette
Marcel Bédard
Rhéal Bélair
Clément Bilodeau
Ghislain Blanchet
Yvon Boucher
Marc Bourdon
Jacques Brassard
Richard Brouillard
Luce Cardinal
Chantal Carrier
Jocelyn Carrier
Alex Chartier
Marc Chrétien
Jacques Cloutier
Mariella Collini
Gilles Côté
Jocelyn Côté
Michèle Desmarais
Daniel Dufault
Roger Duhaime
Jocelyn Fillion
Robert Fortin
Daniel Gagné
Jean-Pierre Gaudet

Florent Gauvreau
Lise Genesse
Ronald Gingras
Chantal Girard
Michel Giroux
Louise Godin
Normand Grenier
Célyne Grenier
Marc-Antoine Guimond
Benoît Harvey
Serge Hurtubise
Claude Lacasse
Guy Lacroix
Gérard Lafontaine
Rita Langlais
Gilles Lanthier
Lise Lapierre
Patrice Leblanc
Réal Leclerc
Michel Leduc
Yvan Lehouillier
Horace Lessard
Jacques Letarte
Sylvain Létourneau
Laurent Levasseur
André Lévesque
Denis Loiselle
Pierre Maheux
Alain Marcotte

Marie-Josée Marcoux
Laurent Martineau
Marcel Martineau
Jean-Maurice Matte
Ron Ménard
Denis Moffet
Yanick Normandeau
Rock Ouellet
Yvon Plante
Éric Poiré
Micheline Poitras
Jean Pronovost
Julien Rivard
Martin Roberge
Clément Roy
Jocelyne Sauriol
Christine Savard
Luc Sigouin
Daniel Sigouin
Danielle Simard
Louise Sylvain
Sophie Tessier
Patrice Vachon
Benoît Vallière
Jean Vendette
Jean-Pierre Villeneuve
Brigitte Vincelette

Remerciements aux participants aux colloques qui se sont tenus du 5 au 22 juin 2000

Murielle Angers-Turpin	Éric Gamache	Jean-Marie Martin
Jacques Aylwin	Alfred Gaulin	Philippe Maschinot
Guy Barrette	Florent Gauvreau	Marcel Massé
Charles Barrette	Marc Gendron	Véronique Massy
François Barrette	Arsène Généreux	Pierre Monfette
Benoît Beausoleil	Louise Godin	Gérald Morin
Marceline Beauvais	Gaétan Goulet	Rodrigue Morneau
Diane Béland	Richard Goulet	Marcel Nadeau
Sébastien Bélisle	Michel Guay	Richard Nantel
Nicole Belley-Lévesque	Armand Guénette	Huguette Néron
Marc Bernard	Lisette Guertin	Yanick Normandeau
Jacques Bernard	Nicole Guilbert	Roch Ouellet
Russ Blinco	Denise Guimont	Jacques Perron
Mireille Bourque	Jocelyn Hébert	Alain Perron
Bernard Bourret	Francine Hervieux	Gaétan Petit
Philippe Boutin	Marc Jalbert	Gérard Pétrin
André Brunet	Caroline Jomphe	Pierre Plouffe
Micheline Bureau	Raynald Julien	Alain Poirier
Luce Cardinal	Claude Lacasse	Gilles Pomerleau
Carole Caron	Fernand Lachapelle	Carmen Rivard
Chantal Carrier	Gérard Lafontaine	Doris Roberge
Estelle Caza	Claude Lamoureux	Léonard Robitaille
Alex Chartier	Rita Langlais	François Roch
Jacques Cloutier	André Langlois	Réjean Rodrigue
Mariella Collini	Gérard Laquerre	Michel Roy
Enrique Colombino	Michel Leduc	Aline Sauvageau
Jocelyn Côté	Denis Lefebvre	Luc Sigouin
André Cyr	Lyne Lefebvre	Martin Simard
Caroline Darveau	Marie-Claire Legault	Pierre Therrien
Michèle Desmarais	J. Horace Lessard	Julie Thibault
Cécile Dostaler	Sylvain Létourneau	Jean-François Turcotte
Paul Ferron	Yvette Lévy	Patrice Vachon
Miguel Fortier	Denis Loiselle	Pierre Vachon
Benoît Fournier	Dominic Maheux	Rémi Veillette
Ronald Fournier	Marc-André Maheux	Brigitte Vincelette
Daniel Gagné	Pierre Maheux,	Paul-André Vincent
Marie-Josée Gagnon	G.F. (Gord) Mallin	
Henri-Paul Gagnon	François Marion	

Remerciements aux participants au forum régional tenu les 27 et 28 avril 2001

Line Arsenault	Claude Gauvin	Roch Ouellet
Frédéric Audet	Denis Gélinas	Fernand Pouliot
Josée Banville	Lucien Gilbert	Roger Racine
François Barrette	Sophie Gingras	Mona Ramsay
Philippe Barrette	Louise Godin	Carolle Rivard
Diane Béland	Réal Goupil	Julien Rivard
Nathalie Bergeron	Denis Goyette	Nathalie Rodrigue
Jacques Bérubé	Nicole Guilbert	Réjean Rodrigue
Clément Bilodeau	Laurent Juteau	Louis Rousson
Louise Bilodeau	Jean-Paul Lacombe	Aline Sauvageau
Luc Blanchette	Claude Lacasse	Martin Simard
Manon Bouchard	Fernand Lachapelle	Daniel Talbot
Bernard Bourret	Jean-Paul Lacombe	Carl Tremblay
Philippe Boutin	Laval Laflamme	Diane Turcotte
Nicole Breton	Stéfany Lafrenière	Jean-François Turcotte
André Brunet	Gérard Lamothe	Patrice Vachon
Luce Cardinal	Denis Lefebvre	Pierre Vachon
Chantal Carrier	Normand Lefebvre	Benoit Vallières
Jocelyn Carrier	Yvan Lehouiller	Yann Veilleux
Alex Chartier	J. Horace Lessard	Claude Villeneuve
Denis Clermont	Sylvain Lessard	Brigitte Vincelette
Michel Cliche	Sylvain Létourneau	Paul-André Vincent
Roger Cormier	Yvette Lévy	
Jocelyn Côté	Denis Loiselle	
Jacques Coutu	Pierre Maheux,	
Richard Couture	Colette Marcotte	
Marc Décarie	Laurent Martineau	
Jessy Delrue	Marcel Massé	
Robert Deschênes	Renée Massicotte	
Daniel Dufault	Pierre Mercier	
Jean-Pierre Dumas	Pierre Monfette	
Danielle Dupuis	André Morais	
Luc Dupuis	Morissette Loraine	
Paul Ferron	Albert Mousseau	
Henri-Paul Gagnon	Sylvain Munger	
Raynald Gagnon	Marcel Nadeau	
Jean-Claude Gamache	Richard Nantel	
Alfred Gaulin	Jean Ouellet	

1.0 Enjeux régionaux

1.1 Un vaste territoire faiblement peuplé

La région administrative de l’Abitibi-Témiscamingue est délimitée à l’est par la région de la Mauricie, à l’ouest par l’Ontario, au nord par la région du Nord-du-Québec et au sud-est par la région de l’Outaouais. Avec ses 65 000 km², la région se classe au 4^e rang en importance parmi les régions du Québec.

L’adaptation des services de transport collectif des personnes aux besoins des clientèles et au contexte régional

L’Abitibi-Témiscamingue compte actuellement 85 municipalités et 13 territoires non organisés (TNO) regroupés en cinq municipalités régionales de comté (MRC). De plus, 7 communautés autochtones sont réparties sur le territoire. La population de la région est de 155 836 habitants. La densité de population, excluant les TNO, est de 2,4 habitants par km²,

comparativement à 4,8 habitants par km² au Québec.

La région est en grande partie rurale, présentant ainsi un grand nombre de municipalités de moins de 500 habitants. Les principales villes sont Rouyn-Noranda et Val-d’Or. Leur population est estimée respectivement à 29 797 et 24 719 habitants. La population de l’Abitibi-Témiscamingue se distingue par une population plus jeune que celle de l’ensemble du Québec.



Gallichan

Jean-Louis Leclerc

Compte tenu de ce contexte régional, l’adaptation des services de transport collectif des personnes aux réalités locales constitue une des priorités régionales. D’ailleurs, la mobilité des personnes sur l’ensemble du territoire est une préoccupation qui a été mise en évidence lors des consultations portant sur le plan de transport. Le principal défi est de desservir efficacement une population dispersée en petites et en moyennes collectivités.

1.2 Une économie basée sur l’exploitation des ressources naturelles

La région de l’Abitibi-Témiscamingue compte, en 1996, un peu plus de 70 000 travailleurs, représentant 2,1 % de la main-d’œuvre québécoise. Le secteur tertiaire y est prédominant avec 68,6 % des emplois régionaux, mais cette proportion est moindre que dans l’ensemble du Québec, où elle atteint 74,3 %. Les secteurs primaire et secondaire, quant à eux, regroupent respectivement 14,4 % et 17,1 % des emplois de la région.

Efficacité dans le déplacement des marchandises

Même si le secteur tertiaire est prédominant, l’économie de la région est basée en grande partie sur l’exploitation des ressources minières et forestières. Le dynamisme économique des

secteurs minier et forestier est lié en grande partie au prix des matières premières sur les marchés internationaux.

L’Abitibi-Témiscamingue se situe au premier rang des régions du Québec, devant la région Nord-du-Québec, pour la valeur de sa production minérale. Celle du Québec se chiffre à 3,3 milliards de dollars en 1996. Les expéditions minières de l’Abitibi-Témiscamingue comptent pour 25 % de cette production québécoise.

L’activité minière régionale se caractérise par l’exploitation de gisements de minéraux métalliques précieux (or) et usuels (zinc, cuivre, etc.). On y retrouve 95 % des mines d’or du Québec. La présence de nombreuses mines sur le territoire a un impact considérable sur le transport puisque les réseaux routier et ferroviaire de la région servent au transport du minerai, des matières métalliques recyclables et des produits transformés. Par ailleurs, comme les mines situées au nord du 49^e parallèle, soit dans la région du Nord-du-Québec, constituent souvent une source d’approvisionnement pour les usines de transformation de l’Abitibi-Témiscamingue, les réseaux de transport de la région en sont d’autant plus sollicités. Il se transporte environ 3,6 millions de tonnes de minerai et de produits miniers par année.

L'Abitibi-Témiscamingue se classe au deuxième rang des régions du Québec en ce qui a trait à la capacité annuelle de coupe de bois. Sa superficie boisée est de plus de 55 000 km², ce qui équivaut à 8,4 % du couvert forestier du Québec. L'exploitation de la forêt repose sur un réseau de chemins forestiers, fortement ramifié, donnant accès au territoire.



Mc Watters

En 1994-1995, les récoltes forestières régionales s'élèvent à 4,7 millions de mètres cubes de bois, soit 12,4 % de la production québécoise. L'industrie forestière régionale est principalement orientée vers la production de bois de sciage, de copeaux de bois ainsi que de pâtes et papiers. Le transport occupe une place prépondérante dans l'industrie forestière. En 1998, la distance moyenne entre les territoires d'approvisionnement et les scieries régionales est estimée à 140 kilomètres. Cet approvisionnement implique aussi des secteurs de coupe situés dans la région du Nord-du-Québec, ce qui a un impact considérable sur le réseau routier de l'Abitibi-Témiscamingue. De plus, 75 % de toute la production de bois fini de la région est acheminée vers Détroit, aux États-Unis, par les routes 101 et 117 de même que par le réseau ferroviaire. Le transport des produits forestiers entraîne un déplacement de marchandises estimé à 7,6 millions de tonnes par année.

L'économie de l'Abitibi-Témiscamingue s'appuie également sur l'industrie bioalimentaire. Celle-ci procure de nombreux emplois directs et indirects. Dans la région, l'activité agricole se concentre surtout dans les MRC de Témiscamingue et d'Abitibi-Ouest. Cette activité étant dispersée sur tout le territoire, elle sollicite une grande partie du réseau routier régional.

Le développement économique de la région est donc lié à un système de transport de marchandises efficace.

1.3 Un réseau routier sur sols complexes

Le relief de l'Abitibi-Témiscamingue est peu accidenté. La surface relativement plane du territoire dissimule une alternance d'affleurements rocheux, de dépôts glaciaires hétérogènes, de sédiments granulaires perméables, de couches d'argile gorgée d'eau à différents niveaux et de tourbières. Cette structure du sol perturbe l'écoulement des eaux et occasionne fréquemment des problèmes de drainage et de capacité portante. Dans ce contexte, la construction d'infrastructures routières requiert des techniques particulières.

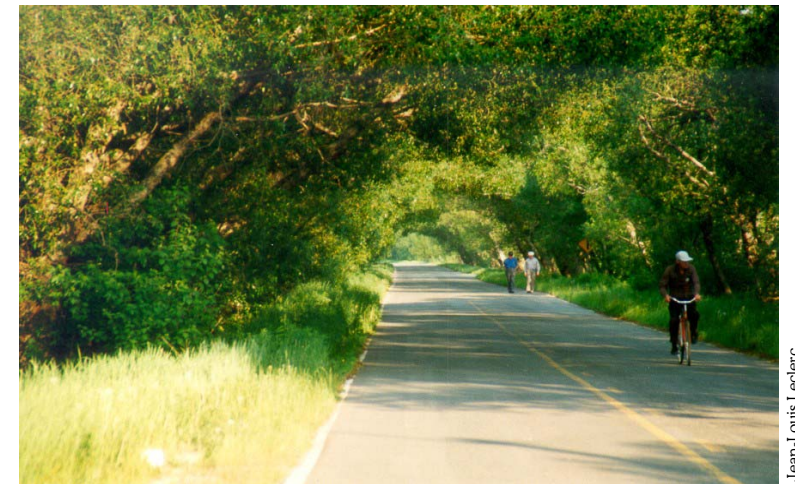
Le climat de la région se caractérise par de soudaines variations des conditions météorologiques marquées d'écarts importants de température. L'alternance gel et dégel est

Qualité du patrimoine routier sous la gestion du MTQ

source de déformations de la chaussée. La circulation de véhicules lourds, surtout lorsqu'ils sont en surcharge, contribue également à la dégradation de la chaussée, particulièrement sur les routes collectrices de la région, qui connaissent une

dégradation plus rapide que celles du reste du Québec.

Le réseau routier de l'Abitibi-Témiscamingue s'est développé entre les années 1920 et 1940, mais a connu sa plus grande expansion durant les années 1960. En 1993, le gouvernement du Québec a revu le partage des responsabilités en matière de voirie locale, transférant aux municipalités environ 2 500 km de routes. D'une part, le MTQ gère le réseau routier supérieur, qui comprend les routes nationales, régionales, collectrices et d'accès aux ressources. D'autre part, les municipalités gèrent le réseau local.



Jean-Louis Leclerc

La Ferme

Une grande partie du réseau routier de l’Abitibi-Témiscamingue, tant le réseau supérieur que le réseau local, conserve encore sa structure d’origine. Sur les 399 ponts que compte la région, un total de 196 ont été construits entre 1960 et 1969. Les principaux matériaux de construction utilisés alors étaient le bois et l’acier.

Qualité du réseau local

Compte tenu du type d’économie de la région, basée sur l’exploitation des ressources naturelles, le réseau local et le réseau routier supérieur sont particulièrement sollicités par le transport lourd. Cette situation occasionne une dégradation prématurée des infrastructures. Le remplacement des ponts et la réhabilitation des routes possédant toujours leurs structures d’origine nécessiteront un investissement important.

1.4 Un bilan de sécurité routière à améliorer

Le bilan de sécurité routière de l’Abitibi-Témiscamingue révèle un taux élevé d’accidents mortels et avec blessés graves (24,7 accidents par 100 000 habitants) comparativement au taux observé à l’échelle du Québec (12,6 accidents par 100 000 habitants). Plusieurs facteurs

Circulation sécuritaire sur l’ensemble du réseau routier

peuvent expliquer la gravité des accidents : temps d’intervention des premiers secours, type et vitesse des véhicules impliqués, présence de la grande faune, etc. Le bilan montre aussi que, sur le réseau routier du MTQ, le nombre d’accidents sur les routes affichant une vitesse de 50 km/h est relativement élevé dans la région par rapport au reste du Québec.



La réduction du nombre d’accidents graves constitue une priorité du *Plan stratégique 2001-2004* du ministère des Transports. Le *Plan de transport de l’Abitibi-Témiscamingue* propose donc des interventions contribuant à l’atteinte de cet objectif, notamment en matière de réduction des accidents dans les zones de 50 km/h.

1.5 Des corridors routiers à protéger

Il est souvent difficile de concilier la double vocation d’une route lorsqu’il s’agit de desserte locale (piétons, vélos, automobiles, camions de livraison) et de circulation de transit (automobiles et camions en transit). Cette situation entraîne des problèmes de sécurité, de fonctionnalité et de qualité de vie chez les résidants en bordure des routes.

Sécurité de tous les usagers dans les corridors routiers

En Abitibi-Témiscamingue se trouvent de nombreux secteurs où l’étalement urbain en bordure des routes du réseau supérieur est important. Pour faciliter le développement de leur territoire, certaines municipalités permettent et, même, favorisent le développement en bordure de la route. Toutefois, les élus municipaux et la population en général sont de plus en plus sensibilisés aux impacts de la multiplication des accès sur la sécurité routière.

Par ailleurs, la traversée d’agglomération par une route du réseau supérieur est souvent perçue par les municipalités comme étant problématique, et ce, particulièrement pour les piétons et les cyclistes. En effet, le volume important de circulation motorisée dans les traversées ainsi que la vitesse excessive qui lui est attribuée entraînent un sentiment d’insécurité chez les usagers non motorisés. Les aménagements actuels des traversées d’agglomérations ne favorisent pas une diminution de la vitesse de la circulation. Dans bien des cas, les conducteurs perçoivent peu de différences entre la zone périurbaine et urbaine puisque la plupart des routes ont été conçues pour répondre à une clientèle en transit et non pour être utilisées comme voies de circulation locale.

Circulation fluide sur l’ensemble du territoire



Devanco

Amos

Dans une région ressource comme l’Abitibi-Témiscamingue, une grande part des véhicules qui y circulent est composée de camions transportant du bois ou du minéral. La circulation lourde est fréquemment identifiée comme un élément perturbateur du milieu traversé. En effet, la circulation lourde génère des contraintes environnementales chez les résidents en bordure des routes, dont les principales sont le bruit, la poussière et les vibrations. Ces contraintes sont engendrées par le passage des véhicules, notamment des véhicules lourds, par la fréquence des arrêts et des démarrages ainsi que par l’état de la chaussée.

Les préoccupations du milieu ainsi que les orientations du Ministère incitent à développer une gestion concertée des corridors routiers et à rechercher des solutions communes.

Qualité de vie acceptable pour les résidents en bordure de la route

1.6 Le tourisme : un potentiel à soutenir

L’étendue du territoire régional, le cachet particulier de la forêt boréale et la multitude des lacs et des rivières font de l’Abitibi-Témiscamingue une terre de prédilection pour de nombreuses activités à caractère récréotouristique. La villégiature, la chasse, la pêche, le tourisme d’aventure, le vélo, la randonnée en motoneige et bien d’autres sports et loisirs de plein air trouvent de nombreux adeptes dans la région. Le grand nombre de routes d’accès aux ressources et de chemins forestiers facilite les déplacements vers les sites d’intérêt pour ces activités. Des interventions telles que le développement de réseaux à caractère récréotouristique et la mise en valeur de certains ponts couverts sont également profitables à l’industrie touristique régionale.

Soutien au développement touristique



Sylvie Champagne

Lac Matchi-Manitou

2.0 Plan de transport

2.1 Définition

La politique de soutien au développement local et régional du gouvernement « entend privilégier le palier régional comme lieu : de concertation pour l'élaboration des stratégies régionales de développement; de planification et de soutien au développement régional; de coordination et d'harmonisation entre l'État et les milieux locaux et régionaux »¹.

Conformément à cette politique, la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec du ministère des Transports s'est vu confier, en 1996, la conduite de l'élaboration du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*².

Le plan de transport est l'instrument privilégié pour identifier les grandes priorités d'intervention en vue de répondre aux besoins de déplacement des personnes et des marchandises de la région. La planification doit s'effectuer à partir d'une vision globale qui intègre l'ensemble des modes de transport, l'aménagement du territoire, l'environnement et le développement économique et social sur un horizon d'une quinzaine d'années.

2.2 Orientations encadrant l'élaboration du plan de transport

Le plan de transport est un guide visant à définir les priorités pour le Ministère lors de la production de la programmation dans le cadre de ses activités courantes. Il représente également un outil de dialogue avec le milieu sur les priorités respectives du Ministère et du milieu.

Le contexte de planification au ministère des Transports a grandement évolué au cours des dernières années. Cette évolution se caractérise notamment par une plus grande reconnaissance des interrelations entre les transports, l'aménagement du territoire, le développement économique et l'environnement. Désormais, il apparaît essentiel de tenir compte de ces interrelations pour mieux planifier les interventions et assurer ainsi une plus grande efficacité des infrastructures et des équipements de transport.

¹ Gouvernement du Québec, Secrétariat au développement des régions, *Politique de soutien au développement local et régional*, 1997, p. 14.

² Dans une décision rendue par le comité de direction du Ministère le 18 mars 1996, ledit comité convient d'accepter la démarche et autorise l'amorce du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*.

L'élaboration du plan de transport est encadrée par la démarche de planification stratégique entreprise par le Ministère, qui précise notamment sa mission et ses choix stratégiques.

La mission du Ministère est la suivante :

*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 économique, social et durable du Québec*³.

À partir des objectifs et des orientations du gouvernement pour l'exercice de planification stratégique 2001-2004, le Ministère s'est fixé trois grandes orientations⁴ qui encadreront l'élaboration du plan de transport, soit :

- *Des systèmes de transport plus efficaces au service du développement socio-économique du Québec et des régions;*
- *Des transports plus sécuritaires en collaboration avec tous les organismes privés et publics concernés;*
- *Une organisation plus performante afin d'améliorer les services à la population.*

Le plan de transport est également guidé par les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire⁵, qui ont été formulées dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement des municipalités régionales de comté.

Enfin, outre la régionalisation et le partage de responsabilités entre les divers intervenants en transport, le contexte de mondialisation des marchés et les préoccupations relatives à la réduction de la dette sont autant de variables qui influencent les choix se rapportant à l'élaboration du plan de transport.

³ Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Plan stratégique 2001-2004*, Québec, 2000, p. 9

⁴ *Ibid.*, p. 33.

⁵ Gouvernement du Québec, Ministère des Affaires municipales, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement - Pour un aménagement concerté du territoire*, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Québec, 1994, 89 p.
Gouvernement du Québec, Ministère des Affaires municipales, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement - Pour un aménagement concerté du territoire - Document complémentaire*, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Québec, 1995, 32 p.

2.3 Participation du milieu

Plusieurs exercices de planification de la région constituent des intrants de toute première importance pour la réalisation du *Plan de transport de l’Abitibi-Témiscamingue*. Par exemple, la réflexion entourant la révision des schémas d’aménagement des MRC et le second plan stratégique adopté par le Conseil régional de développement de l’Abitibi-Témiscamingue (CRDAT) sont pris en considération en tant que reflet des volontés régionales quant aux orientations à prendre en matière d’aménagement du territoire et de développement économique.

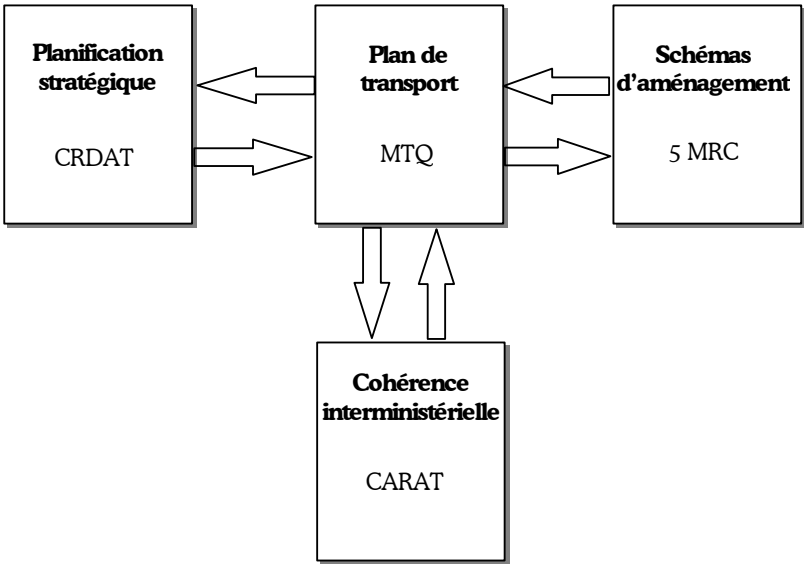
La cohérence interministérielle est assurée par la Conférence administrative régionale de l’Abitibi-Témiscamingue (CARAT). La figure 1 illustre les relations entre ces instruments stratégiques régionaux.

Ainsi, le plan de transport tend à s’arrimer aux démarches régionales de planification et, inversement, peut servir d’intrant lors de la révision d’outils de planification régionale. L’exercice de concertation vise à ce que les partenaires y intègrent leur planification et assurent leur leadership dans leurs domaines respectifs.



Forum régional

FIGURE 1
LIENS ENTRE LES INSTRUMENTS STRATÉGIQUES



Pour concrétiser la participation du milieu, des comités, dont les principaux sont le **Comité aviseur** et le **Conseil d’orientation**, ont été mis sur pied.

Le Comité aviseur, présidé par le directeur de la Direction de l’Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec, se compose de représentants du milieu et de fournisseurs de services en transport. Le Comité aviseur a pour mandat de valider et de bonifier la démarche et le contenu du plan de transport. Il contribue à intégrer la vision des partenaires dans le plan de transport. Le mandat du Comité aviseur a pris fin pour laisser place au Conseil d’orientation lors de la préparation du Forum régional sur la proposition de plan de transport.

Composition du Comité aviseur

Russ Blinco	Association minière du Québec inc.
Nicole Breton	Conférence des préfets de l’Abitibi-Témiscamingue
François Bruneau	Chemin de fer d’intérêt local interne du Nord-du-Québec
Paul Ferron	Association des commissions scolaires de l’Abitibi-Témiscamingue— Nord-du-Québec
Claude Lacasse	Office des personnes handicapées du Québec
Sylvain Lessard	Transports Canada
Pierre Maheux	Autobus Maheux ltée
Roger Tasset	Représentant de la députation régionale
Randa Napky	Tourisme Abitibi-Témiscamingue
Alain Audet	Sous-poste de camionnage en vrac d’Abitibi-Ouest
Martine Rioux	Conseil régional de développement de l’Abitibi-Témiscamingue
Guy St-Germain	Tembec, Groupe des produits forestiers
Luc Sigouin	Association du camionnage du Québec
Guy Trépanier	Société de développement du Témiscamingue
Denise Voynaud	Ministère des Régions

Pour sa part, le Conseil d’orientation a pour mandat de faciliter l’établissement de consensus et l’identification des priorités de même que de participer à la préparation de mécanismes de suivi du plan de transport.

Composition du Conseil d’orientation

Daniel Dorais	Directeur, ministère des Transports
André Brunet	Représentant du CRDAT
Michel Cliche	Représentant de la Conférence des préfets
Luc Dupuis	Sous-ministre adjoint par intérim, ministère des Régions

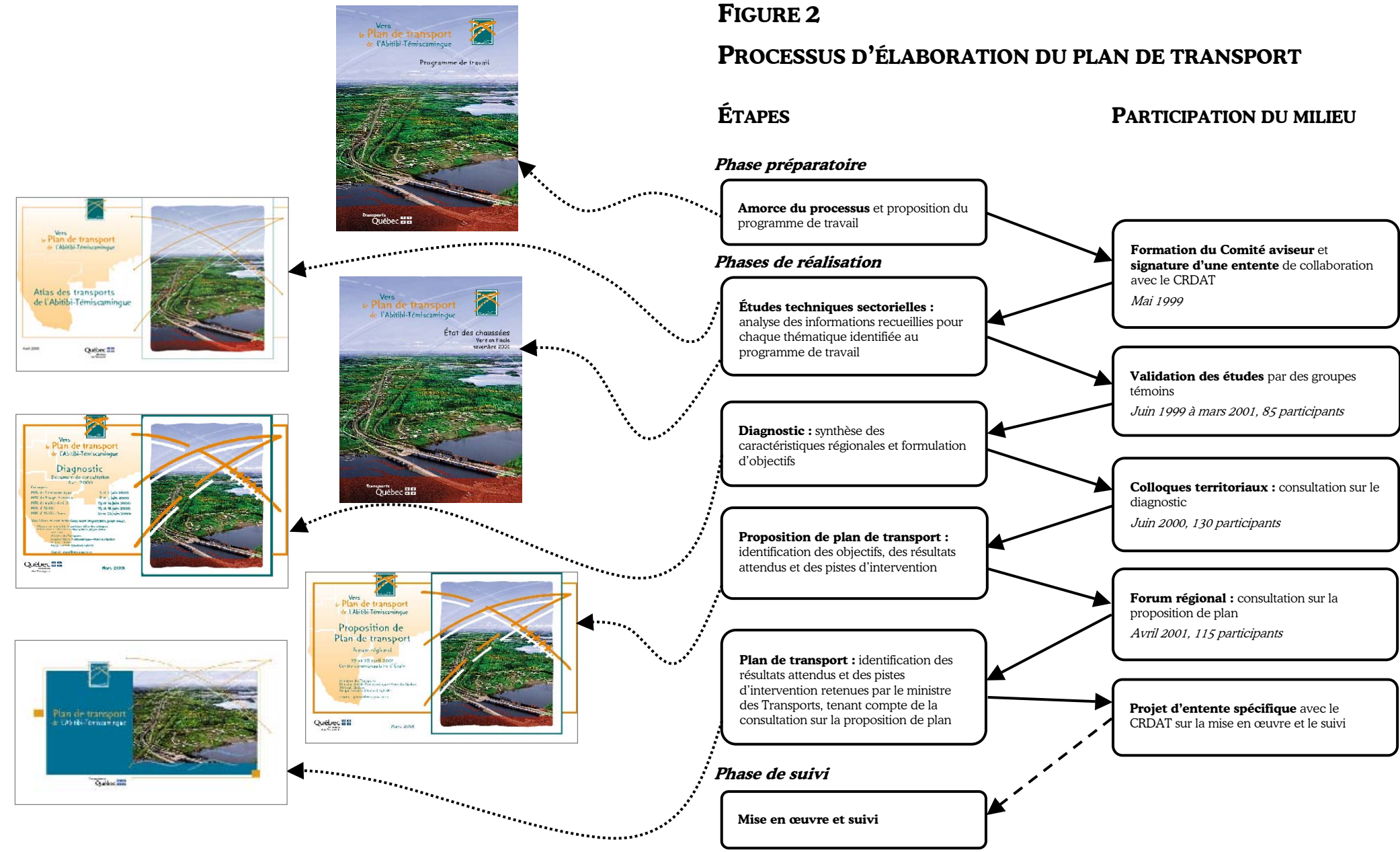


Forum régional

DATNQ

Le Ministère tient à remercier les membres pour leur contribution et souhaite poursuivre le travail de collaboration avec le milieu tout au long de la mise en œuvre du plan de transport.

En plus de ces comités, le milieu a été consulté tout au long des étapes d’élaboration du plan de transport, comme le présente la figure 2.



2.4 Conclusion

Dans l'élaboration du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*, l'aspect consultatif constitue la pierre angulaire du processus. Chaque étape franchie a contribué à rassembler des commentaires visant la bonification tant des enjeux et des résultats attendus que des pistes d'intervention. Les problématiques identifiées, les échanges entrepris avec les partenaires ainsi que les informations recueillies au cours des diverses étapes de consultation du plan de transport ont permis l'identification de différentes problématiques sectorielles et la détermination de neuf enjeux en matière de transport pour le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue.

- *Adaptation des services de transport collectif des personnes aux besoins des clientèles et au contexte régional.*
- *Efficacité dans le déplacement des marchandises.*
- *Qualité du patrimoine routier sous la gestion du MTQ.*
- *Qualité du réseau local.*
- *Circulation sécuritaire sur l'ensemble du réseau routier.*
- *Sécurité de tous les usagers dans les corridors routiers.*
- *Circulation fluide sur l'ensemble du territoire.*
- *Qualité de vie acceptable pour les résidents en bordure de la route.*
- *Soutien au développement touristique.*

De ces enjeux ont émergé les quatre grandes orientations du plan de transport.

- *Faciliter le déplacement des personnes.*
- *Accroître l'efficacité dans le déplacement des marchandises.*
- *Accroître la sécurité, la qualité et la fonctionnalité du réseau routier.*
- *Améliorer la qualité de vie, la protection de l'environnement et favoriser le développement socio-économique.*

Ces orientations ont été validées dans les colloques territoriaux qui ont eu lieu dans les cinq MRC de la région. Par la suite, le Forum régional a permis d'étayer de façon plus précise la proposition de plan : ses objectifs, ses résultats attendus et ses pistes d'intervention.

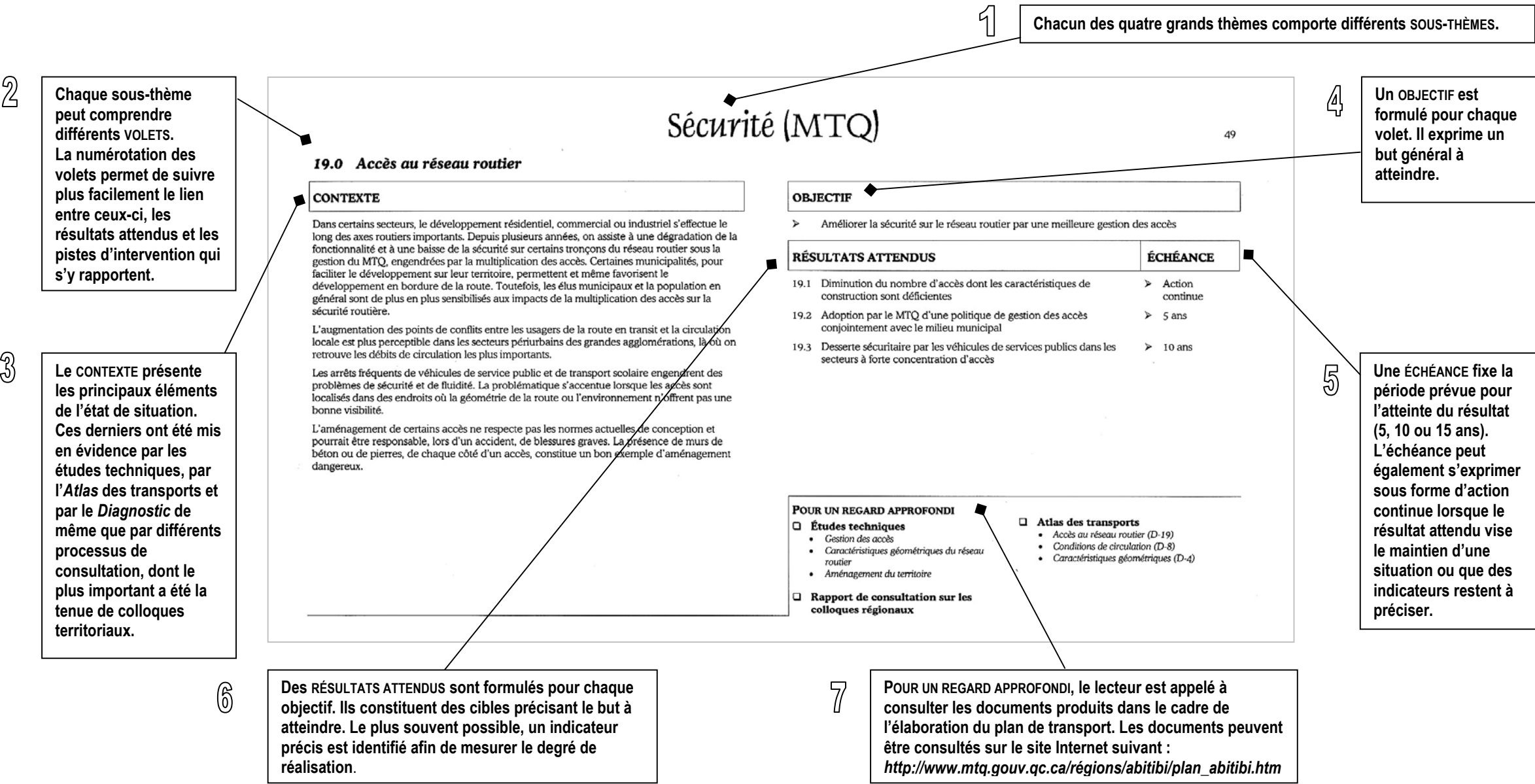
Le plan de transport reflète donc la vitalité du dialogue qui a eu cours avec le milieu tout au long du processus d'élaboration. Fort de cette qualité importante, le plan devient, pour le Ministère, l'outil de référence dans la prise de décision et l'évaluation des priorités en transport en Abitibi-Témiscamingue.



Forum régional

DATNQ

3.0 Structure des fiches



8

L'identification de PISTES D'INTERVENTION permet de définir les actions qui doivent être entreprises. La numérotation des pistes indique leur lien avec les résultats attendus.

9

Pour chaque intervention, des PARTENAIRES sont identifiés. L'astérisque indique le maître d'œuvre de la piste.

10

La réalisation d'une intervention est parfois liée à des CONDITIONS DE RÉALISATION particulières.

PISTES D'INTERVENTION		PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
19.1.1	Intervenir systématiquement lors de travaux routiers et rendre conformes tous les accès lorsqu'ils sont déterminés dangereux par l'analyse de sécurité	➤ MTQ*	
19.2.1	Concevoir une politique de gestion des accès en tenant compte des éléments suivants : ▪ Marge de recul ▪ Distance entre les accès ▪ Accès conjoints ▪ Voie de service ▪ Procédure de délivrance des permis d'accès s'arrimant avec la délivrance de permis de lotissement ou de construction ▪ Problématiques liées aux caractéristiques géométriques de la route	➤ MTQ* ➤ MRC ➤ Municipalités	➤ Concertation entre les partenaires
19.3.1	Planter des aménagements pour les véhicules de service afin d'accroître la sécurité (ex : voie de service, asphaltage des accotements) dans les secteurs problématiques	➤ MTQ* ➤ Commissions scolaires ➤ Municipalités	

Sécurité, qualité et fonctionnalité du réseau routier
ORIENTATION : Accroître la sécurité, la qualité et la fonctionnalité du réseau routier 50

11

Le *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue* est divisé en quatre grands THÈMES, soit :
A- Mobilité des personnes;
B- Déplacement des marchandises;
C- Qualité de vie, protection de l'environnement et développement socio-économique;
D- Sécurité, qualité et fonctionnalité du réseau routier.
La couleur attribuée à chaque thème sert d'indice de repérage du thème dans le document.

12

Pour chacun des quatre grands thèmes, une ORIENTATION générale est définie.

Mobilité des personnes

Mobilité des personnes

1.0 Desserte globale

CONTEXTE

L'étendue du territoire régional et la dispersion de la population qui l'occupe constituent des défis pour l'organisation de services de transport collectif. En effet, l'utilisation de l'automobile fait partie des habitudes de transport. Les services traditionnels de transport collectif ne permettent donc pas une desserte efficace.

De plus, l'organisation actuelle des différents services de transport collectif est cloisonnée en différents programmes axés sur des clientèles spécifiques qui ont chacune des besoins particuliers.

Certains intervenants considèrent que les besoins, dont ceux de plusieurs personnes âgées, de résidents des secteurs ruraux, de jeunes familles, d'étudiants et de personnes disposant de faibles revenus, demeurent insatisfaits. Il faudrait cerner les besoins afin d'identifier les façons de les combler.

Une vision globale et complémentaire des différents services permettrait d'adapter ces derniers aux besoins identifiés. Les programmes provinciaux de financement sont restrictifs et comportent des critères d'admissibilité difficilement atteignables en région. Ces programmes suscitent du mécontentement dans le milieu. Selon certains intervenants régionaux, le financement du transport collectif des personnes ne recevrait pas une part par habitant comparable à ce que l'on retrouve dans la métropole.

Enfin, une structuration des services à l'échelle régionale donnerait lieu à la mise en commun des enveloppes dédiées au transport des différents ministères et organismes municipaux, ce qui assurerait des choix plus éclairés répondant aux besoins du milieu.

OBJECTIF

- Étendre la desserte de transport collectif à l'ensemble des clientèles sur tout le territoire

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

- | | | |
|-----|---|-------------------|
| 1.1 | Organisation intégrée des services de transport collectif par territoire de MRC pour tous types de clientèles | ➤ 5 ans |
| 1.2 | Accroissement du nombre de communautés desservies par un service de transport collectif | ➤ Action continue |

POUR UN REGARD APPROFONDI

- ☐ **Études techniques**
 - Transport adapté
 - Transport en commun
 - Transport par autocar
 - Transport par taxi
 - Transport scolaire - exploitation
- ☐ **Rapport de consultation sur les colloques régionaux**
- ☐ **Atlas des transports**
 - Transport collectif des personnes : Transport adapté (B-4)
 - Transport collectif des personnes : Transport en commun et par taxi (B-6))
 - Transport collectif des personnes : Transport par autocar (B-5)
 - Transport collectif des personnes : Transport scolaire (B-3)

PISTES D'INTERVENTION		PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
1.1.1	Constituer une table par MRC visant à organiser de façon intégrée et complémentaire les services de transport collectif	➤ MRC* ➤ Associations de personnes âgées ➤ CLD ➤ CLSC ➤ Commissions scolaires ➤ CRDAT ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ RRSSS ➤ Secteur privé (taxi, transporteurs) ➤ Services de transport adapté ➤ Table des jeunes	➤ Identifier un porteur de dossier dans chaque MRC
1.2.1	Adapter les programmes d'aide et la législation aux réalités régionales	➤ CRDAT* ➤ CLD ➤ Commissions scolaires ➤ Entreprises de taxi ➤ MRC ➤ MREG ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ RRSSS ➤ Services de transport adapté	
1.2.2	Encourager le transport collectif et l'entraide en milieu rural	➤ Organismes communautaires * ➤ MTQ ➤ Municipalités	

Mobilité des personnes

2.0 Transport adapté

CONTEXTE

Les services de transport adapté sont offerts principalement en milieu urbain et sur l'ensemble du territoire du Témiscamingue. Ces services sont développés par les municipalités. Là où ils sont offerts, les demandes de transport pour fins de loisirs ne sont pas entièrement satisfaites.

Le service en milieu rural est particulièrement affecté par la réglementation du taxi, qui empêche les transporteurs adaptés d'acquérir des berlines (moins de neuf passagers). Selon certains intervenants, il pourrait être rendu plus efficace par l'utilisation de véhicules plus petits, de type berline.

L'éventuelle intégration des services de transport collectif inquiète les intervenants en transport adapté, qui craignent que les besoins de la clientèle de ce type de transport soient laissés de côté.

Le 18 octobre 1999, le CRDAT, l'Office des personnes handicapées du Québec, le ministère de la Santé et des Services sociaux et le ministère des Régions ont signé une *Entente spécifique sur l'amélioration de la situation touchant les personnes handicapées*. Un des objectifs de l'entente consiste à « produire l'état de situation sur les besoins et les solutions afin d'améliorer ou d'implanter les services de transport adapté ».

OBJECTIF

- Améliorer l'étendue et l'offre de service de transport adapté sur l'ensemble du territoire

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

- | | | |
|-----|---|---------|
| 2.1 | Développement des services de transport adapté sur l'ensemble du territoire | ➤ 5 ans |
|-----|---|---------|

POUR UN REGARD APPROFONDI

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">❑ Études techniques<ul style="list-style-type: none">• Transport adapté• Transport par autocar• Transport scolaire – Exploitation• Transport par taxi❑ Rapport de consultation sur les colloques régionaux | <ul style="list-style-type: none">❑ Atlas des transports<ul style="list-style-type: none">• Transport collectif des personnes : Transport adapté (B-4)• Transport scolaire (B-3)• Transport par autocar (B-5)• Transport collectif des personnes : Transport en commun et par taxi (B-6) |
|--|--|

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
2.1.1 Produire un état de situation sur les besoins et les solutions permettant de consolider ou d'implanter les services de transport adapté	➤ OPHQ* ➤ CSST ➤ MRC ➤ Municipalités ➤ Organismes de transport adapté ➤ RRSSS ➤ SAAQ	
2.1.2 Préserver la priorité aux personnes handicapées tout en offrant les services à d'autres clientèles	➤ CRDAT* ➤ MREG ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ OPHQ ➤ Organismes de transport adapté ➤ RRSSS	
2.1.3 Réviser le programme d'aide et la réglementation de façon à mieux répondre aux besoins des secteurs moins densément peuplés (ex. : autoriser l'achat de berlines)	➤ CRDAT* ➤ MRC ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ OPHQ ➤ Organismes de transport adapté	
2.1.4 Faciliter le déplacement des personnes handicapées sur l'ensemble des territoires de la région	➤ OPHQ* ➤ ATRAT ➤ Commissions scolaires ➤ MEQ ➤ MRC ➤ MTQ ➤ Organismes de transport adapté ➤ RRSSS	

Mobilité des personnes

3.0 Transport aérien

CONTEXTE

Il y a présentement une diminution dans l’offre de service. Ainsi, le service de transport aérien est davantage utilisé par la clientèle d’affaires que par la population en général. Les aéroports servent aux évacuations médicales d’urgence, ce qui constitue un service essentiel. Certains aéroports locaux ne sont pas ouverts à longueur d’année, ce qui rend les évacuations médicales impossibles sur certains territoires (La Sarre, Senneterre).

Les règles de l’industrie sont mal connues et le milieu soupçonne qu’elles désavantagent le marché régional. La déréglementation du secteur devait conduire à une meilleure concurrence et par conséquent à des tarifs avantageux ainsi qu’à des services accrus pour l’usager. L’absence de concurrence en région rend le service déficient (ex. : respect des horaires, perte de bagages).

L’aérotourisme est un phénomène présent en région. Cependant, l’ampleur des retombées économiques de cette activité n’est pas connue.

OBJECTIF

- Améliorer la desserte et la diversité du transport aérien

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

- | | | |
|-----|--|-------------------|
| 3.1 | Amélioration de la qualité et de la diversité des services aériens | ➤ Action continue |
| 3.2 | Diminution du coût du transport aérien | ➤ Action continue |

POUR UN REGARD APPROFONDI

- | | |
|--|--|
| ☐ Études techniques <ul style="list-style-type: none">• Transport aérien | ☐ Atlas des transports <ul style="list-style-type: none">• Réseau aérien (B-8) |
| ☐ Rapport de consultation sur les colloques régionaux | |

PISTES D'INTERVENTION		PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
3.1.1	Analyser les impacts de la déréglementation sur le transport aérien en région, notamment sur la qualité des services (types d'avions et fréquence des vols) et sur le coût des billets	➤ CRDAT* ➤ CRD des régions limitrophes ➤ MREG	
3.1.2	Assurer un service de transport d'urgence par avion-ambulance ou par hélicoptère, selon les besoins, à la grandeur de la région	➤ RRSSS* ➤ MSP ➤ Propriétaires d'aéroports ➤ Service du transport aérien gouvernemental ➤ Transporteurs par hélicoptère	
3.1.3	Favoriser l'implantation d'un lien aérien entre le Témiscamingue et Montréal	➤ Entreprises privées*	➤ Demande minimale de déplacements
3.1.4	Développer des connaissances sur l'aérotourisme en région	➤ ATRAT* ➤ CRDAT ➤ MTQ	
3.2.1	Favoriser et soutenir l'initiative régionale en transport aérien	➤ CRDAT* ➤ Entreprises régionales ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ Organismes publics	

Mobilité des personnes

4.0 Transport interurbain

CONTEXTE

L'ensemble du territoire n'est pas couvert par le transport interurbain. Les circuits offerts empruntent les principaux axes routiers. Les populations en marge des ces derniers ne sont donc pas desservies. L'achalandage est faible sur certains de ces trajets. Le lien le plus achalandé et le plus rentable est celui de Rouyn-Noranda—Val-d'Or—Montréal. Celui-ci contribue à financer les circuits moins rentables (interfinancement). Pour les résidants de certaines MRC, le trajet vers Montréal ou Québec impose de longs délais d'attente en région, compte tenu des difficultés de coordonner les horaires.

Malgré l'interfinancement, les faibles densités de population à desservir dans certains secteurs rendent le service difficile à rentabiliser. Depuis juillet 2000, la desserte entre Rouyn-Noranda et Kirkland Lake a été abandonnée pour une période de deux ans. De plus, l'abandon de la ligne Amos—La Sarre est annoncé.

Un projet de déréglementation des transports interurbains est étudié par le gouvernement fédéral. Une telle déréglementation a déjà eu lieu aux États-Unis, ce qui a fait disparaître des lignes non rentables.

Selon les intervenants du milieu, une partie grandissante de la clientèle utilise le service pour rencontrer des spécialistes à Montréal ou pour se rendre à des rendez-vous reliés aux soins de santé en région. Les horaires des services de transport et ceux des services de santé sont parfois incompatibles. Il y a un aspect social au transport interurbain. Celui-ci ne bénéficie pas de financement public, comme c'est le cas, par exemple, pour le transport ferroviaire des passagers et le transport en commun. En conséquence, l'implication du milieu serait nécessaire au maintien du transport interurbain.

Par ailleurs, des services complémentaires au transport interurbain, comme le transport de courrier, les services de taxi vers le terminus ou des services alternatifs tels que le covoiturage, pourraient être développés et intégrés.

OBJECTIF

- Offrir les services de transport interurbain à l'ensemble des municipalités de la région

RÉSULTATS ATTENDUS	ÉCHÉANCE
--------------------	----------

- | | |
|---|-------------------|
| 4.1 Maintien de la desserte intra et interrégionale | ➤ Action continue |
|---|-------------------|

POUR UN REGARD APPROFONDI

- ❑ **Études techniques**
 - Transport par autocar
- ❑ **Rapport de consultation sur les colloques régionaux**

- ❑ **Atlas des transports**
 - Transport collectif des personnes : Transport par autocar (B-5)

PISTES D'INTERVENTION		PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
4.1.1	Développer de nouveaux modes de transport complémentaires aux services existants	➤ MRC* ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ RRSSS ➤ Transporteurs privés	➤ Diffusion de l'information par le MTQ quant aux diverses expériences réalisées ailleurs en province
4.1.2	Adapter les services de santé aux contraintes des utilisateurs en termes de transport	➤ RRSSS* ➤ MRC ➤ Organismes qui offrent le service de transport	
4.1.3	Identifier les assouplissements recherchés à l'intérieur de la législation	➤ MRC* ➤ CRDAT ➤ MTQ ➤ Municipalités desservies ➤ RRSSS ➤ Transporteurs privés ➤ Transports Canada	➤ Adoption du projet de déréglementation du gouvernement fédéral

Mobilité des personnes

5.0 Transport scolaire

CONTEXTE

Le transport scolaire est le seul mode de transport collectif des personnes desservant l'ensemble du territoire témiscabitiien habité. La clientèle scolaire est en décroissance depuis quelques années. Cette baisse peut engendrer, dans certains cas, des fermetures d'école.

La clientèle est de plus en plus dispersée sur le territoire. Le développement résidentiel le long des axes routiers et en zone de villégiature est un phénomène croissant. Les intervenants en transport scolaire soulignent qu'il est parfois difficile d'assurer une desserte pour ces nouvelles résidences se trouvant en milieu isolé. Cette situation accroît le nombre de déplacements, complexifie la desserte et augmente les coûts du service. Globalement, les trajets sont plus longs pour les élèves.

Les règles de financement du transport établies par le ministère de l'Éducation ne considèrent que les élèves admissibles (élèves du primaire et du secondaire). Ces règles incitent les commissions scolaires à maximiser l'occupation des autobus par la clientèle admissible. En conséquence, les trajets d'autobus scolaires peuvent être prolongés et le nombre de places disponibles pour les autres clientèles est réduit.

Il y a une limite à la cohabitation des différentes clientèles. Des parents craignent la cohabitation des écoliers, des adultes et de la clientèle spécialisée adulte dans les véhicules scolaires. Le transport de clientèles autres que scolaire pourrait diminuer le sentiment de sécurité entourant les autobus scolaires. Toutefois, le confort qu'offrent ces derniers ne répond pas toujours aux attentes des autres clientèles potentielles.

OBJECTIF

- Optimiser l'utilisation des véhicules scolaires

RÉSULTATS ATTENDUS	ÉCHÉANCE
--------------------	----------

- | | | |
|-----|---|---------|
| 5.1 | Révision de la desserte des secteurs isolés | ➤ 5 ans |
| 5.2 | Augmentation de l'accessibilité du transport scolaire à d'autres clientèles | ➤ 5 ans |

POUR UN REGARD APPROFONDI

- ☐ **Études techniques**
 - Évolution et perspectives démographiques
 - Sécurité en transport scolaire
 - Transport scolaire - exploitation
- ☐ **Atlas des transports**
 - Transport collectif des personnes : Transport scolaire (B-3)
- ☐ **Rapport de consultation sur les colloques régionaux**

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
5.1.1 Définir les paramètres à partir desquels le service de transport scolaire est accessible aux nouvelles clientèles des secteurs isolés	➤ Commissions scolaires* ➤ MEQ ➤ MRC ➤ Municipalités	
5.2.1 Évaluer les possibilités d'intégration des autres clientèles scolaires	➤ Commissions scolaires* ➤ CRDAT ➤ MEQ ➤ MRC	

Mobilité des personnes

6.0 Transport par taxi

CONTEXTE

Les services de taxi ne sont pas accessibles partout et en tout temps dans la région. Le milieu rural n'est généralement pas desservi. La desserte de taxi semble se concentrer en milieu urbain, sauf au Témiscamingue.

Certaines entreprises de taxi ont diversifié leurs sources de revenus en offrant des services de transport de colis. Elles offrent aussi un service complémentaire aux commissions scolaires pour le transport des écoliers.

Le service à la clientèle offert par certains chauffeurs de taxi est de qualité inégale.

Les utilisateurs de services de santé et de services sociaux ont recours à des services de bénévoles pour satisfaire leurs besoins en transport. Cette situation est perçue comme une concurrence déloyale par l'industrie du taxi.

Un projet de loi sur le transport par taxi, déposé en novembre 2000, est actuellement étudié en commission parlementaire. Les dispositions du projet de loi prévoient une révision de l'ensemble des règles de l'industrie, ce qui devrait affecter la desserte et la diversité des services.

OBJECTIF		
➤ Améliorer la qualité des services de taxi		
RÉSULTATS ATTENDUS		ÉCHÉANCE
6.1	Maintien de la desserte actuelle	➤ Action continue

POUR UN REGARD APPROFONDI	
☐ Études techniques • Transport par taxi	☐ Atlas des transports • Transport collectif des personnes : Transport en commun et par taxi (B-6))
☐ Rapport de consultation sur les colloques régionaux	

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
6.1.1 Promouvoir l'utilisation du taxi	➤ Entreprises de taxi*	
6.1.2 Améliorer le service à la clientèle	➤ Entreprises de taxi* ➤ CLE ➤ Institutions d'enseignement ➤ MTQ	

Mobilité des personnes

7.0 Transport ferroviaire

CONTEXTE

Un seul service ferroviaire de transport de personnes est disponible en région. Il relie Senneterre au sud du Québec à raison de trois allers-retours par semaine. Ce service répond essentiellement aux besoins d’une clientèle spécifique. Selon les intervenants du milieu, il permet l’accès à un territoire isolé (ex. : autochtones et chasseurs). Le temps de trajet entre la région et Montréal est d’un peu moins de 12 heures.

Les services de transport interurbain par autocar ne sont pas coordonnés avec ceux du transport ferroviaire, limitant ainsi l’accessibilité au reste de la région.

Certains intervenants régionaux souhaitent la venue d’un service de transport ferroviaire à vocation récréotouristique.

OBJECTIF

- Améliorer la qualité des services de transport ferroviaire de personnes, notamment pour des clientèles spécifiques

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

- 7.1 Développement du service ferroviaire à des fins récréotouristiques ➤ 10 ans

POUR UN REGARD APPROFONDI

- ☐ **Études techniques**
 - Réseau ferroviaire – Infrastructures et structures de l’industrie
 - Réseau ferroviaire – Rôle de l’État
- ☐ **Atlas des transports**
 - Réseau ferroviaire existant et désaffecté (C-9)
 - Réseau ferroviaire : Infrastructures et structures de l’industrie (C-10)
- ☐ **Rapport de consultation sur les colloques régionaux**

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
7.1.1 Améliorer le temps de trajet pour le transport des personnes	➤ Via Rail* ➤ CFILINQ ➤ Transporteurs privés par autobus	
7.1.2 Coordonner le service ferroviaire avec les services de transport interurbain	➤ Transporteurs privés par autobus* ➤ Via Rail	
7.1.3 Favoriser et soutenir l'initiative en transport ferroviaire à vocation touristique	➤ CRDAT* ➤ ATRAT ➤ Entreprises privées ➤ MRC ➤ MTQ ➤ Municipalités	

Déplacement des marchandises

8.0 Réseau de camionnage

CONTEXTE

Depuis 1996, le ministère des Transports a défini un réseau de camionnage distinguant les routes où la circulation des véhicules lourds est permise, restreinte ou interdite (sauf pour la livraison locale). Cette définition du réseau de camionnage permet principalement de diriger les véhicules lourds sur les routes les plus appropriées à cette circulation et d’effectuer le contrôle routier nécessaire à la protection des infrastructures. En Abitibi-Témiscamingue, le ministère des Transports autorise la circulation des véhicules lourds sur 1 156 km de son réseau, la restreint sur 866 km et l’interdit sur 208 km.

Les municipalités du Québec, par voie de réglementation, complètent actuellement l’identification du réseau de camionnage sur leur territoire. Les délais encourus par la démarche de réglementation s’avèrent quelquefois longs.

Les camionneurs ont parfois de la difficulté à s’orienter et à faire le bon choix de route. La dernière publication de la carte du réseau de camionnage a été réalisée en 1995 et se révèle actuellement désuète. Une signalisation spécifique au réseau de camionnage indique aux conducteurs de véhicules lourds les routes à emprunter et les restrictions à respecter. Toutefois, à certains endroits, cette signalisation se confond à l’ensemble de la signalisation routière, ce qui affecte sa lisibilité.

La qualité du réseau est dépendante du respect des charges transportées par les véhicules lourds. Le rapport d’activité, produit annuellement par la Société de l’assurance automobile du Québec (SAAQ), montre que plus de la moitié des véhicules vérifiés dans la région ne sont pas conformes à la réglementation en vigueur.

Un seul poste de pesée permanent, en Abitibi-Témiscamingue, permet actuellement d’effectuer un contrôle des charges légales. La grandeur de la région et la longueur du réseau routier peuvent difficilement être surveillées sans un nombre important de contrôleurs routiers. Par conséquent, l’industrie du camionnage et la SAAQ souhaitent l’aménagement d’aires de vérification de véhicules lourds supplémentaires.

La tolérance au dépassement des charges lourdes par les véhicules agricoles occasionne localement des dommages à la chaussée, principalement sur les routes municipales.

OBJECTIF

- Assurer le parachèvement, la connaissance et le respect du réseau de camionnage dans son ensemble

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

- | | | |
|-----|---|-------------------|
| 8.1 | Plus grand respect du réseau de camionnage | ➤ Action continue |
| 8.2 | Augmentation du nombre de véhicules lourds conformes | ➤ Action continue |
| 8.3 | Adaptation du concept de réseau de camionnage aux réalités régionales | ➤ Action continue |

POUR UN REGARD APPROFONDI

- ☐ **Études techniques**
 - Réseau de camionnage
- ☐ **Rapport de consultation sur les colloques régionaux**
- ☐ **Atlas des transports**
 - Flux de circulation des camions (C-5)
 - Réseau de camionnage (C-4)
 - Signalisation et publicité le long des routes (D-11)
 - Circulation des marchandises (C-6)

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
8.1.1 Assurer le respect des charges	➤ SAAQ* ➤ Corps policiers municipaux ➤ Donneurs d'ordres ➤ MRC. ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ SQ ➤ UPA	➤ Définition des rôles de chacun des partenaires
8.1.2 Définir et mettre à jour le réseau de camionnage sur les routes sous la gestion municipale	➤ Municipalités* ➤ MRC ➤ MTQ ➤ Transporteurs	
8.1.3 Améliorer la connaissance du réseau de camionnage	➤ MTQ* ➤ MRC ➤ Municipalités	
8.2.1 Sensibiliser les entreprises à l'impact positif de la conformité des véhicules lourds sur la qualité du réseau	➤ SAAQ* ➤ Entreprises ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ Transporteurs	➤ Harmonisation du réseau de camionnage avec les différents réseaux routiers concernés (municipalités, MTQ, MTO)
8.3.1 Modifier la réglementation liée à la circulation des véhicules lourds pour tenir compte du contexte des régions ressources	➤ MTQ* ➤ Municipalités	

Déplacement des marchandises

9.0 Harmonisation de la réglementation sur les charges et dimensions

CONTEXTE

La position géographique de l’Abitibi-Témiscamingue et les liens qui se sont tissés au fil des ans avec les résidents du nord-est ontarien favorisent les échanges commerciaux entre les deux régions. Le Québec et l’Ontario, en matière de charges et de dimensions légales sur leurs routes, ont cependant des réglementations distinctes. Historiquement, l’Ontario concentre la majorité de ses interventions sur un réseau routier deux fois moins étendu que celui du Québec (16 500 km en Ontario comparativement à 29 200 km au Québec).

Une entente spécifique, signée à l’été 2000, facilite le déplacement des marchandises entre les deux provinces. Pour les exploitants et les propriétaires de véhicules lourds, l’harmonisation des normes vise à réduire les contraintes liées à l’obtention des permis, à la manutention des charges (en période de dégel surtout), à la gestion du parc de véhicules et à la conformité des équipements utilisés. Bien que plusieurs éléments aient été l’objet d’entente, l’harmonisation n’est toutefois pas encore complète.

Ainsi, en ce qui concerne l’utilisation de gyrophares, le Québec et l’Ontario ne disposent pas d’une politique commune. La couleur attribuée à chaque service, soit ambulancier, policier, des travaux publics et autres, diffère d’une province à l’autre. Par ailleurs, au Québec, la couleur jaune n’est pas réservée aux véhicules d’entretien routier. Ainsi, à titre d’exemple, les gyrophares d’un véhicule de déneigement ne peuvent pas le distinguer à distance d’un véhicule lourd transportant du bois en longueur, ce qui peut engendrer un sentiment d’insécurité.

OBJECTIF

- Faciliter le déplacement des marchandises entre le Québec et l’Ontario

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

- 9.1 Harmonisation de la réglementation et des normes sur le transport routier des marchandises entre le Québec et l’Ontario
- 10 ans

POUR UN REGARD APPROFONDI

- ☐ Études techniques
 - Transport lourd – volet sécurité

☐ Rapport de consultation sur les colloques régionaux
- ☐ Atlas des transports
 - Circulation des marchandises (C-6)
 - Flux de circulation des camions (C-5)
 - Réseau de camionnage (C-4)

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
9.1.1 Poursuivre les négociations concernant l'harmonisation des normes de charges et de dimensions des véhicules lourds avec les autorités ontariennes	➤ Table de concertation gouvernement–industrie sur la sécurité des véhicules lourds* ➤ Associations de transports ➤ MTO ➤ MTQ ➤ SAAQ	

Déplacement des marchandises

10.0 Permis spéciaux

CONTEXTE

Un véhicule hors normes quant à sa charge et à ses dimensions ne peut pas circuler sur les routes du réseau provincial à moins que son propriétaire n’obtienne un permis spécial. Ce permis est délivré par la Société de l’assurance automobile du Québec (SAAQ) aux conditions et selon les formalités établies par le *Règlement sur le permis spécial de circulation*. La demande de permis peut s’avérer une démarche longue et laborieuse en raison des exigences administratives et de la difficulté d’obtenir toutes les informations requises à la demande. Ainsi, le bureau municipal de certaines petites municipalités n’est pas ouvert à tous les jours de la semaine. En outre, celles-ci ne possèdent pas toute l’expertise requise pour évaluer les possibilités de transport hors normes sur leur territoire et pour délivrer une autorisation.

Les hivers rigoureux en Abitibi-Témiscamingue peuvent limiter le transport hors normes. Un véhicule hors normes ne peut pas circuler lorsque les conditions de la route sont mauvaises et peut être immobilisé pendant plusieurs jours, particulièrement en janvier et en février. Un projet pilote est actuellement en cours dans la région afin de permettre, sous certaines conditions, la circulation des véhicules lourds hors normes lorsque les exigences de déneigement et de déglacage ne sont pas atteintes.

Dans l’industrie agricole, la taille de la machinerie a tendance à augmenter. La circulation de cette machinerie sur les routes pose de plus en plus un problème de sécurité en raison de la réticence des propriétaires de se conformer aux exigences du *Règlement de circulation des véhicules hors normes*.

OBJECTIF

- Faciliter la gestion des déplacements des véhicules hors normes tout en préservant la primauté de la sécurité des usagers

RÉSULTATS ATTENDUS	ÉCHÉANCE
--------------------	----------

- | | | |
|------|--|-------------------|
| 10.1 | Réduction du délai de délivrance des permis spéciaux en région | ➤ Action continue |
| 10.2 | Réduction des délais nécessaires pour atteindre les exigences de déneigement et de déglacage des routes nationales | ➤ Action continue |
| 10.3 | Augmentation du respect du règlement sur la circulation des véhicules lourds hors normes | ➤ Action continue |

POUR UN REGARD APPROFONDI

- ☐ **Études techniques**
 - Réseau de camionnage
 - Transport lourd – volet sécurité
- ☐ **Rapport de consultation sur les colloques régionaux**
- ☐ **Atlas des transports**
 - Circulation des marchandises (C-6)
 - Permis spéciaux pour des véhicules hors normes (C-8)
 - Réseau de camionnage (C-4)

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
10.1.1 Analyser le processus de délivrance d'un permis spécial en région	➤ MTQ* ➤ MRC ➤ Municipalités ➤ SAAQ	➤ Soutien technique du MTQ lorsque l'expertise n'est pas disponible dans les municipalités
10.1.2 Simplifier la délivrance des autorisations municipales nécessaires au transport hors normes sur le réseau local	➤ MRC* ➤ Municipalités	
10.2.1 Optimiser les efforts de déneigement et de déglçage afin de réduire la durée d'interdiction de circulation des véhicules hors normes	➤ MTQ* ➤ Entrepreneurs ➤ Municipalités	
10.2.2 Réviser la réglementation sur la circulation des véhicules lourds hors normes en période hivernale	➤ MTQ* ➤ SAAQ	
10.3.1 Augmenter la sécurité entourant la circulation de la machinerie agricole hors normes	➤ SAAQ* ➤ Corps policiers municipaux ➤ SQ ➤ UPA	

Déplacement des marchandises

11.0 Services ferroviaires

CONTEXTE

Annuellement, il se transporte près de 3 millions de tonnes de marchandises par train en Abitibi-Témiscamingue. De ce nombre, 1,6 million de tonnes quittent la région, 60 % étant des produits forestiers. Près de 600 000 tonnes de marchandises, dont 70 % sont constituées de minerai et de produits miniers, sont importées. Enfin, 750 000 tonnes de marchandises transportées par train ne sont qu'en transit sur le territoire régional.

Toute diminution des activités ferroviaires ainsi que de l'entretien des équipements et des infrastructures de chemin de fer en Abitibi-Témiscamingue risque d'avoir des conséquences importantes sur la sécurité dans le transport des marchandises, le développement économique, l'aménagement du territoire et la qualité du réseau routier. Le transfert éventuel du volume de marchandises transportées actuellement par train au transport par camion augmenterait considérablement le débit de véhicules lourds sur les routes de la région et exercerait une pression encore plus grande sur les infrastructures routières. Par ailleurs, certaines marchandises, tels les sels de déglacage ou les concentrés de minerai, semblent se prêter mieux au transport par train. Selon le type de marchandise, il faut approximativement deux camions et demi pour transporter le contenu d'un wagon.

Dans la région, le réseau ferroviaire demeure suffisamment ramifié pour offrir la possibilité de maintenir le service malgré la fermeture accidentelle d'une voie. Toutefois, il est à craindre que la fermeture de tronçon compromette cet avantage.

Selon une évaluation réalisée en 1991, l'état des voies et des infrastructures ferroviaires est jugé acceptable en Abitibi-Témiscamingue. La vitesse à laquelle un train peut circuler est en relation avec la qualité des infrastructures. Les vitesses sur le réseau ferroviaire régional varient entre 30 et 55 km/h. Une circulation à plus grande vitesse, pour satisfaire les attentes des entreprises intéressées par ce mode de transport, exigerait un investissement important des compagnies ferroviaires pour l'amélioration des infrastructures.

L'abandon de certains tronçons et la détérioration du réseau, de même qu'un service à la clientèle inégal, nuisent considérablement à la compétitivité de l'industrie ferroviaire à l'égard du transport de marchandises. Quant à l'avantage que pourraient représenter des services intermodaux de transport, il n'a pas été prouvé à l'échelle régionale.

OBJECTIF

- Favoriser une plus grande utilisation du réseau ferroviaire

RÉSULTATS ATTENDUS	ÉCHÉANCE
11.1 Augmentation du volume de marchandises transportées de 20 %	➤ 10 ans
11.2 Augmentation de la compétitivité du transport ferroviaire	➤ Action continue
11.3 Développement et amélioration du service ferroviaire dans la région	➤ Action continue

POUR UN REGARD APPROFONDI

- ☐ **Études techniques**
 - Réseau ferroviaire - Infrastructures et structures de l'industrie
 - Réseau ferroviaire – Rôle de l'État
 - Transport de marchandises
- ☐ **Atlas des transports**
 - Circulation des marchandises (C-6)
 - Réseau ferroviaire existant et désaffecté (C-9)
 - Réseau ferroviaire - Infrastructures et structures de l'industrie (C-10)
 - Transport des matières dangereuses (C-7)
- ☐ **Rapport de consultation sur les colloques régionaux**

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
11.1.1 Promouvoir l'utilisation des services ferroviaires dans la région pour le développement de nouvelles entreprises	➤ Agents de développement économique* ➤ CFILINQ ➤ CRDAT ➤ Entreprises privées ➤ MRC ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ ONR ➤ OVR	➤ Mise en place par les gouvernements de mesures incitatives pour les entreprises
11.2.1 Favoriser l'intermodalité	➤ Promoteurs privés* ➤ CFILINQ ➤ Entreprises de camionnage ➤ MTQ ➤ ONR ➤ OVR	
11.3.1 Soutenir le développement d'une stratégie d'intervention concertée en matière de transport par chemin de fer	➤ CRDAT* ➤ ACFC ➤ CFILINQ ➤ CN ➤ CRDBJ ➤ CTON ➤ Expéditeurs ➤ MTO ➤ MTQ ➤ NBEDC ➤ ONR ➤ OVR ➤ Transports Canada	

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
11.3.2 Favoriser l'amélioration de la qualité des infrastructures ferroviaires	➤ CFILINQ* ➤ CN ➤ MTQ ➤ ONR ➤ OVR ➤ Promoteurs privés	➤ Transmission des données utiles par l'industrie ferroviaire
11.3.3 Augmenter la qualité du service, notamment la disponibilité des wagons	➤ CFILINQ* ➤ Entreprises ferroviaires ➤ ONR ➤ OVR	
11.3.4 Réduire les impacts des interruptions de service sur le réseau ferroviaire	➤ CFILINQ* ➤ CN ➤ MTQ ➤ ONR ➤ OVR	

Déplacement des marchandises

12.0 Services aériens

CONTEXTE

La position géographique et la structure économique de l’Abitibi-Témiscamingue expliquent les liens qu’elle a développés avec la région du Nord-du-Québec.

À l’égard du transport de marchandises, l’Abitibi-Témiscamingue constitue la source ou, du moins, une zone de transit importante des approvisionnements en biens de consommation pour le Nord-du-Québec.

Des impacts sur le transport aérien, à la suite du développement du commerce électronique, sont à prévoir. Toutefois, l’importance de ces impacts sur le transport de marchandises vers le Nord-du-Québec n’est pas encore connue.

OBJECTIF

- Affirmer la position stratégique de la région en matière de transport aérien de marchandises à destination ou en provenance du Nord-du-Québec

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

- | | | |
|------|----------------------------|-------------------|
| 12.1 | Maintien des liens aériens | ➤ Action continue |
|------|----------------------------|-------------------|

POUR UN REGARD APPROFONDI

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">❑ Études techniques<ul style="list-style-type: none">• Mobilité des personnes• Transport de marchandises❑ Rapport de consultation sur les colloques régionaux | <ul style="list-style-type: none">❑ Atlas des transports<ul style="list-style-type: none">• Circulation des marchandises (C-6)• Flux de circulation des camions (C-5)• Réseau aérien (B-8)• Réseau ferroviaire : Infrastructures et structures de l’industrie (C-10) |
|---|--|

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
12.1.1 Améliorer la desserte aérienne vers le Nord-du-Québec en partance de l'Abitibi-Témiscamingue	➤ Compagnies aériennes*	
12.1.2 Améliorer les connaissances sur le transport aérien des marchandises en région	➤ CRDAT* ➤ MTQ ➤ Transports Canada	

Déplacement des marchandises

13.0 *Efficienc* du transport par véhicule lourd

CONTEXTE

Compte tenu de l'éloignement de la région, le transport des marchandises occasionne des coûts additionnels. Cette majoration des coûts de transport influence le prix des biens de consommation en région.

Les déplacements à vide de véhicules lourds diminuent l'efficacité économique du transport et augmentent la présence de camions sur les routes. Certains véhicules lourds sont conçus pour le transport d'un type de marchandise spécifique, peu compatible avec toute autre marchandise (normes de construction ou de sécurité).

OBJECTIF

- Optimiser l'efficienc du transport de marchandises par véhicule lourd

RÉSULTATS ATTENDUS	ÉCHÉANCE
--------------------	----------

- | | |
|--|-------------------|
| 13.1 Diminution du nombre de véhicules lourds circulant à vide | ➤ Action continue |
|--|-------------------|

POUR UN REGARD APPROFONDI

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">❑ Études techniques<ul style="list-style-type: none">• Transport lourd – volet sécurité• Transport de marchandises❑ Rapport de consultation sur les colloques régionaux | <ul style="list-style-type: none">❑ Atlas des transports<ul style="list-style-type: none">• Flux de circulation des camions (C-5)• Réseau de camionnage (C-4) |
|---|---|

PISTES D'INTERVENTION		PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
13.1.1	Favoriser l'utilisation polyvalente des véhicules lourds (ex. : copeaux et bois en longueur)	➤ Transporteurs* ➤ Expéditeurs	➤ Développement d'une compatibilité de transport entre les marchandises
13.1.2	Encourager l'intégration des nouvelles technologies permettant de coordonner les activités de transport	➤ Expéditeurs* ➤ Associations de transporteurs ➤ MTQ	

Sécurité, qualité et fonctionnalité du réseau routier

14.0 Entretien et amélioration du réseau local

CONTEXTE

En avril 1993, le gouvernement du Québec a revu le partage des responsabilités en matière de voirie locale, transférant du même coup plus de 2 500 km de routes. Pour faciliter le transfert aux municipalités, le MTQ a mis sur pied différents programmes d'aide. Malgré ces programmes, les municipalités dénoncent le manque de ressources financières nécessaires à l'entretien de leur réseau. Comme celui-ci se dégrade, il en coûte de plus en plus cher pour l'entretenir. De plus, l'incertitude quant au renouvellement des programmes d'aide ne permet pas aux municipalités de planifier à long terme les interventions qu'elles entendent faire. Le coût des équipements nécessaires à l'entretien d'un réseau routier représente des sommes importantes dont plusieurs petites municipalités ne disposent pas. Des intervenants notent que le faible investissement destiné aux routes locales risque d'affecter la sécurité des déplacements, notamment pour le transport scolaire.

L'entretien des chemins à double vocation où un nombre important de véhicules lourds circulent est particulièrement problématique puisque la réparation des dommages causés est onéreuse. Par ailleurs, l'exploitation des lots intramunicipaux augmente la circulation de véhicules lourds sur le réseau municipal. Dans quelques cas, des ententes négociées avec les entreprises concernées prévoient une contribution aux travaux d'entretien du réseau routier emprunté. La capacité portante des routes est plus faible en période de dégel, ce qui entraîne une détérioration prématurée des infrastructures.

Les ponts municipaux sont inspectés régulièrement par le MTQ. Toutefois, les rapports d'inspection ne sont pas transmis systématiquement aux municipalités, celles-ci devant en faire la demande. Les indices régionaux d'état et de fonctionnalité des structures sont respectivement 64,8 et 75,2. À l'échelle provinciale, l'indice moyen d'état des structures municipales est 64,6 et l'indice moyen de fonctionnalité se situe à 77,6. L'entretien des ponts est un élément problématique pour les municipalités étant donné leur grand nombre en Abitibi-Témiscamingue. Les travaux d'entretien et de conservation des ponts sont très coûteux et les municipalités ne disposent pas toujours de personnel formé dans le domaine.

L'une des fonctions du réseau routier est notamment de maintenir l'accès aux exploitations agricoles. Toutefois, les routes du réseau local ne possèdent pas toujours la capacité de support nécessaire au transport de marchandises agricoles lourdes, ce qui entraîne parfois une importante dégradation des infrastructures.

En cas de fermeture d'une route sur le réseau du MTQ, un transfert de la circulation vers le réseau local peut devenir nécessaire. Ce détournement peut causer des dommages aux infrastructures routières municipales. Ce type d'intervention, comme d'autres interventions majeures sur le réseau local, exige une bonne communication avec les municipalités.

OBJECTIF

- Assurer un réseau routier local sécuritaire, en bon état et fonctionnel

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

- | | | |
|------|--|-------------------|
| 14.1 | Nouvelles sources de financement pour l'amélioration du réseau local | ➤ Action continue |
| 14.2 | Amélioration de la qualité du réseau routier local | ➤ 5 ans |
| 14.3 | Maintien de l'accessibilité au territoire | ➤ Action continue |
| 14.4 | Amélioration de la sécurité sur le réseau local | ➤ Action continue |
| 14.5 | Amélioration des indices d'état et de fonctionnalité des ponts sollicités par le transport lourd | ➤ Action continue |

POUR UN REGARD APPROFONDI

❑ Études techniques

- Classification fonctionnelle
- État des structures
- Réseau de camionnage
- Transport de marchandises

❑ Atlas des transports

- Classification fonctionnelle (D-1)
- État des structures (D-7)
- Inventaire des structures (D-6)
- Réseau de camionnage (C-4)

❑ Rapport de consultation sur les colloques régionaux

❑ Cartes en annexe

- 3. Réseau local

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
14.1.1 Faire reconnaître que le réseau local est sollicité par le transport lourd	➤ CRDAT* ➤ MAMM ➤ MRC ➤ MREG ➤ MTQ ➤ Municipalités	➤ Prise en compte des investissements réalisés par les municipalités
14.1.2 Modifier la comptabilité et les lois municipales de façon à permettre aux municipalités de créer des fonds d'immobilisation	➤ MAMM* ➤ Municipalités	➤ Priorités établies aux schémas d'aménagement
14.1.3 Prévoir des ententes entre les municipalités et les exploitants afin de minimiser les impacts sur la qualité du réseau routier local dans le cadre de l'exploitation des ressources naturelles	➤ MRC* ➤ Exploitants de ressources naturelles ➤ MRN–Forêt ➤ Municipalités	
14.2.1 Accroître la mise en commun des équipements lourds afin d'en tirer un usage optimal	➤ Municipalités* ➤ MAMM ➤ MRC ➤ MTQ	
14.2.2 Sensibiliser les municipalités à la possibilité de réglementer la circulation des véhicules lourds selon la période de l'année (à l'intérieur du permis d'exploitation)	➤ MRC* ➤ MTQ ➤ Municipalités	
14.2.3 Renforcer la capacité portante des routes et des ponts municipaux là où la circulation lourde est dense et où les besoins sont présents	➤ Municipalités* ➤ MTQ	
14.3.1 Améliorer les communications entre les municipalités et le MTQ lors de la réalisation de travaux routiers pour permettre la concordance des travaux sur le réseau local	➤ MTQ* ➤ Municipalités* ➤ MAMM ➤ MRC	
14.3.2 Maintenir l'accès aux exploitations agricoles	➤ Municipalités* ➤ UPA	
14.3.3 Assurer une uniformité dans l'entretien des routes, d'une municipalité à l'autre, et ce, en toute saison et en respectant les normes de sécurité	➤ MRC* ➤ Municipalités	➤ Concertation entre les municipalités

PISTES D’INTERVENTION		PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
14.4.1	Implanter un mécanisme de communication privilégié pour la Sûreté du Québec afin de rapporter les dommages à la chaussée affectant la sécurité	➤ Municipalités* ➤ Corps policiers municipaux ➤ MSP ➤ SQ	
14.4.2	Promouvoir l’application de la réglementation sur les charges et dimensions	➤ SAAQ* ➤ Corps policiers municipaux ➤ Municipalités ➤ SQ	➤ Formation adéquate des policiers
14.5.1	Poursuivre l’évaluation des structures municipales	➤ MTQ*	
14.5.2	Améliorer la signalisation des charges totales admises sur les ponts	➤ Municipalités* ➤ MTQ	

Sécurité, qualité et fonctionnalité du réseau routier

15.0 Expertise technique

CONTEXTE

Le personnel des municipalités n’a pas toujours les connaissances requises pour entretenir adéquatement le réseau routier transféré en 1993. Pour répondre à ce besoin, le MTQ et la Commission scolaire du Lac-Abitibi ont mis sur pied le Centre de formation en transport de Macamic. L’offre de formation couvre plusieurs aspects : conduite de véhicules d’entretien, amélioration des chaussées, drainage des routes, inspection des travaux, préparation de devis. Par ailleurs, d’autres besoins en formation sont exprimés, notamment en matière d’entretien des structures. La formation est donnée le plus souvent au Centre de formation en transport de Macamic, mais peut être offerte en d’autres lieux lorsque le nombre de participants le rend possible.

Certaines municipalités constatent que les nombreux mouvements de personnel ne permettent pas le développement et le maintien d’une main-d’œuvre qualifiée, notamment dans les petites municipalités. Il arrive donc, à l’occasion, que des interventions soient inadéquates en raison d’un manque d’expertise.

OBJECTIF

- S’assurer que les municipalités soient bien outillées pour la prise de décision concernant l’entretien du réseau routier local

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

- | | | |
|------|---|-------------------|
| 15.1 | Acquisition d’une expertise en matière d’entretien routier par le personnel municipal | ➤ Action continue |
| 15.2 | Maintien du personnel expert dans le milieu municipal | ➤ Action continue |

POUR UN REGARD APPROFONDI

- ☐ Rapport de consultation sur les colloques régionaux

PISTES D'INTERVENTION		PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
15.1.1	Faciliter l'accès aux différentes formations : décentralisation de la formation dans les territoires et utilisation de nouvelles technologies (ex. : cours sur vidéocassettes)	➤ Centre de formation en transport de Macamic* ➤ Commissions scolaires ➤ Entrepreneurs en déneigement ➤ MTQ	➤ Nombre suffisant de personnes à former par territoire
15.1.2	Inciter les municipalités qui obtiennent de l'aide financière pour l'entretien de leur réseau routier à former leur personnel	➤ MRC* ➤ Municipalités	
15.2.1	Inciter les municipalités de petite taille à mettre en commun leur personnel qualifié afin de maintenir l'expertise en place	➤ MAMM* ➤ MRC ➤ Municipalités	
15.2.2	Apporter davantage de soutien technique aux municipalités dans le cadre de travaux spécialisés ou de demandes de subvention, notamment dans l'évaluation préliminaire des travaux (ex. : ponts)	➤ MTQ*	

Sécurité, qualité et fonctionnalité du réseau routier

16.0 Bilan de sécurité

CONTEXTE

Le bilan régional de sécurité routière portant sur les accidents survenus de 1993 à 1995 montre qu’il y a plus d’accidents en Abitibi-Témiscamingue, soit 2,73 accidents par 100 habitants par année, alors qu’au Québec cette proportion diminue à 2,37. De plus, au prorata de la population, il y a deux fois plus de décès causés et 34 % plus d’accidents avec blessés graves en Abitibi-Témiscamingue qu’à l’échelle provinciale. Le bilan régional se démarque également quant au nombre d’accidents mortels impliquant la grande faune, notamment l’orignal.

Le réseau routier est étendu et les services d’urgence sont parfois éloignés des lieux d’accidents, ce qui occasionne un temps plus long d’intervention, soit en moyenne de 30 à 45 minutes pour les secteurs isolés. Cette situation peut se traduire par une aggravation des blessures et par la hausse du nombre de décès. Dans la région, 9,7 % des accidents ont rapport avec un véhicule lourd comparativement à 6,7 % à l’échelle du Québec. Les véhicules lourds sont concernés dans 19,4 % des accidents mortels alors qu’ils représentent 4,6 % de l’ensemble du parc de véhicules régional. Le transfert modal du train vers le camion fait craindre au milieu une augmentation significative du nombre de véhicules lourds. Le bilan de vérification des véhicules lourds révèle également que la proportion de véhicules en infraction est supérieure de 20 % en Abitibi-Témiscamingue par rapport à celle de l’ensemble du Québec. La principale infraction constatée, tant chez les camionneurs que chez les automobilistes, est l’excès de vitesse.

Plusieurs accidents sont occasionnés par des sorties de route (33 % des accidents mortels et 44 % des accidents avec blessés graves). Près du tiers des accidents sont de type abords de route (collision avec un objet fixe, capotage et incendie). Par ailleurs, sur les routes cumulant un fort débit de véhicules et de véhicules lourds, une dénivellation se crée souvent en bordure du pavage lorsque les accotements ne sont pas asphaltés, ce qui peut ainsi entraîner des pertes de contrôle.

Actuellement, le pourcentage régional des accidents impliquant un cycliste est de 0,7 %. Le cyclisme étant en nette croissance, une hausse de ce type d’accident est à craindre.

Certaines problématiques rurales engendrent un sentiment d’insécurité, comme, par exemple, la présence de remorques agricoles sans feux de signalisation tirées par un tracteur de ferme.

D’autre part, l’actuel mécanisme de contrôle de l’acuité visuelle, au moment du renouvellement du permis de conduire, ne permet pas de déceler sa diminution chez les conducteurs de véhicules de promenade âgés de moins de 75 ans.

Les entreprises de camionnage soulignent la difficulté d’effectuer les opérations de vérification des charges et de la mécanique de façon sécuritaire en raison du manque d’aires de vérification.

OBJECTIF

- Améliorer le bilan de sécurité routière en réduisant notamment le nombre d’accidents mortels et avec blessés graves

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

- | | | |
|------|--|-------------------|
| 16.1 | Asphaltage des accotements de 50 % des routes présentant un débit journalier de véhicules supérieur à 2 000 et un débit journalier de véhicules lourds supérieur à 400 | ➤ 5 ans |
| 16.2 | Diminution de 25 % du temps d’intervention des services de premiers secours sur les lieux d’accidents dans les secteurs isolés | ➤ Action continue |
| 16.3 | Réduction du nombre d’accidents mortels et avec blessés graves de 15 % | ➤ 5 ans |
| 16.4 | Diminution de 15 % du nombre d’accidents mortels et avec blessés graves impliquant un véhicule lourd | ➤ 5 ans |
| 16.5 | Amélioration de la signalisation aux intersections | ➤ 5 ans |

POUR UN REGARD APPROFONDI

❑ Études techniques

- Bilan de sécurité routière
- Caractéristiques géométriques

❑ Rapport de consultation sur les colloques régionaux

❑ Atlas des transports

- Abords de route (D-10)
- Bilan de sécurité routière (D-13)
- Portrait des accidents impliquant un animal (D-16)
- Portrait des accidents mortels et avec blessés graves (D-15)
- Portrait général des accidents (D-14)
- Réseau cyclable régional (D-23)

❑ Cartes en annexe

- 5. Réseau privilégié pour le pavage des accotements

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
16.1.1 Asphalter les accotements lors de travaux majeurs sur les routes à fort débit de circulation	➤ MTQ*	
16.2.1 Identifier et former adéquatement des intervenants de premiers secours pour les endroits isolés afin de réduire le temps d'intervention	➤ RRSSS* ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ Policiers et pompiers ➤ Usagers réguliers du réseau routier isolé	
16.3.1 Identifier et corriger les sites potentiellement les plus dangereux	➤ MTQ* ➤ Corps policiers municipaux ➤ SQ	
16.3.2 Favoriser le réaménagement d'intersections problématiques	➤ MTQ* ➤ Municipalités	
16.3.3 Améliorer les abords de route afin de diminuer la gravité des accidents lors de sorties de route	➤ MTQ* ➤ Entreprises d'utilités publiques	
16.3.4 Favoriser des réaménagements visant la réduction de la vitesse pour les zones problématiques	➤ MTQ* ➤ Municipalités concernées	
16.3.5 Accroître le nombre de campagnes de sensibilisation afin d'amener les conducteurs à adopter un comportement sécuritaire sur la route	➤ SAAQ* ➤ MTQ ➤ Table régionale de concertation en sécurité routière de l'Abitibi-Témiscamingue	
16.3.6 Favoriser les échanges entre les intervenants en sécurité routière	➤ Table régionale de concertation en sécurité routière de l'Abitibi-Témiscamingue* ➤ Comité de sécurité publique de chacun des territoires de MRC	

PISTES D'INTERVENTION		PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
16.3.7	Réduire le nombre d'accidents impliquant la grande faune	➤ MTQ* ➤ Agences de mise en valeur des forêts privées ➤ FAPAQ ➤ MRN-Forêt ➤ Municipalités	
16.3.8	Accroître les exigences en matière de santé et de qualité de la vision lors du renouvellement du permis de conduire	➤ SAAQ*	
16.3.9	Asphalter l'intérieur et l'extérieur des courbes afin d'augmenter le niveau de sécurité	➤ MTQ*	
16.4.1	Aménager, dans les endroits stratégiques, des aires permettant aux camionneurs d'effectuer les vérifications d'usage	➤ MTQ* ➤ Associations de camionnage ➤ Entreprises forestières ➤ MRN-Forêt ➤ SAAQ	
16.4.2	Sensibiliser les camionneurs à la nécessité d'adapter leur conduite aux conditions climatiques, à l'état de la chaussée et au respect du <i>Code de la sécurité routière</i>	➤ SAAQ* ➤ Associations de camionnage ➤ Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds	
16.4.3	Étudier davantage les relations de cause à effet dans les accidents impliquant un véhicule lourd, particulièrement l'aspect dimension des véhicules	➤ MTQ* ➤ SAAQ ➤ Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds	
16.5.1	Réviser l'aménagement des panneaux pour améliorer la visibilité aux intersections	➤ MTQ*	

Sécurité, qualité et fonctionnalité du réseau routier

17.0 Qualité du réseau routier

CONTEXTE

La qualité de roulement du réseau routier de l’Abitibi-Témiscamingue est comparable à celle du Québec et peut être considérée comme bonne. La norme de qualité de roulement est déterminée selon la classification fonctionnelle.

Vu les caractéristiques du sol de l’Abitibi-Témiscamingue, la qualité des routes a tendance à se dégrader plus rapidement. Les types d’intervention et les techniques de construction appropriées sont complexes et onéreux. De plus, les variations soudaines et importantes des conditions météorologiques sont fréquentes en région. L’alternance du gel et du dégel est une source de dégradation de l’ensemble de la structure de la chaussée, surtout si elle s’effectue sur une courte période. La circulation des véhicules lourds est également un facteur important de dégradation des chaussées, notamment lorsqu’ils sont en surcharge.

Trois indicateurs servent principalement à évaluer l’état de la chaussée. Il s’agit de l’indice de rugosité international (IRI), de l’orniérage et de la gélivité.

La rugosité est définie par la mesure de l’irrégularité de la chaussée en comparaison d’une surface plane. Elle permet de mesurer le confort de roulement. Les ornières sont des dépressions longitudinales en trace de roue. Dans la région, la profondeur moyenne des ornières est légèrement supérieure à la moyenne provinciale et peut affecter la sécurité (aquaplanage, perte de contrôle, etc.). La gélivité d’un matériau constitue sa sensibilité à la détérioration occasionnée par le gel. Dans le cas de la chaussée, une faible résistance au gel se traduit par des gonflements, des affaissements et des fissurations.

En 1999, l’évaluation de ces indices a démontré que le réseau routier régional est déficient sur 112 km en raison de l’IRI, sur 157 km par rapport à l’orniérage et sur 48 km quant à la gélivité. En outre, 39 km du réseau cumulent les trois déficiences.

OBJECTIF

- Améliorer la qualité du réseau routier

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

- | | | |
|------|--|-------------------|
| 17.1 | Diminution de la dégradation des chaussées | ➤ Action continue |
| 17.2 | Amélioration de l’état général des routes collectrices | ➤ 5 ans |

POUR UN REGARD APPROFONDI

- ☐ **Études techniques**
 - État des chaussées
 - Portrait géographique
- ☐ **Rapport de consultation sur les colloques régionaux**
- ☐ **Atlas des transports**
 - Capacité de support du réseau routier (D-5)
 - Caractéristiques géomorphologiques de la région (A-5)
 - Circulation des marchandises (C-6)
 - État des chaussées (D-3)
- ☐ **Cartes en annexe**
 1. Réseau routier national
 2. Réseau routier régional, collecteur et d’accès aux ressources
 4. État des chaussées, 1999

PISTES D'INTERVENTION		PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
17.1.1	Diminuer de 10 % le nombre de kilomètres déficients en matière d'orniérage	➤ MTQ*	
17.1.2	Augmenter l'efficacité du contrôle routier en ce qui a trait aux charges des véhicules lourds afin de minimiser les dommages occasionnés à la chaussée	➤ SAAQ* ➤ Corps policiers municipaux ➤ Sûreté du Québec	
17.1.3	Maintenir l'indice de rugosité (IRI) du réseau de la région	➤ MTQ*	
17.2.1	Rechercher un financement adéquat (entretien, amélioration, conservation) du réseau routier tenant compte des caractéristiques d'une région ressource	➤ CRDAT* ➤ MREG ➤ MTQ ➤ Municipalités	

Sécurité, qualité et fonctionnalité du réseau routier

18.0 Fluidité de la circulation

CONTEXTE

De manière générale, les conditions de circulation sont bonnes malgré un ralentissement de la fluidité dans certains centres urbains lors des heures de pointe.

Les besoins de déplacement des personnes n’augmentent pas de la même façon partout en région. Par ailleurs, l’accroissement du nombre de véhicules de promenade ne devrait pas avoir un impact majeur sur la fluidité de la circulation.

Le niveau de service permet de qualifier la facilité avec laquelle il est possible de circuler sur la route. Les niveaux de service constatés en région varient de « A » à « D », soit d’une circulation qualifiée de libre, sans restriction, jusqu’à une circulation qualifiée de plus instable, présentant un degré faible de dérangement et une baisse de vitesse. Les niveaux « E » et « F », associés à des problèmes de congestion, ne sont pas présents sur le territoire.

Les besoins de déplacement entre Sullivan et Val-d’Or ainsi qu’entre Évain et Rouyn-Noranda sont les plus élevés de la région et leur croissance est anticipée.

Certaines traversées d’agglomérations engendrent des problèmes de sécurité et de fluidité liés aux conflits entre les différents types d’usagers (piétons, cyclistes, automobilistes, camionneurs) et les exigences des types de circulation (transit et locale). L’aménagement de certaines traversées d’agglomérations est déficient, ce qui occasionne, dans certains cas, des ralentissements dans le flux de circulation. La ville de Rouyn-Noranda est l’endroit où les conditions de circulation sont les plus dégradées (niveaux de service « C » et « D » plus fréquents), bien qu’elles demeurent acceptables.

L’augmentation du nombre de véhicules lourds, notamment des camions de type « train B », peut affecter la fluidité des déplacements à certains endroits. Les causes de ralentissement peuvent être de différentes natures : absence d’une voie auxiliaire pour la circulation lente dans une pente, zone de dépassement inexistante ou courte. La problématique est encore plus présente sur les routes nationales puisque seulement 21 % de celles-ci respectent les normes relatives aux possibilités de dépassement. De plus, la géométrie de certaines intersections ne favorise pas un écoulement fluide de la circulation.

La route 117 constitue la seule voie d’accès directe entre la région et le sud du Québec. Sur cette route, dans la région des Laurentides, le tronçon reliant les villes de Mont-Laurier et de Saint-Jovite présente des déficiences de géométrie limitant la fluidité de la circulation et affectant, parfois considérablement, le temps de transport de l’utilisateur en transit.

OBJECTIF

- Maintenir de bonnes conditions de circulation

RÉSULTATS ATTENDUS

18.1 Améliorer les conditions de circulation et les niveaux de services

ÉCHÉANCE

- Action continue

POUR UN REGARD APPROFONDI

❑ Études techniques

- Caractéristiques géométriques du réseau routier
- Conditions de circulation
- Traversées d’agglomérations
- Réseau de camionnage

❑ Rapport de consultation sur les colloques régionaux

❑ Atlas des transports

- Caractéristiques géomorphologiques de la région (A-5)
- Conditions de circulation (D-8)
- Débits de circulation (D-2)
- Flux de circulation des camions (C-5)
- Traversées d’agglomérations (D-20)
- Réseau de camionnage (C-4)

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
18.1.1 Améliorer les possibilités de dépassement sur les routes nationales	➤ MTQ*	
18.1.2 S'assurer que les conditions de circulation se maintiennent à un niveau acceptable (niveaux A à D)	➤ MTQ* ➤ Municipalités	
18.1.3 Améliorer les conditions de circulation sur la route 117 entre l'Abitibi-Témiscamingue et la région métropolitaine	➤ MTQ*	

Sécurité, qualité et fonctionnalité du réseau routier

19.0 Accès au réseau routier

CONTEXTE

Dans certains secteurs, le développement résidentiel, commercial ou industriel s’effectue le long des axes routiers importants. Depuis plusieurs années, on assiste à une dégradation de la fonctionnalité et à une baisse de la sécurité sur certains tronçons du réseau routier sous la gestion du MTQ, engendrées par la multiplication des accès. Certaines municipalités, pour faciliter le développement sur leur territoire, autorisent et, même, favorisent le développement en bordure de la route. Toutefois, les élus municipaux et la population en général sont de plus en plus sensibilisés aux impacts de la multiplication des accès sur la sécurité routière.

L’augmentation des points de conflits entre les usagers de la route en transit et la circulation locale est plus perceptible dans les secteurs périurbains des grandes agglomérations, là où on retrouve les débits de circulation les plus importants.

Les arrêts fréquents de véhicules de services publics et de transport scolaire engendrent des problèmes de sécurité et de fluidité. La problématique s’accentue lorsque les accès sont localisés dans des endroits où la géométrie de la route ou l’environnement n’offrent pas une bonne visibilité.

L’aménagement de certains accès ne respecte pas les normes actuelles de conception et pourrait être responsable, lors d’un accident, de blessures graves. La présence de murs de béton ou de pierres, de chaque côté d’un accès, constitue un bon exemple d’aménagement dangereux.

OBJECTIF

- Améliorer la sécurité sur le réseau routier par une meilleure gestion des accès

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

- | | | | |
|------|--|---|-----------------|
| 19.1 | Diminution du nombre d’accès dont les caractéristiques de construction sont déficientes | ➤ | Action continue |
| 19.2 | Adoption par le MTQ d’une politique de gestion des accès conjointement avec le milieu municipal | ➤ | 5 ans |
| 19.3 | Desserte sécuritaire par les véhicules de services publics dans les secteurs à forte concentration d’accès | ➤ | 10 ans |

POUR UN REGARD APPROFONDI

- | | |
|--|--|
| ☐ Études techniques <ul style="list-style-type: none">• <i>Gestion des accès</i>• <i>Caractéristiques géométriques du réseau routier</i>• <i>Aménagement du territoire</i> | ☐ Atlas des transports <ul style="list-style-type: none">• <i>Accès au réseau routier (D-19)</i>• <i>Conditions de circulation (D-8)</i>• <i>Caractéristiques géométriques (D-4)</i> |
| ☐ Rapport de consultation sur les colloques régionaux | |

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
19.1.1 Intervenir systématiquement lors de travaux routiers et rendre conformes tous les accès lorsqu'ils sont déterminés dangereux par l'analyse de sécurité	➤ MTQ*	
19.2.1 Concevoir une politique de gestion des accès en tenant compte, entre autres, des éléments suivants : ▪ Marge de recul ▪ Distance entre les accès ▪ Accès conjoints ▪ Voie de service ▪ Procédure de délivrance des permis d'accès s'arrimant avec la délivrance de permis de lotissement ou de construction ▪ Problématiques liées aux caractéristiques géométriques de la route	➤ MTQ* ➤ MRC ➤ Municipalités	➤ Concertation entre les partenaires
19.3.1 Implanter des aménagements pour les véhicules de service afin d'accroître la sécurité (ex : voie de service, asphaltage des accotements) dans les secteurs problématiques	➤ MTQ* ➤ Commissions scolaires ➤ Municipalités	

Sécurité, qualité et fonctionnalité du réseau routier

20.0 Routes en gravier

CONTEXTE

En Abitibi-Témiscamingue, le MTQ entretient un réseau important de routes en gravier, soit 345,5 km, dont 55 km de routes régionales et 49 km de routes collectrices, le reste étant constitué de routes d'accès aux ressources. La qualité des déplacements sur ces routes est affectée notamment par la présence d'ornières et par la poussière. Les dommages causés aux véhicules par la projection de matière granulaire et par une surface de roulement détériorée engendrent des coûts pour l'utilisateur. Les routes en gravier, plus fortement sollicitées, sont généralement plus coûteuses à entretenir que les routes asphaltées.

Pour ce qui est des routes d'accès aux ressources, l'Abitibi-Témiscamingue en compte 241,4 kilomètres, ce qui correspond à 14,4 % de ce type de route au Québec. Ces routes donnent accès aux ressources forestières et fauniques. L'exploitation de ces dernières représente des retombées économiques régionales appréciables. Ces routes présentent une grande variabilité quant à leur utilisation : circulation lourde, circulation de promenade, de villégiature et touristique. Ainsi, par exemple, certaines routes peuvent être peu fréquentées durant la majeure partie de l'année, mais être sollicitées intensivement par le transport de la matière ligneuse pendant quelques semaines et subir alors une pression que leur structure ne permet souvent pas de supporter. Dans d'autres cas, la route est utilisée durant une période variant de quelques mois à quelques années pour une exploitation minière nécessitant de nombreux déplacements de minerai. Après l'exploitation, la route redevient souvent peu fréquentée durant une période indéterminée. Il s'avère difficile, pour le ministère des Transports, d'entretenir adéquatement des routes d'accès aux ressources fortement sollicitées par le transport lourd.

OBJECTIF

- Augmenter la qualité des routes régionales, collectrices et d'accès aux ressources en gravier

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

- | | | |
|------|---|----------|
| 20.1 | Revêtement de routes régionales et collectrices | ➤ 15 ans |
| 20.2 | Recherche d'un mode de financement permanent supplémentaire pour l'entretien des routes d'accès aux ressources fortement sollicitées par le transport lourd | ➤ 10 ans |

POUR UN REGARD APPROFONDI

- ☐ **Études techniques**
 - *État des chaussées*
 - *Classification fonctionnelle*
 - *Évolution et perspectives socio-économiques*
- ☐ **Atlas des transports**
 - *État des chaussées (D-3)*
 - *Classification fonctionnelle (D-1)*
 - *Industrie forestière (C-2)*
- ☐ **Rapport de consultation sur les colloques régionaux**

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
20.1.1 Procéder au revêtement des routes régionales et collectrices	➤ MTQ*	
20.2.1 Évaluer la possibilité d'établir un processus de partenariat pour le financement de l'entretien des routes d'accès aux ressources dans les périodes intensives d'exploitation	➤ MTQ* ➤ CRDAT ➤ Entreprises forestières et minières ➤ Hydro-Québec ➤ MRN	

Sécurité, qualité et fonctionnalité du réseau routier

21.0 Traversées d'agglomérations

CONTEXTE

Il est souvent difficile de concilier la double vocation d'une route lorsqu'il s'agit de desserte locale (piétons, cyclistes, automobilistes et camionneurs de livraison) et de circulation de transit (automobilistes et camionneurs de passage).

Les traversées d'agglomérations sont souvent perçues par les municipalités comme étant problématiques, et ce, particulièrement à l'égard des usagers non motorisés. Les principaux éléments ciblés par les municipalités concernent la sécurité des piétons et des cyclistes, la sécurité aux entrées des agglomérations, la vitesse excessive ainsi que le bruit et la poussière souvent associés à la circulation des véhicules lourds.

Pour la période 1993-1995, le taux d'accidents constaté sur les routes nationales et régionales en Abitibi-Témiscamingue, dans les zones de vitesse de 50 km/h, est de 7,3 accidents par million de véhicules, comparativement à 4,4 au Québec.

Les aménagements actuels des traversées d'agglomérations ne favorisent pas une diminution de la vitesse de la circulation. Dans bien des cas, les conducteurs perçoivent peu de différences entre la zone périurbaine ou urbaine dans laquelle ils pénètrent et celle qui la précède. Quelques projets d'aménagement des entrées de villes, misant sur un contrôle du champ visuel, pourraient s'avérer bénéfiques pour la sécurité des usagers de la route. Pour ce type de projet, le partenariat avec le milieu municipal paraît essentiel.

En Abitibi-Témiscamingue, les traversées d'agglomérations ne génèrent pas de véritables problèmes de fluidité.

OBJECTIFS

- Améliorer la sécurité dans les traversées d'agglomérations

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

- | | | |
|------|---|-------------------|
| 21.1 | Meilleure cohabitation de la circulation locale et de transit | ➤ Action continue |
| 21.2 | Diminution de 10 % du nombre d'accidents dans les zones de vitesse de 50 km/h sur les routes nationales et régionales | ➤ 5 ans |

POUR UN REGARD APPROFONDI

- ☐ **Études techniques**
 - Bilan de sécurité routière
 - Conditions de circulation
 - Traversées d'agglomérations
 - Aménagement du territoire
- ☐ **Atlas des transports**
 - Conditions de circulation (D-8)
 - Traversées d'agglomérations (D-20)
 - Bilan de sécurité routière (D-13)
- ☐ **Rapport de consultation sur les colloques régionaux**

PISTES D'INTERVENTION		PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
21.1.1	Identifier les endroits où les traversées sont les plus problématiques et élaborer les solutions d'aménagement conjointement avec le milieu municipal	➤ MTQ* ➤ Municipalités	
21.2.1	Augmenter le respect des limites de vitesse et de la signalisation dans les zones de 50 km/h	➤ SQ* ➤ Corps policiers municipaux	
21.2.2	Améliorer la sécurité dans les zones scolaires	➤ MTQ* ➤ Commissions scolaires ➤ Corps policiers municipaux ➤ SQ	

Sécurité, qualité et fonctionnalité du réseau routier

22.0 Desserte routière

CONTEXTE

La région est reliée directement par plusieurs routes au reste du Québec ainsi qu’au nord-est ontarien. Tous les centres urbains et les agglomérations sont également reliés par des routes sous la gestion du ministère des Transports. Le réseau routier répond aux besoins relatifs aux déplacements effectués sur le territoire de la région et à la liaison avec les régions limitrophes et le centre du Québec. Le milieu souhaite le maintien de la classification fonctionnelle actuelle. De plus, certains des besoins demandent l’implantation de nouveaux liens routiers afin de répondre à des intérêts de développement économique et social.

Certaines routes de la région, en raison d’une grande utilisation se rapportant aux déplacements des personnes et des marchandises, peuvent être considérées comme stratégiques. La perturbation de la circulation sur ces routes a souvent un grand impact sur la desserte routière. De plus, quelques routes stratégiques de la région n’ont pas d’alternative fonctionnelle. En cas de fermeture de longue durée de l’une d’elles, la région peut souffrir d’un isolement fonctionnel.

L’Abitibi-Témiscamingue compte des sites d’intérêt régional dont l’accès doit être assuré. Il y a en région six aéroports : deux régionaux et quatre locaux. La desserte routière de ces aéroports répond aux besoins. De plus, la desserte des sites récréotouristiques régionaux, tels que le lieu historique national du Fort-Témiscamingue, le parc provincial d’Aiguebelle, la Base de plein air du lac Mourier, le Centre plein air Mont Kanasuta et la station de ski Mont-Vidéo, est assurée.

OBJECTIF

- Assurer une desserte routière adéquate du territoire

RÉSULTATS ATTENDUS	ÉCHÉANCE
--------------------	----------

- | | |
|---|-------------------|
| 22.1 Maintien de l’accès à l’ensemble du territoire | ➤ Action continue |
| 22.2 Réduction des impacts de la fermeture d’une route lors de toute situation d’urgence, surtout sur les routes sans alternative | ➤ Action continue |

POUR UN REGARD APPROFONDI

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">❑ Études techniques<ul style="list-style-type: none">• Bilan de sécurité routière• Classification fonctionnelle• État des structures• Évolution et perspectives socio-économiques❑ Rapport de consultation sur les colloques régionaux | <ul style="list-style-type: none">❑ Atlas des transports<ul style="list-style-type: none">• Bilan de sécurité routière (D-13)• Classification fonctionnelle (D-1)• Débits de circulation (D-2)• État des structures (D-7)• Industrie touristique (E-8)• Inventaire des structures (D-6)❑ Cartes en annexe<ol style="list-style-type: none">1. Réseau routier national2. Réseau routier régional, collecteur et d’accès aux ressources |
|--|--|

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
22.1.1 Maintenir les liens donnant accès aux aéroports et aux sites récréotouristiques d'intérêt régional	➤ MTQ* ➤ ATRAT ➤ CRDAT ➤ MRC	
22.1.2 Identifier les besoins en matière de nouveaux liens	➤ MTQ* ➤ CRDAT ➤ MRC de Témiscamingue	
22.1.3 Maintenir les liens routiers selon la classification fonctionnelle actuelle	➤ MTQ* ➤ CRDAT ➤ MRC ➤ Municipalités	
22.2.1 Afin de diminuer les délais d'attente lors d'une fermeture de route, s'assurer que le plan de mesures d'urgence tient compte : ▪ des routes sans alternative ▪ de la disponibilité des équipements de remplacement (ex. : pont Bailey) ▪ de l'importance des communications avec les premiers intervenants et avec les usagers lors d'une fermeture de route, notamment des routes 101, 113 et 117, afin de permettre l'établissement d'un itinéraire alternatif	➤ MTQ* ➤ Ambulanciers ➤ Médias ➤ MSP ➤ Municipalités ➤ SQ ➤ Transporteurs	
22.2.2 Négocier une entente avec les municipalités pour définir les modalités de dédommagement lors de l'utilisation prolongée du réseau municipal en cas de fermeture d'une route sous la responsabilité du MTQ	➤ MTQ* ➤ Corps policiers municipaux ➤ MRC ➤ MSP ➤ Municipalités ➤ SQ	➤ Participation des corps policiers dans l'application de l'entente

Sécurité, qualité et fonctionnalité du réseau routier

55

23.0 Entretien hivernal

CONTEXTE

Les normes d'entretien hivernal dépendent de la classification fonctionnelle et du débit de circulation de la route. L'efficacité des activités d'entretien hivernal est étroitement liée au débit de la circulation, la chaleur induite par le passage des véhicules favorisant l'action du sel de déglacage.

En Abitibi-Témiscamingue, la période de conditions hivernales peut s'étendre sur 23 semaines, comparativement à 18 ou à 20 semaines dans les régions situées plus au sud du Québec. Dans la région, les variations soudaines des conditions météorologiques sont fréquentes et les conditions climatiques rigoureuses rendent parfois l'entretien hivernal difficile. Les exigences de déglacage sont difficiles à atteindre lors de la période de froid intense (janvier et février) malgré l'application de nouvelles techniques de déglacage (épandage de sel préhumidifié).

Certains usagers perçoivent peu d'uniformité dans la qualité de l'entretien hivernal sur une même route ou portion de route présentant les mêmes exigences d'entretien. En conséquence, l'usager a de la difficulté à adapter sa conduite aux conditions variables de l'entretien de la chaussée sur un même itinéraire.

Le nombre et l'impact des accidents sur chaussée enneigée et glacée sont plus importants en région. En effet, 37,1 % des accidents qui se produisent sur le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue ont lieu sur chaussée enneigée et glacée comparativement à une moyenne provinciale de 26,0 %. Le ratio régional d'accidents mortels et avec blessés graves sur chaussée enneigée et glacée est supérieur à celui du reste de la province, soit 4,0 accidents mortels et graves pour 100 accidents comparativement à 3,6 dans l'ensemble du Québec.

Le comportement des usagers et le niveau d'information dont ils disposent ont une incidence directe sur le nombre d'accidents en période hivernale.

~~Lors des opérations de déneigement, certaines municipalités déposent la neige au centre de la route. Cette méthode entraîne des économies pour celles-ci, mais est contraire à la réglementation en vigueur.~~

OBJECTIF

- Améliorer la sécurité durant la période hivernale et uniformiser l'entretien hivernal pour un niveau d'exigence égal

RÉSULTATS ATTENDUS

23.1 Prévention des accidents en période hivernale

=

ÉCHÉANCE

- Action continue

=

POUR UN REGARD APPROFONDI

❑ Études techniques

- Viabilité hivernale
- Bilan de sécurité routière

❑ Rapport de consultation sur les colloques régionaux

❑ Atlas des transports

- Viabilité hivernale (D-9)
- Portrait des accidents mortels et avec blessés graves (D-15)

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
23.1.1 Uniformiser l'entretien hivernal pour un niveau d'exigence égal	➤ MTQ* ➤ Entrepreneurs en déneigement ➤ SAAQ	
23.1.2 Diminuer le nombre de jours où les exigences de déneigement et de déglçage ne sont pas atteintes	➤ MTQ* ➤ Entrepreneurs en déneigement	
23.1.3 Assurer des communications efficaces avec l'utilisateur	➤ MTQ* ➤ SAAQ	

Sécurité, qualité et fonctionnalité du réseau routier

24.0 État et fonctionnalité des ponts

CONTEXTE

En Abitibi-Témiscamingue, 170 structures sont localisées sur le réseau routier sous la responsabilité du MTQ. La quasi-totalité de ces structures est constituée de ponts. Compte tenu de leur grand nombre, la circulation régionale est notamment dépendante de leur état.

Deux indices, sur une échelle de 1 à 100, permettent d'évaluer une structure. L'indice fonctionnel (IFS) détermine la capacité de l'ouvrage à remplir son rôle selon les besoins des utilisateurs. Les problèmes de fonctionnalité sont relativement mineurs, puisque environ 2 % seulement des structures sont considérées comme déficientes. La bonne fonctionnalité d'une structure est révélée par un indice de 80 ou plus. L'indice fonctionnel régional se situe à 94.

L'indice d'état (IES) illustre, quant à lui, l'état général de la structure. Il est obtenu à partir des cotes d'évaluation du comportement et du matériau des éléments qui composent la structure. Un indice d'une valeur de 75 constitue le seuil au-delà duquel les structures ne nécessitent généralement qu'un entretien préventif ou des interventions mineures. La moyenne de l'indice d'état régional est de 68, alors que l'indice provincial cote 67,5.

Des 399 structures que compte la région aujourd'hui, 196 ponts ont été construits dans les années 60. La majorité de ceux-ci arrivent au terme de leur vie utile. La réfection ou le remplacement de ces structures nécessitera des investissements importants au cours des prochaines années.

Les facteurs qui contribuent à la détérioration des structures sont nombreux : débit de circulation, poids des véhicules, rigueur du climat, etc. Des inspections minutieuses doivent donc être réalisées à des intervalles suffisamment rapprochés afin de détecter au plus tôt les déficiences et d'effectuer les travaux de réparation nécessaires avant que ne survienne une perte de capacité de la structure. L'évaluation de la capacité portante d'une faible proportion de structures de béton est à poursuivre.

OBJECTIF

- Améliorer l'état et la fonctionnalité des structures

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

- | | | |
|------|--|-------------------|
| 24.1 | Maintien de l'indice de fonctionnalité des structures à 92 | ➤ Action continue |
| 24.2 | Hausse de la moyenne régionale de l'indice d'état de 68 à 70 | ➤ 5 ans |
| 24.3 | Maintien de l'état sécuritaire des ponts | ➤ 5 ans |

POUR UN REGARD APPROFONDI

- ☐ **Études techniques**
 - État des structures
- ☐ **Rapport de consultation sur les colloques régionaux**
- ☐ **Atlas des transports**
 - État des structures (D-7)
 - Inventaire des structures (D-6)

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
24.1.1 Intervenir sur les structures ayant un faible indice de fonctionnalité	➤ MTQ*	
24.1.2 Poursuivre les évaluations de la capacité structurale de tous les ponts	➤ MTQ*	
24.2.1 Intervenir sur les structures ayant un faible indice d'état	➤ MTQ*	
24.3.1 Améliorer l'inspection annuelle des structures	➤ MTQ*	

Qualité de vie, protection de l’environnement et développement socio-économique

25.0 Réseaux à caractère récréotouristique

CONTEXTE

Actuellement, les réseaux à caractère récréotouristique, comme les réseaux cyclables, de VTT ou de navigation de plaisance, sont peu développés en région. Ils présentent toutefois un potentiel récréotouristique. Les sentiers de motoneiges forment, quant à eux, le réseau le plus développé. La pratique de la motoneige génère des retombées économiques significatives pour la région. Ces différents réseaux présentent environ 2 700 km de sentiers de motoneiges, 78 km de voies cyclables, 120 km de sentiers de VTT ainsi que 600 km de voies navigables. Les emprises ferroviaires abandonnées représentent un potentiel pour le développement de certaines de ces activités.

La pratique de la motoneige et du VTT entraîne quelquefois certaines problématiques de sécurité. Une proportion importante des accidents de motoneiges rapportés a lieu sur le réseau routier (44,7 %), soit 35,7 % sur le réseau municipal et 9 % sur le réseau du MTQ. De plus, 49,2 % des accidents se produisent à l’extérieur de la route. La cause principale des accidents de motoneiges semble être la vitesse ou la conduite imprudente du motoneigiste. L’inattention du conducteur est la deuxième cause en importance.

À l’instar de la motoneige, près de la moitié des accidents de VTT se produisent sur le réseau routier (46,8 %), répartis également entre le réseau municipal et celui du MTQ (23,4 %). Tout comme pour la motoneige, les accidents de VTT semblent être causés principalement par la conduite imprudente et la vitesse, suivies de l’inattention du conducteur.

La nouvelle *Loi sur les véhicules hors route* permet désormais, et ce, à certaines conditions, un accès plus facile au réseau routier. Ces nouvelles mesures pourraient avoir pour conséquence d’augmenter le nombre de véhicules hors route sur les voies routières. Cette augmentation serait susceptible de se traduire par une hausse du nombre d’accidents.

Des obstacles naturels, tels que la présence d’un cours d’eau, obligent les utilisateurs de réseaux à caractère récréotouristique à emprunter les infrastructures routières, comme, par exemple, un pont. L’aménagement d’une surlargeur peut s’avérer nécessaire.

Depuis quelques années, la pratique de la motomarine devient plus populaire. Toutefois, on ne connaît pas la problématique régionale de sécurité liée à cette activité.

OBJECTIF

- Développer des réseaux à caractère récréotouristique sécuritaires

RÉSULTATS ATTENDUS		ÉCHÉANCE
25.1	Augmentation de la sécurité lors de déplacements de véhicules hors route (VHR) et de vélos	➤ Action continue
25.2	Développement des réseaux à caractère récréotouristique	➤ Action continue
25.3	Intégration des différents réseaux à caractère récréotouristique	➤ Action continue
25.4	Consolidation du réseau de sentiers de motoneiges et de VTT	➤ Action continue
25.5	Réalisation de la Route verte	➤ 5 ans

POUR UN REGARD APPROFONDI

- ☐ **Études techniques**
 - *Portrait de la sécurité liée à l'utilisation de la motoneige et des véhicules tout-terrains*
 - *Portrait de l'utilisation du vélo et de la sécurité des cyclistes*
 - *Évolution et perspectives socio-économiques*
 - *Réseau maritime*
- ☐ **Atlas des transports**
 - *Industrie touristique (E-8)*
 - *Réseau cyclable régional (D-23)*
 - *Sécurité liée à l'utilisation de la motoneige (D-21)*
 - *Sécurité liée à l'utilisation de véhicules tout-terrains (D-22)*
- ☐ **Cartes en annexe**
 - 6. *Réseaux récréotouristiques*
- ☐ **Rapport de consultation sur les colloques régionaux**

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
25.1.1 Mettre en valeur le potentiel récréotouristique des emprises ferroviaires abandonnées	➤ MRC* ➤ ATRAT ➤ MTQ ➤ Municipalités	➤ Les nouveaux aménagements doivent être implantés de façon à ne pas créer de conflit avec les exploitations agricoles et les routes d'accès aux ressources
25.1.2 Permettre aux municipalités l'affichage d'une vitesse moindre pour les véhicules hors route (VHR) qui circulent dans des sentiers autorisés en milieu urbain afin d'augmenter la sécurité des déplacements	➤ MTQ* ➤ Municipalités	➤ Assouplissements législatifs
25.1.3 Prévoir, lorsque cela est requis, une surlargeur pour les VHR et les vélos lors de la réfection de ponts	➤ MTQ* ➤ Municipalités	➤ Débit minimum de VHR ➤ Présentation d'une problématique de sécurité
25.1.4 Sensibiliser les motoneigistes et les vététistes à la pratique sécuritaire de leur activité et augmenter la surveillance de cette dernière	➤ SAAQ* ➤ Clubs de motoneiges ➤ Clubs de VTT ➤ Corps policiers ➤ MRC ➤ MTQ ➤ Municipalités	
25.2.1 Augmenter le nombre de sentiers de motoneiges aménagés de 150 km	➤ Clubs de motoneiges* ➤ MRC ➤ Municipalités	
25.2.2 Augmenter le nombre de sentiers de VTT de 800 km	➤ Clubs de VTT* ➤ MRC ➤ Municipalités	
25.2.3 Augmenter le nombre de voies cyclables aménagées de 340 km	➤ Organismes impliqués* ➤ MRC ➤ MTQ ➤ Municipalités	
25.2.4 Augmenter le nombre de voies navigables balisées de 50 km	➤ Clubs nautiques* ➤ Pêches et Océans Canada ➤ MTQ ➤ Municipalités	

PISTES D'INTERVENTION		PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
25.3.1	Favoriser l'implantation de liens entre les centres urbains par des réseaux multifonctionnels (véhicules hors route)	➤ MRC* ➤ ATRAT ➤ Clubs et autres organismes concernés ➤ Municipalités	➤ Compatibilité des usages ➤ Les nouveaux aménagements doivent être implantés de façon à ne pas créer de conflit avec les exploitations agricoles
25.3.2	Arrimer les différents réseaux locaux de voies cyclables avec le réseau provincial (Route verte)	➤ MRC* ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ Organismes impliqués	➤ Concertation entre les intervenants ➤ Les nouveaux aménagements doivent être implantés de façon à ne pas créer de conflit avec les exploitations agricoles
25.4.1	Favoriser la permanence des réseaux de sentiers de motoneiges et de VTT	➤ Clubs de motoneiges* ➤ Clubs de VTT* ➤ MRC ➤ MRN–Terres ➤ MTQ ➤ Municipalités	➤ Permanence du financement pour les clubs de motoneiges
25.5.1	Compléter l'aménagement de la Route verte en Abitibi-Témiscamingue	➤ MTQ* ➤ Corporation du Parc linéaire Rouyn-Noranda–Taschereau ➤ CRDAT ➤ MRC	➤ Concertation sur le tracé ➤ Les nouveaux aménagements doivent être implantés de façon à ne pas créer de conflit avec les exploitations agricoles



Qualité de vie, protection de l'environnement et développement socio-économique

***ORIENTATION : Améliorer la qualité de vie, la protection de l'environnement et
favoriser le développement socio-économique***

26.0 Haltes routières

CONTEXTE

L’aménagement de haltes routières en bordure des routes a pour but de permettre aux automobilistes de se reposer sans gêner la fluidité de la circulation, et ce, en toute sécurité. Il y a peu de haltes routières sur le territoire de l’Abitibi-Témiscamingue et la qualité de celles-ci laisse quelquefois à désirer. La localisation de certaines haltes ne permet pas nécessairement de mettre en valeur le paysage. L’information touristique sur les sites est inexistante, par conséquent, les haltes ne répondent pas aux besoins des touristes. L’amélioration des services offerts peut s’avérer difficile, compte tenu du vandalisme que subissent plusieurs haltes.

L’implantation de haltes à proximité ou à l’intérieur de zones agricoles peut occasionner certains problèmes, compte tenu des distances séparatrices prescrites par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

OBJECTIF

- Augmenter la qualité des haltes routières et leur nombre

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

- | | | |
|------|--|-------------------|
| 26.1 | Amélioration de la qualité des haltes routières existantes afin d’augmenter le nombre de visiteurs | ➤ Action continue |
| 26.2 | Augmentation du nombre de haltes routières | ➤ 5 ans |

POUR UN REGARD APPROFONDI

- ☐ **Études techniques**
 - *Évolution et perspectives socio-économiques*
- ☐ **Atlas des transports**
 - *Industrie touristique (E-8)*
- ☐ **Rapport de consultation sur les colloques régionaux**

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
26.1.1 Revoir le concept et la localisation actuelle des haltes routières	➤ MTQ* ➤ ATRAT ➤ Conseil de la culture ➤ Municipalités	
26.1.2 Favoriser la mise en valeur des paysages lors de l'implantation de haltes routières	➤ MTQ* ➤ ATRAT ➤ Municipalités	➤ Les nouvelles haltes routières doivent être implantées de façon à ne pas créer de conflit avec les exploitations agricoles
26.2.1 Évaluer la possibilité d'implanter une autre halte routière dans la réserve faunique La Vérendrye	➤ MTQ* ➤ ATRAT ➤ SÉPAQ	

27.0 Déplacement des matières dangereuses

CONTEXTE

Sur les 14,4 millions de tonnes de marchandises qui circulent annuellement en Abitibi-Témiscamingue, près d'un million de tonnes, représentant 50 produits différents, sont des marchandises dangereuses. Le transport des matières dangereuses sur le réseau routier est moindre que celui qui est effectué par chemin de fer (36 % comparativement à 64 % pour le transport ferroviaire).

Pour les produits d'usage plus courant tels que l'essence, le diesel, les explosifs et le propane, le transport s'effectue selon un circuit prédéterminé. Plusieurs de ces matières dangereuses, qui empruntent les routes de la région, transitent par les agglomérations. Les municipalités qui ne possèdent pas de voie de contournement doivent absorber la circulation lourde. Par le fait même, une part importante des matières dangereuses traverse les zones urbaines.

Selon les données recueillies, la route 117 constitue l'axe le plus sollicité par le transport des matières dangereuses. Cette route représente la principale entrée/sortie en direction de Montréal.

Par rapport au transport ferroviaire des matières dangereuses en Abitibi-Témiscamingue, ce mode assure le transit d'une dizaine de produits différents. La majorité des marchandises transportées comprend l'acide sulfurique (67 %), suivi du diesel (16,2 %). L'axe le plus achalandé est celui de Rouyn-Noranda-Kirkland Lake. Ce tronçon est considéré comme la principale porte d'entrée/sortie de l'Abitibi-Témiscamingue pour le transport ferroviaire des matières dangereuses.

OBJECTIF

- Assurer le déplacement des matières dangereuses de manière à protéger la population et l'environnement

RÉSULTATS ATTENDUS	ÉCHÉANCE
--------------------	----------

- | | |
|---|-------------------|
| 27.1 Considération du déplacement des matières dangereuses dans la préparation des plans de mesures d'urgence | ➤ Action continue |
|---|-------------------|

POUR UN REGARD APPROFONDI

- ☐ Études techniques
 - Environnement
 - Le transport des marchandises

☐ Rapport de consultation sur les colloques régionaux
- ☐ Atlas des transports
 - Transport des matières dangereuses (C-7)
 - Réseau de camionnage (C-4)

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
27.1.1 Envisager des mesures d'intervention en prévision d'accidents impliquant des matières dangereuses	➤ MSP* ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ MENV ➤ Entreprises ferroviaires ➤ RRSSS	
27.1.2 Sensibiliser les citoyens au danger que représente le transport des matières dangereuses d'usage domestique (ex. : propane, essence)	➤ MENV* ➤ Fournisseurs de matières dangereuses ➤ SAAQ	
27.1.3 Améliorer les connaissances concernant les mouvements impliquant des matières dangereuses en région	➤ RRSSS* ➤ MENV ➤ MSP ➤ MTQ ➤ Municipalités	

Qualité de vie, protection de l’environnement et développement socio-économique

28.0 Impacts de la circulation des véhicules lourds

CONTEXTE

En Abitibi-Témiscamingue, l’exploitation des ressources est un aspect important de l’économie régionale, particulièrement dans les secteurs minier, forestier et bioalimentaire. Compte tenu de la nature de l’économie de la région, plusieurs véhicules lourds sont appelés à circuler sur les routes. La mise en valeur des lots intramunicipaux accentue les impacts négatifs de la circulation des véhicules lourds sur une plus grande partie du territoire.

Certaines municipalités présentent un nombre important de nouvelles constructions en bordure des routes. Ce type de développement favorise la croissance de plusieurs secteurs périurbains, mais peut avoir une incidence sur la qualité de vie des résidants. Une circulation importante de véhicules lourds occasionne du bruit, de la poussière et des vibrations. La problématique est souvent amplifiée lorsque les freins moteur sont utilisés dans les traversées d’agglomérations. L’interdiction de freins moteur n’est pas possible compte tenu de l’aspect sécurité relié à cet équipement.

Les véhicules lourds empiètent quelquefois sur les accotements gravelés, particulièrement dans les courbes et aux intersections, ce qui occasionne du bruit, de la poussière et un apport de gravier sur la chaussée. Cette problématique se présente aussi à la sortie de chemins forestiers où les camions lourds sont généralement poussiéreux.

La pratique de certains camionneurs consistant à laisser le moteur en marche durant les arrêts de longue durée est perçue comme un irritant par les citoyens résidant à proximité des sites d’arrêt. Également, les impacts sur le bruit produits par les nouveaux équipements des véhicules lourds tels que la suspension, le résonateur et le nombre d’essieux ne sont pas connus.

À la suite de travaux majeurs de réaménagement d’infrastructures routières, il est possible que des résidants subissent des inconvénients qui nuisent à leur qualité de vie. Par exemple, l’élargissement d’une voie de circulation a pour effet de réduire la distance entre les résidences et la voie de circulation, ce qui amplifie le bruit.

OBJECTIF

- Diminuer les impacts de la circulation des véhicules lourds sur la qualité de vie des résidants en bordure des routes

RÉSULTATS ATTENDUS

28.1 Atténuation du bruit, de la poussière et des vibrations engendrés par les véhicules lourds

ÉCHÉANCE

- Action continue

POUR UN REGARD APPROFONDI

❑ Études techniques

- Évolution et perspectives socio-économiques
- Environnement
- Traversées d’agglomérations

❑ Rapport de consultation sur les colloques régionaux

❑ Atlas des transports

- Permis délivrés pour de nouvelles constructions (E-7)
- Pollution sonore et circulation routière (E-1)
- Répartition de la population – 1996 (A-3)
- Traversées d’agglomérations (D-20)

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
28.1.1 Sensibiliser les camionneurs au bruit occasionné par l'utilisation abusive des freins moteur ou par l'utilisation d'équipements non conformes	➤ SAAQ* ➤ Associations de camionnage ➤ MTQ ➤ Municipalités	
28.1.2 Sensibiliser la population aux inconvénients (bruit, poussière) liés à l'implantation en bordure des routes	➤ MRC* ➤ MTQ ➤ Municipalités	
28.1.3 Réduire les émissions de poussières et les vibrations engendrées par les véhicules lourds	➤ MTQ* ➤ Entreprises forestières ➤ Municipalités ➤ SAAQ	

Qualité de vie, protection de l’environnement et développement socio-économique

29.0 Impacts de l’utilisation de véhicules

CONTEXTE

Au Québec, les transports représentent plus de 60 % de la consommation globale de pétrole et près de 30 % de la consommation d’énergie. Ils sont également responsables d’émissions importantes de gaz à effet de serre. Les problèmes environnementaux liés aux transports sont de plus en plus importants à l’échelle mondiale. Ces problèmes ont fait l’objet d’un engagement gouvernemental en conformité avec le protocole de Kyoto.

En Abitibi-Témiscamingue, compte tenu de l’étendue du territoire et du fait que les transports collectifs sont peu développés, la motorisation devient souvent une nécessité. Dans la région, le taux de possession d’un véhicule est de 1 par 1,7 habitant comparativement à 1 véhicule par 1,9 habitant dans l’ensemble du Québec et à 1 véhicule par 2,5 habitants dans la région de Montréal.

Le taux de possession de véhicules hors route est également élevé. Il y a cinq fois plus de motoneiges et quatre fois plus de véhicules tout-terrains (VTT) au prorata de la population en région comparativement au taux calculé dans l’ensemble du Québec. Les véhicules hors route sont sources de polluants atmosphériques.

Étant donné que les débits de circulation ne sont pas assez importants en Abitibi-Témiscamingue pour générer des polluants atmosphériques perceptibles, la population de la région n’est pas très préoccupée par la question de la pollution produite par les transports.

De manière générale, les véhicules mal entretenus émettent davantage d’émissions polluantes que ceux faisant l’objet d’un entretien régulier.

OBJECTIF

- Sensibiliser la population aux effets à long terme découlant de l’utilisation des véhicules

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

- | | | |
|------|--|----------|
| 29.1 | Participation à l’objectif gouvernemental de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et de polluants générés par les véhicules de transport | ➤ 15 ans |
|------|--|----------|

POUR UN REGARD APPROFONDI

- | | |
|--|---|
| <div>❑ Études techniques</div> <ul style="list-style-type: none">• <i>Parc de véhicules</i>• <i>Portrait de la sécurité liée à l'utilisation de la motoneige et des véhicules tout-terrains</i>• <i>Portrait de l'utilisation du vélo et de la sécurité des cyclistes</i> | <div>❑ Atlas des transports</div> <ul style="list-style-type: none">• <i>Sécurité liée à l'utilisation de la motoneige (D-21)</i>• <i>Sécurité liée à l'utilisation de véhicules tout-terrains (D-22)</i> |
| <div>❑ Rapport de consultation sur les colloques régionaux</div> | |

PISTES D'INTERVENTION		PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
29.1.1	Favoriser le développement des services de transport collectif ou des modes alternatifs	➤ MRC* ➤ MENV ➤ MTQ ➤ RRSSS	
29.1.2	Promouvoir l'utilisation de modes de transport de marchandises moins polluants	➤ MENV* ➤ MTQ	
29.1.3	Sensibiliser les propriétaires au bon entretien de leurs véhicules motorisés	➤ SAAQ* ➤ MENV	
29.1.4	Favoriser le virage à droite au feu rouge	➤ MTQ* ➤ Municipalités	
29.1.5	Sensibiliser les camionneurs à la pollution occasionnée par le fonctionnement des moteurs lors d'arrêts de longue durée	➤ SAAQ* ➤ MENV ➤ MTQ ➤ Municipalités	

Qualité de vie, protection de l’environnement et développement socio-économique

30.0 Paysage en bordure de la route

CONTEXTE

L’Abitibi-Témiscamingue recèle des paysages de qualité. La route et ses abords constituent une partie importante du paysage. La route est un moyen qui permet à l’usager de prendre conscience de la beauté du paysage. Les paysages font toutefois l’objet d’une préoccupation puisqu’il subsiste certaines lacunes quant à leur mise en valeur. Les abords de route présentent quelquefois des vues d’ensemble de qualité discutable.

Les carcasses d’autos et autres ferrailles tout comme les gravières et les sablières peuvent être visibles de la route, ce qui contribue à dégrader l’environnement. Le pouvoir des municipalités quant à la réglementation des nuisances, telles que les cimetières d’automobiles ou la ferraille, semble limité.

Le nombre de panneaux publicitaires situés le long des routes est important. Les caractéristiques de certains panneaux ainsi que la multiplication de ces derniers ont un impact sur la qualité du paysage. Le cadre juridique fait en sorte que plusieurs intervenants sont interpellés dans la gestion de la publicité le long des routes.

L’implantation des services d’utilités publiques en bordure des routes ne semble pas faire l’objet de concertation entre les différents organismes. Il arrive souvent que l’abondance des installations générées par ces services détériore le paysage.

OBJECTIF

- Protéger les paysages et les valoriser en tant que ressource

RÉSULTATS ATTENDUS

30.1 Harmonisation des abords de route avec le paysage environnant

ÉCHÉANCE

- Action continue

POUR UN REGARD APPROFONDI

- ❑ **Études techniques**
 - *Paysages d’ensemble*
- ❑ **Rapport de consultation sur les colloques régionaux**

- ❑ **Atlas des transports**
 - *Signalisation routière et publicité le long des routes (D-11)*
 - *Paysages d’ensemble (E-9)*

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
30.1.1 Entretien des emprises routières de manière à mettre en valeur le paysage, particulièrement aux entrées de la région et des villes (ex. : déboisement sélectif, modification du type de végétation, réaménagement et ensemencement de talus, signalisation, asphaltage d'accotements, publicité le long des routes)	➤ MTQ* ➤ Municipalités	➤ La mise en valeur du paysage ne doit pas aller à l'encontre de la sécurité
30.1.2 Cibler des paysages d'intérêt en bordure des routes dans les schémas d'aménagement	➤ MRC* ➤ MTQ	
30.1.3 Promouvoir l'aménagement paysager aux abords de route (ex. : gravières ou parcs à résidus miniers)	➤ MTQ* ➤ Exploitants privés ➤ MENV ➤ MRN-Mines ➤ Municipalités	
30.1.4 Assurer une meilleure intégration des installations d'utilités publiques le long des routes	➤ MTQ* ➤ Entreprises d'utilités publiques ➤ Municipalités	
30.1.5 Assurer une meilleure gestion de la publicité le long des routes	➤ MTQ* ➤ MRC ➤ Municipalités	
30.1.6 Étendre les pouvoirs des municipalités en matière de contrôle des nuisances	➤ MAMM* ➤ MRC ➤ Municipalités	
30.1.7 Promouvoir l'aménagement paysager aux abords de voies ferrées dans les zones urbaines	➤ Municipalités* ➤ Entreprises ferroviaires	

31.0 Ponts couverts

CONTEXTE

La région présente la plus forte concentration de ponts couverts de la province, mais ceux-ci sont souvent éloignés des routes achalandées. L'accès aux ponts couverts est parfois inadéquat (mauvaise qualité de la route et signalisation pas toujours claire). Ces derniers sont localisés essentiellement sur le réseau municipal. Il demeure de plus en plus difficile d'assurer l'accès à tous les ponts couverts, particulièrement dans les milieux isolés, compte tenu du coût élevé et des problèmes d'entretien de la route que cela entraîne pour les municipalités.

Le potentiel récréotouristique des ponts couverts n'est pas nécessairement mis en valeur. Bien qu'ils représentent des éléments importants du point de vue patrimonial, les ponts couverts exposent une problématique de financement relative à leur entretien, d'autant plus que certains ponts isolés font l'objet de vandalisme.

OBJECTIF

- Assurer l'entretien de certains ponts couverts et contribuer à leur mise en valeur

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

- | | |
|--|-------------------|
| 31.1 Conservation et mise en valeur de certains ponts couverts | ➤ Action continue |
|--|-------------------|

POUR UN REGARD APPROFONDI

- | | |
|--|---|
| ☐ Études techniques <ul style="list-style-type: none">• <i>Évolution et perspectives socio-économiques</i> | ☐ Atlas des transports <ul style="list-style-type: none">• <i>Industrie touristique (E-8)</i> |
| ☐ Rapport de consultation sur les colloques régionaux | |

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
31.1.1 Mettre en place un programme d'aide spécifique pour maintenir les ponts couverts de la région en bon état	➤ MTQ* ➤ ATRAT ➤ MCC ➤ MRC ➤ Municipalités ➤ Société québécoise des ponts couverts	
31.1.2 Entretenir adéquatement les chemins donnant accès aux ponts couverts	➤ Municipalités*	

32.0 Impacts des véhicules hors route

CONTEXTE

La pratique de la motoneige est bien développée dans la région. L’accroissement de cette activité augmente la quantité de services auxquels les motoneigistes désirent avoir accès. Ces services sont souvent localisés dans les zones habitées. Une distance de 30 mètres est exigée entre un sentier de motoneiges et les résidences. Plusieurs sentiers non fédérés de véhicules hors route ne respectent pas cette norme. La circulation des véhicules hors route à proximité des milieux habités occasionne des nuisances pour les résidents en bordure des sentiers.

La circulation des véhicules hors route en milieu urbain est généralement interdite. La plupart des motoneigistes accèdent aux sentiers fédérés à partir de leur domicile, même si cela est illégal. Cette situation est tolérée par les corps policiers. La délinquance est plus importante chez les motoneigistes qui ne sont pas membres de clubs. Ceux-ci sont portés à circuler dans des sentiers non balisés sur des terrains privés et dans les fossés. Cette situation génère des impacts nuisibles tels que le piétinement de plantations et le gel des ponceaux.

OBJECTIF

- Atténuer les impacts de la circulation des véhicules hors route pour les résidents en bordure des sentiers

RÉSULTATS ATTENDUS	ÉCHÉANCE
32.1 Réduction du bruit à proximité des résidences	➤ Action continue
32.2 Limitation des empiètements sur les terrains privés par les véhicules hors route	➤ Action continue

POUR UN REGARD APPROFONDI

☐ **Études techniques**

- *Portrait de la sécurité liée à l'utilisation de la motoneige et des véhicules tout-terrains*

☐ **Rapport de consultation sur les colloques régionaux**

☐ **Atlas des transports**

- *Sécurité liée à l'utilisation de la motoneige (D-21)*
- *Sécurité liée à l'utilisation de véhicules tout-terrains (D-22)*

☐ **Cartes en annexe**

- 6. *Réseaux récréotouristiques*

PISTES D'INTERVENTION		PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
32.1.1	Sensibiliser les utilisateurs de véhicules hors route à l'impact du bruit sur la qualité de vie des résidants	➤ Clubs de motoneiges* ➤ Clubs de VTT* ➤ Municipalités	
32.1.2	Favoriser l'éloignement des sentiers de véhicules hors route des zones résidentielles	➤ Municipalités* ➤ Clubs de motoneiges ➤ Clubs de VTT ➤ MRC	➤ Respect de l'accès aux services et des politiques municipales
32.2.1	Promouvoir l'adhésion aux clubs de véhicules hors route	➤ Clubs de motoneiges* ➤ Clubs de VTT*	
32.2.2	Promouvoir le respect du règlement sur les VHR	➤ Corps policiers*	

Qualité de vie, protection de l’environnement et développement socio-économique

33.0 Accès au territoire

CONTEXTE

L’Abitibi-Témiscamingue compte le plus grand nombre de pourvoiries au Québec, ce qui constitue un élément important dans le développement récréotouristique. Pour avoir accès à ces pourvoiries, il est souvent nécessaire d’emprunter les chemins forestiers.

Les chemins forestiers sont aménagés sur des terres publiques. Pour y effectuer des interventions, un permis d’intervention doit être demandé au ministère des Ressources naturelles. Lors de la construction ou de l’amélioration d’un chemin en milieu forestier, le titulaire de permis d’intervention a l’obligation de se conformer au *Règlement sur les normes d’intervention dans les forêts du domaine public* (RNI).

Une des principales difficultés associées aux chemins forestiers est liée au partage des responsabilités. Lorsqu’une entreprise forestière exploite dans un secteur, elle construit et entretient le chemin forestier. Une fois les interventions terminées, elle n’est pas tenue d’entretenir le chemin. À long terme, l’accès pour les chasseurs, pêcheurs et autres utilisateurs de la forêt publique est compromis. Il incombe alors à tous les utilisateurs de voir à ce que les chemins forestiers demeurent praticables selon les besoins de chacun. Les pourvoiries, de même que les utilisateurs ponctuels de la forêt publique, se voient obligées d’entretenir des tronçons importants de chemins forestiers.

Lors des opérations d’exploitation forestière, la cohabitation entre les véhicules de promenade et les véhicules lourds peut engendrer des problèmes de sécurité sur ces chemins.

De plus, il arrive dans certains cas, lorsqu’il n’y a plus d’exploitation forestière dans un secteur, que les clubs de motoneiges concluent des ententes avec les compagnies forestières pour l’utilisation des chemins forestiers. Lorsqu’une compagnie forestière reprend l’exploitation, elle n’en informe pas systématiquement les clubs de motoneiges. Cette cohabitation occasionne une problématique de sécurité pour les motoneigistes. Ces circuits sont souvent vendus comme produits touristiques à l’étranger. Il serait donc important d’assurer une meilleure communication entre les compagnies forestières et les clubs, de manière à ne pas nuire au développement de cette activité récréotouristique.

OBJECTIF

- Assurer un accès adéquat et sécuritaire au territoire par les chemins forestiers pendant et après l’exploitation de la matière ligneuse

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

- | | | | |
|------|--|---|-----------------|
| 33.1 | Diminution du nombre d’accidents sur les chemins forestiers pendant l’exploitation | ➤ | Action continue |
| 33.2 | Recherche d’un mode de financement permanent pour l’entretien des chemins forestiers | ➤ | 5 ans |

POUR UN REGARD APPROFONDI

❑ Études techniques

- Évolution et perspectives socio-économiques

❑ Atlas des transports

- Industrie touristique (E-8)

❑ Rapport de consultation sur les colloques régionaux

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
33.1.1 Mettre en place un partenariat entre les différents utilisateurs de chemins forestiers afin de maintenir ces derniers en bon état	➤ Municipalités* ➤ Association des gestionnaires de ZEC ➤ CRDAT ➤ Entreprises forestières ➤ MRC ➤ MREG ➤ MRN–Forêt ➤ Pourvoyeurs ➤ Villégiateurs	
33.1.2 Prévoir des mécanismes de concertation entre les clubs de motoneiges et les entreprises forestières	➤ Clubs de motoneiges* ➤ ATRAT ➤ Entreprises forestières	
33.1.3 Sensibiliser les différents usagers à la cohabitation sur les chemins forestiers pour assurer leur sécurité	➤ SAAQ* ➤ Entreprises forestières ➤ MRN–Forêt ➤ MTQ	
33.1.4 Améliorer la signalisation sur les chemins forestiers pour annoncer la période intensive de transport	➤ Entreprises forestières* ➤ MRN–Forêt	
33.2.1 Évaluer les options suivantes : • Instaurer un processus de partage des redevances sur l'exploitation des ressources forestières pour entretenir les chemins forestiers pendant les périodes de non-exploitation • Créer un fonds avec les entreprises forestières pour entretenir les chemins forestiers pendant les périodes de non-exploitation	➤ MAMM* ➤ Association des gestionnaires de ZEC ➤ Entreprises forestières ➤ MRC ➤ MREG ➤ MRN–Forêt ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ Pourvoyeurs ➤ Villégiateurs	

Qualité de vie, protection de l’environnement et développement socio-économique

34.0 Impacts des travaux routiers

CONTEXTE

Il existe de nombreux milieux sensibles en bordure des routes (ex. : habitat faunique, prise d’eau potable). Dans ses opérations courantes, le ministère des Transports exécute des travaux d’entretien, d’amélioration et de construction sur son réseau. Ces travaux ainsi que l’exploitation du réseau génèrent des impacts négatifs sur les milieux sensibles et sur l’environnement en général. Les interventions les plus fréquentes, susceptibles de générer des incidences sur le milieu, sont la réfection de ponts et de ponceaux, le nettoyage des fossés ainsi que l’épandage de sel de déglacage.

Des mesures permettant d’atténuer les effets négatifs de ces travaux sur les milieux sensibles doivent être prises. Ainsi, les mesures d’atténuation comprennent toutes les activités permettant de limiter les impacts pendant et après les travaux (ex. : limiter l’apport de sédiments dans les cours d’eau).

Dans le cas des travaux majeurs réalisés par le Ministère, il arrive que les résidants en bordure des routes soient inquiets des impacts générés par ces travaux. Des campagnes d’information et un suivi environnemental sont effectués par le Ministère afin que celui-ci s’assure que les impacts sont minimisés.

OBJECTIF

- Réduire les impacts des travaux routiers sur l’environnement

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

- | | | |
|------|---|-------------------|
| 34.1 | Amélioration et respect des mesures d’atténuation lors de travaux routiers | ➤ Action continue |
| 34.2 | Maintien des campagnes d’information et du suivi environnemental lors de travaux routiers majeurs | ➤ Action continue |

POUR UN REGARD APPROFONDI

- | | |
|---|---|
| ☐ Études techniques <ul style="list-style-type: none">• Environnement | ☐ Atlas des transports <ul style="list-style-type: none">• Éléments sensibles du milieu naturel (E-3)• Problématique des barrages de castors (E-4)• Transport des matières dangereuses (C-7)• Travaux de construction et d’entretien (E-5) |
| ☐ Rapport de consultation sur les colloques régionaux | |

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
34.1.1 Sensibiliser les travailleurs et les entrepreneurs à la protection de l'environnement et appliquer les mesures d'atténuation	➤ MTQ* ➤ Entrepreneurs ➤ MENV ➤ Municipalités	
34.1.2 Améliorer les méthodes de travail pour réduire les impacts environnementaux	➤ MENV* ➤ MAMM ➤ MTQ	
34.2.1 Assurer une bonne communication avec les résidents en bordure des routes où s'effectuent des travaux routiers majeurs et un suivi adéquat afin de maintenir la qualité de vie de ces résidents	➤ MTQ* ➤ Municipalités	

Qualité de vie, protection de l’environnement et développement socio-économique

35.0 Cadre législatif

CONTEXTE

Préalablement à la réalisation de certains projets routiers, à la réfection ou à la construction de ponts et de ponceaux ou à la tenue d’activités telles que le nettoyage de fossés se jetant dans un cours d’eau, des autorisations sont requises auprès du ministère de l’Environnement et de la Société de la faune et des parcs. Pour un même projet, plusieurs aspects environnementaux doivent être pris en considération, ce qui entraîne la multiplication des lois et des règlements. L’augmentation du nombre d’intervenants impliqués accroît souvent le nombre de procédures environnementales, puisque la plupart ont des règles différentes.

Cette complexité du processus d’application des procédures environnementales (provinciales et fédérales) occasionne des délais dans la réalisation des travaux.

Certaines municipalités considèrent que la réglementation entourant la disposition des neiges usées est complexe, non adaptée au contexte régional et qu’elle entraîne des coûts importants. Elle oblige les municipalités à aménager un site à cet effet, et ce, même si le volume de neige n’est pas important.

OBJECTIF

- Alléger le processus d’approbation environnementale lors des opérations de construction et d’entretien routier

RÉSULTATS ATTENDUS

35.1 Diminution des contraintes administratives et des délais d’approbation

ÉCHÉANCE

- Action continue

POUR UN REGARD APPROFONDI

- ❑ **Études techniques**
 - *Environnement*

- ❑ **Rapport de consultation sur les colloques régionaux**

- ❑ **Atlas des transports**
 - *Éléments sensibles du milieu naturel (E-3)*
 - *Problématique des barrages de castors (E-4)*
 - *Transport des matières dangereuses (C-7)*
 - *Travaux de construction et d’entretien (E-5)*

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
35.1.1 Harmoniser les règles des différents organismes au plan environnemental	➤ MENV* ➤ CRDAT ➤ Environnement Canada ➤ FAPAQ ➤ MREG ➤ MRN ➤ MTQ ➤ Municipalités ➤ Pêches et Océans Canada	
35.1.2 Adapter les règles concernant la disposition des neiges usées au contexte régional	➤ MENV* ➤ MTQ ➤ Municipalités	

Qualité de vie, protection de l’environnement et développement socio-économique

36.0 Signalisation touristique

CONTEXTE

Il existe une signalisation touristique, sur le territoire de l’Abitibi-Témiscamingue, qui se traduit par des panneaux de signalisation routière de couleur bleue ou par des panneaux publicitaires personnalisés.

La signalisation des équipements touristiques publics et privés peut s’effectuer à l’intérieur ou à l’extérieur de l’emprise de la route sous la gestion du Ministère. Lorsque la signalisation prend place à l’extérieur de l’emprise de la route, elle est régie par la *Loi sur la publicité le long des routes*. Seuls les panneaux de signalisation routière peuvent être installés à l’intérieur de l’emprise. Ces derniers s’agencent pour produire une trajectoire sur le réseau routier, menant au site touristique tout en assurant l’uniformité de la signalisation. Les panneaux publicitaires sont, quant à eux, installés à des endroits spécifiques sur le parcours et ne sont pas accompagnés d’une trajectoire conduisant au site.

De manière générale, la signalisation touristique paraît insuffisante et inadéquate à certains endroits. Les visiteurs peuvent éprouver certaines difficultés à atteindre les sites récréotouristiques. Certains intervenants considèrent le coût de la signalisation routière touristique comme trop élevé, compte tenu du peu de visibilité en région puisque les débits de circulation sont faibles.

OBJECTIF

- Doter la région d’une signalisation touristique adéquate

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

- | | | |
|------|---|-------------------|
| 36.1 | Intégration de la signalisation touristique | ➤ Action continue |
|------|---|-------------------|

POUR UN REGARD APPROFONDI

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">❑ Études techniques<ul style="list-style-type: none">• Évolution et perspectives socio-économiques❑ Rapport de consultation sur les colloques régionaux | <ul style="list-style-type: none">❑ Atlas des transports<ul style="list-style-type: none">• Signalisation routière et publicité le long des routes (D-11) |
|--|--|

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
36.1.1 Uniformiser la signalisation touristique pour faciliter l'acheminement des touristes	➤ Municipalités* ➤ ATRAT ➤ Entreprises touristiques ➤ MRC	
36.1.2 Faciliter l'accès des entreprises et des organismes sans but lucratif à la signalisation routière touristique par des incitatifs	➤ ATRAT* ➤ SQPT	
36.1.3 Identifier les circuits touristiques d'intérêt régional nécessitant une signalisation particulière	➤ ATRAT* ➤ MRC ➤ MTQ	

37.0 Événements touristiques, sportifs ou récréatifs

CONTEXTE

À l’occasion, des événements à caractère touristique, sportif ou récréatif se produisent sur le réseau routier. Ces événements peuvent affecter de manière ponctuelle la fluidité du réseau routier, mais cela ne semble pas être un irritant majeur. Le Tour de l’Abitibi et le Rodéo du Camion de Notre-Dame-du-Nord, qui constituent des événements annuels, en sont de bons exemples. Ce genre d’événement doit être accompagné d’une bonne diffusion de l’information et d’une signalisation appropriée.

OBJECTIF

- Réduire les impacts des événements touristiques, sportifs ou récréatifs sur la fluidité de la circulation

RÉSULTATS ATTENDUS

ÉCHÉANCE

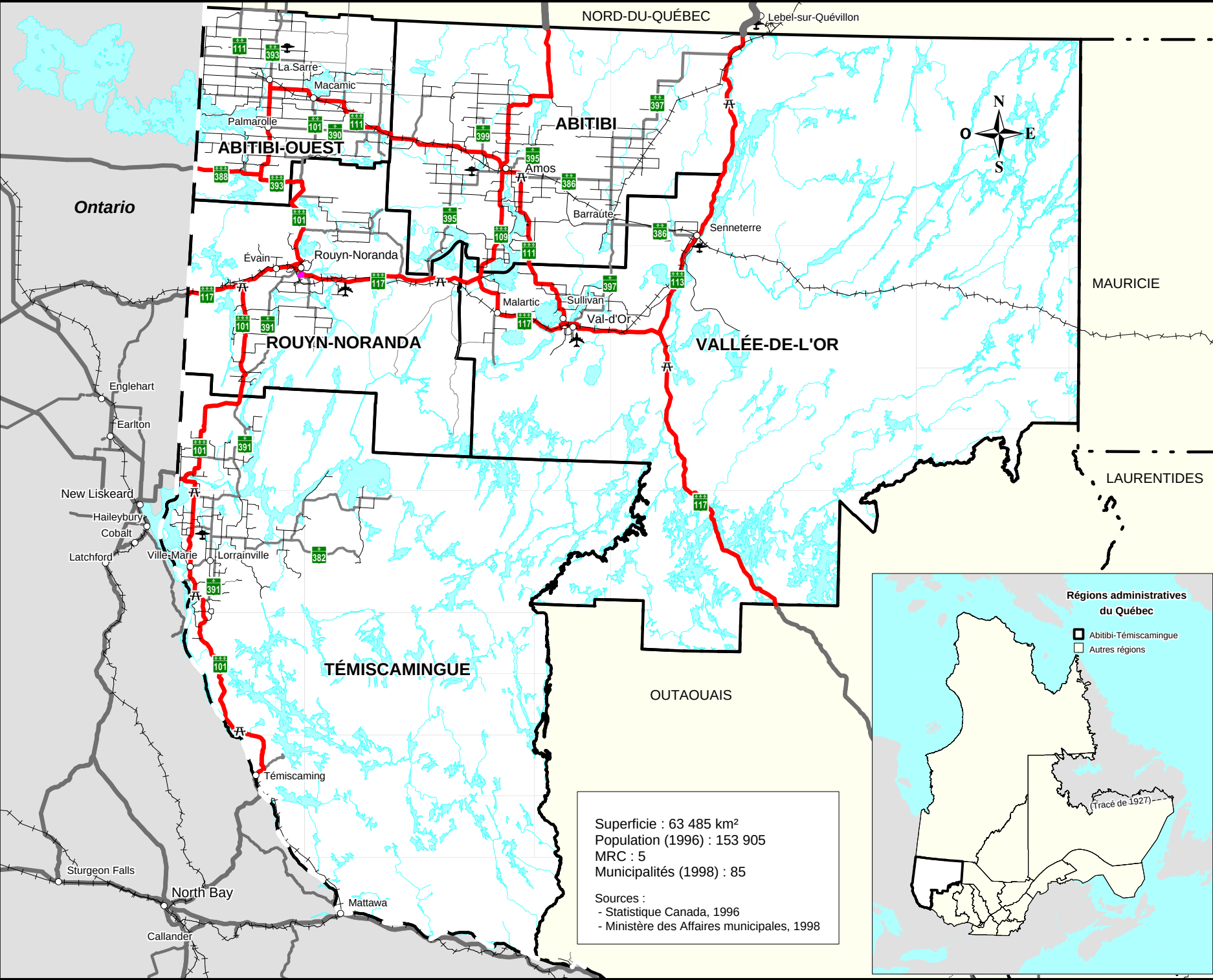
- | | |
|---|---------------------|
| 37.1 Réduction des délais d’attente et des contraintes liés à des événements spéciaux | ➤ Action ponctuelle |
|---|---------------------|

POUR UN REGARD APPROFONDI

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">❑ Études techniques<ul style="list-style-type: none">• <i>Évolution et perspectives socio-économiques</i>❑ Rapport de consultation sur les colloques régionaux | <ul style="list-style-type: none">❑ Atlas des transports<ul style="list-style-type: none">• <i>Industrie touristique (E-8)</i> |
|---|---|

PISTES D'INTERVENTION	PARTENAIRES	CONDITIONS DE RÉALISATION
37.1.1 Assurer une bonne diffusion de l'information et une signalisation appropriée lors de la tenue d'événements à caractère touristique, sportif ou récréatif	➤ Organisme promoteur de l'événement* ➤ Corps policiers municipaux ➤ MTQ ➤ SQ	

Annexe



Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

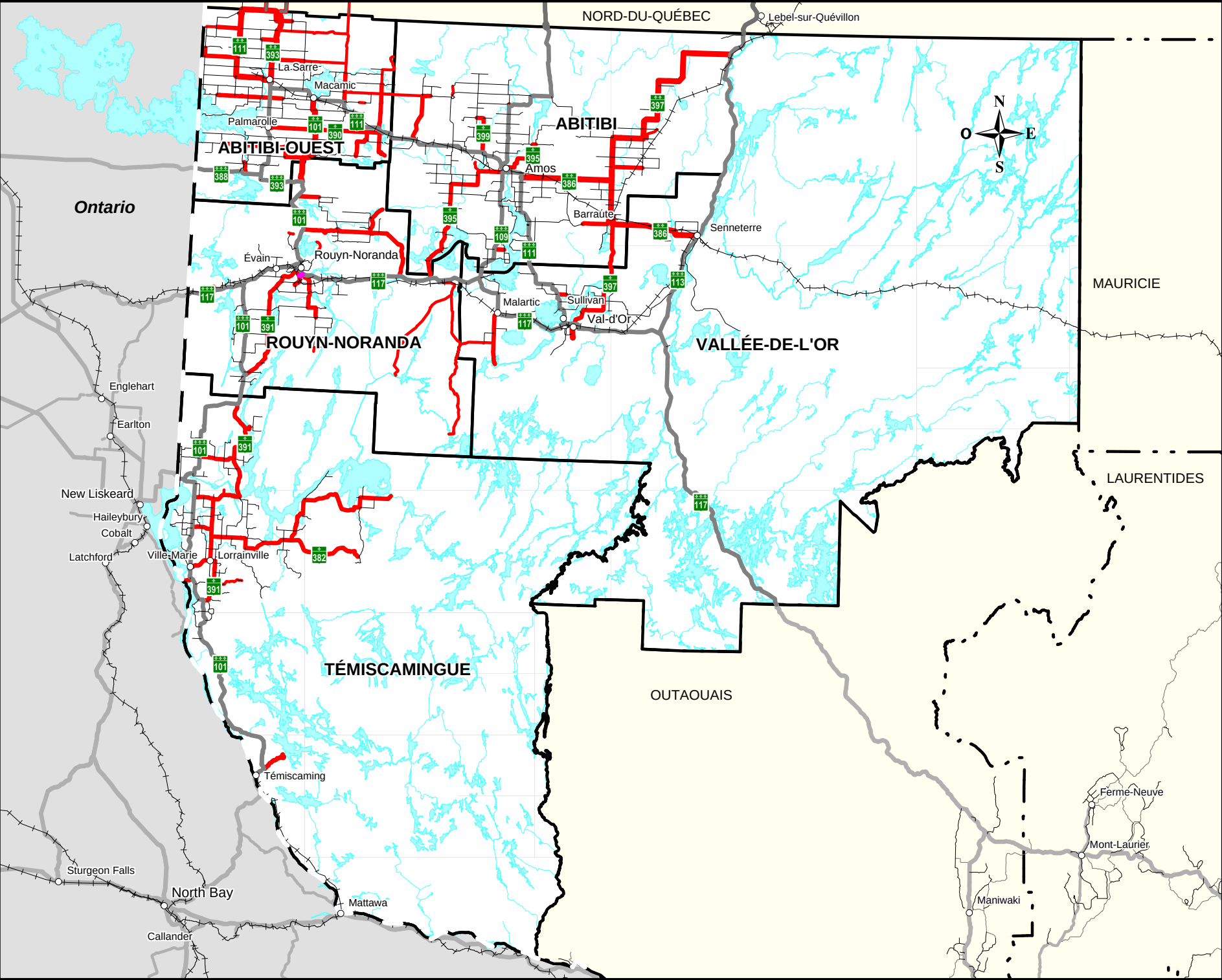
Carte 1 Réseau routier national

- — Limite des provinces
- — Limite des MRC
- - - Limite des régions administratives
- Réseau national
- Réseau régional
- Réseau collecteur
- Réseau d'accès aux ressources
- Réseau local
- + + + + + Chemin de fer
- ✈ Aéroport régional
- ✈ Aéroport local
- ⚓ Haltes routières

Source :
- Ministère des Transports du Québec

Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles,
carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Novembre 2001



Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

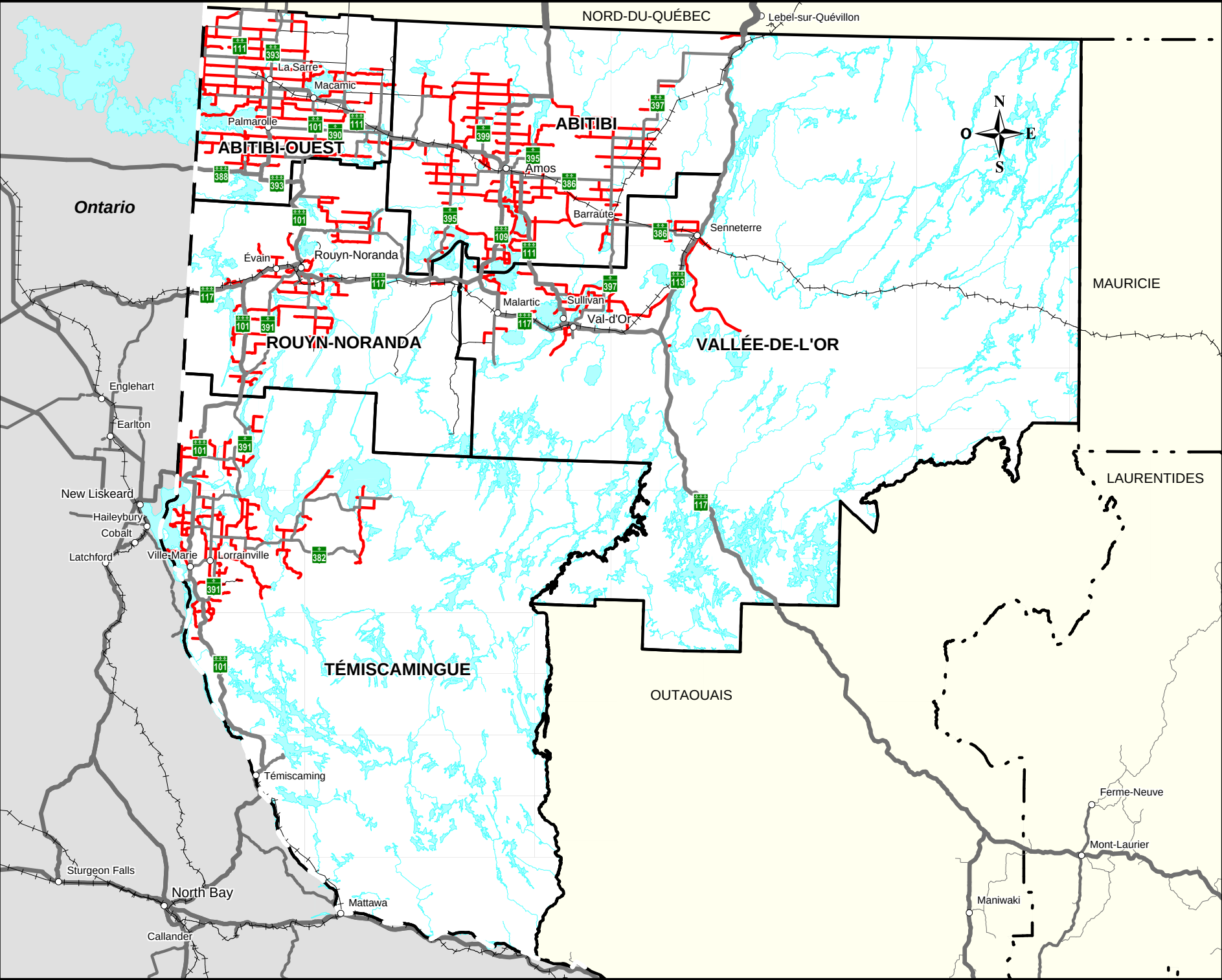
Carte 2 Réseau routier régional, collecteur et d'accès aux ressources

- Limite des provinces
- Limite des MRC
- - - Limite des régions administratives
- Réseau national
- Réseau régional
- Réseau collecteur
- Réseau d'accès aux ressources
- Réseau local
- + + + + Chemin de fer

Source :
- Ministère des Transports du Québec

Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles,
carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Novembre 2001



Plan de transport
de l'Abitibi-Témiscamingue

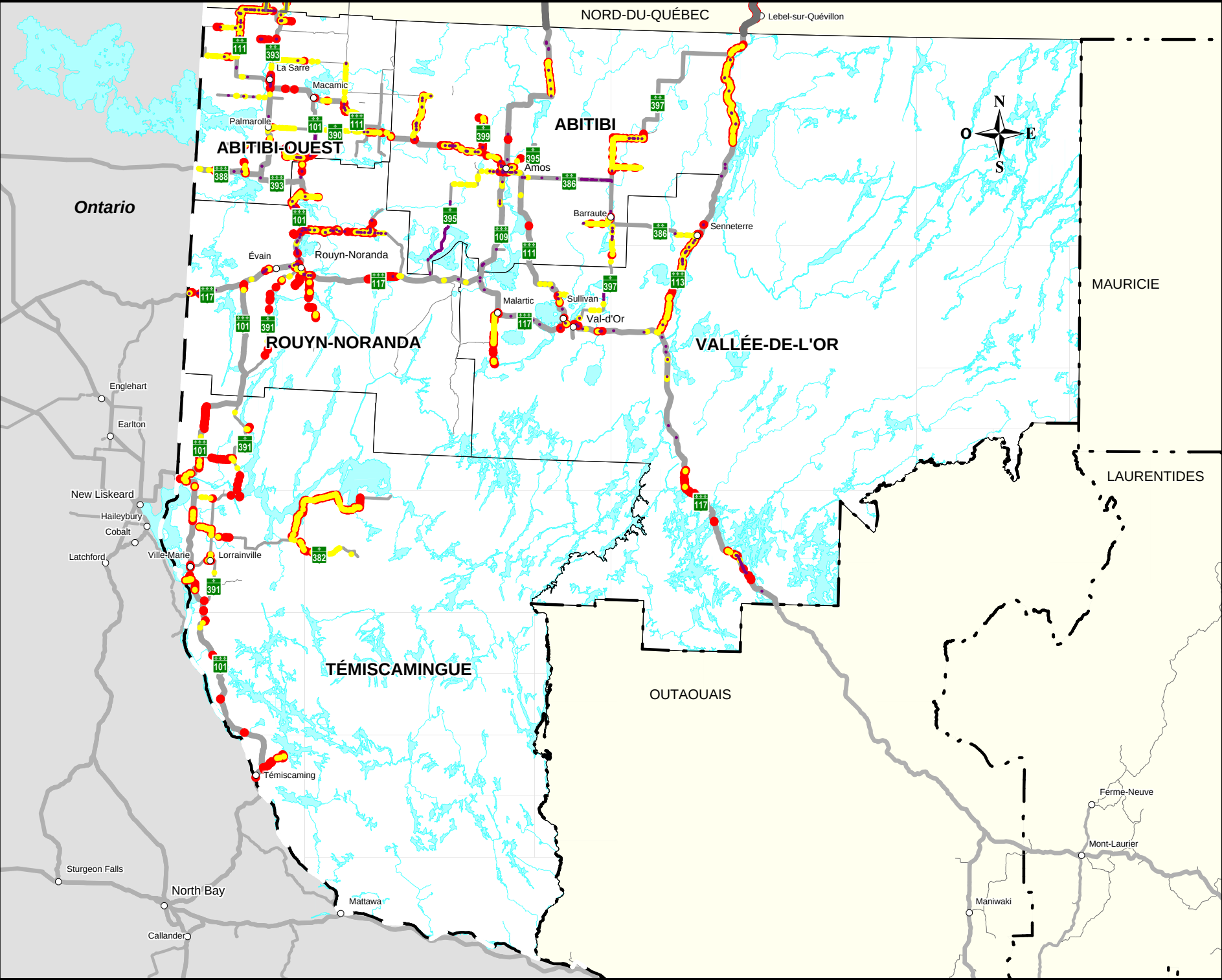
Carte 3
Réseau routier local

- — Limite des provinces
- Limite des MRC
- - - Limite des régions administratives
- Réseau national
- Réseau régional
- Réseau collecteur
- Réseau d'accès aux ressources
- Réseau local
- + + + + + Chemin de fer

Source :
- Ministère des Transports du Québec

Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles,
carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Novembre 2001



Plan de transport
de l'Abitibi-Témiscamingue

Carte 4
État des chaussées (1999)

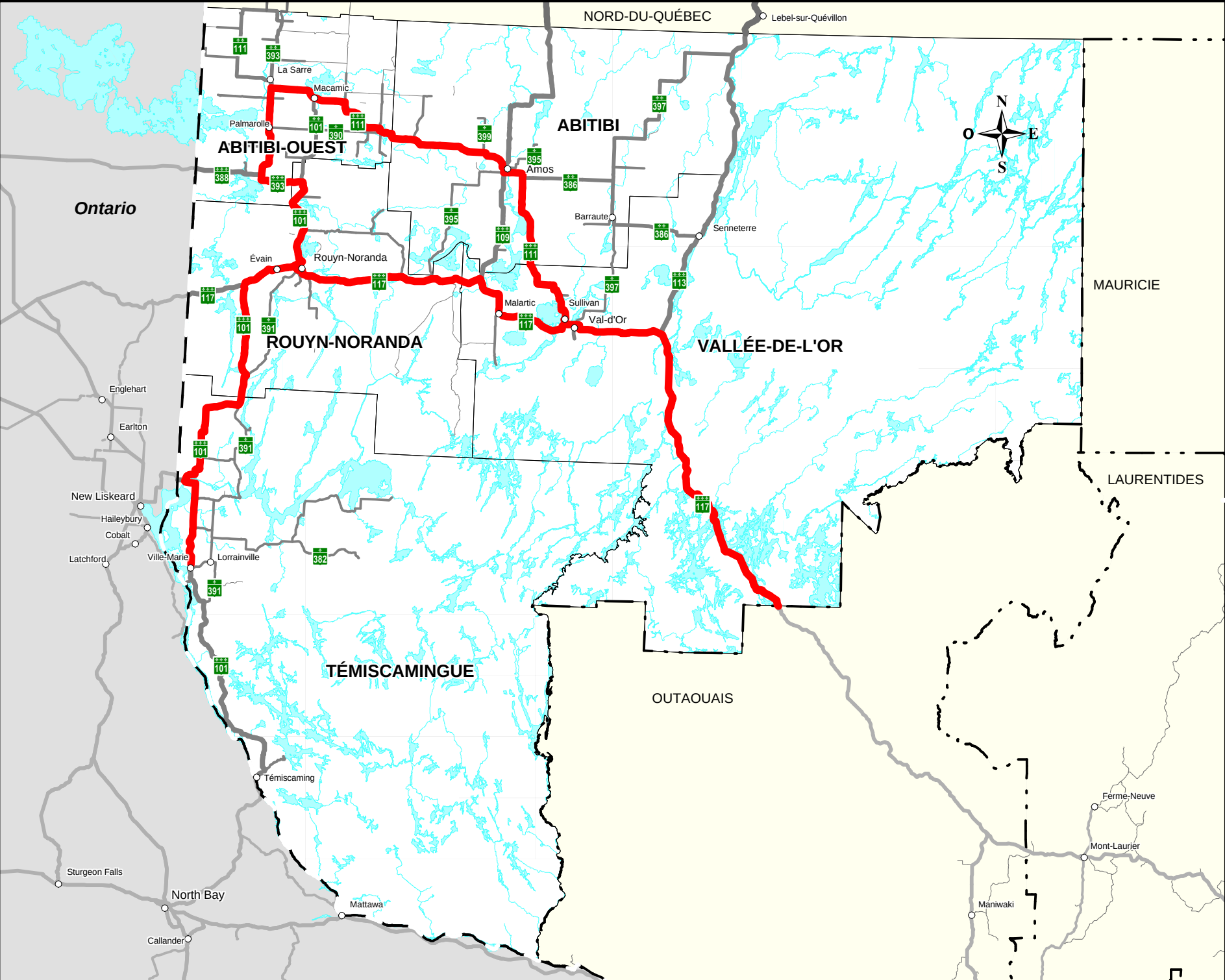
Principaux indicateurs

- Gélivité
- Ornières
- Rugosité (IRI)
- Limite des provinces
- Limite des MRC
- Limite des régions administratives
- Réseau national
- Réseau régional
- Réseau collecteur
- Réseau d'accès aux ressources

Source :
- Ministère des Transports du Québec

Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles,
carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Novembre 2001



Plan de transport
de l'Abitibi-Témiscamingue

Carte 5
Réseau privilégié pour le
pavage des accotements

-  Réseau retenu
-  Limite des provinces
-  Limite des MRC
-  Limite des régions administratives
-  Réseau national
-  Réseau régional
-  Réseau collecteur
-  Réseau d'accès aux ressources

Source :
- Ministère des Transports du Québec

Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles,
carte numérique, échelle 1 : 250 000 et 1 : 8 000 000

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Novembre 2001. Révisé: Août 2002

