



*Municipalité
régionale de comté de
Témiscamingue*

Mémoire

Présenté dans le cadre de la
consultation publique sur la
sécurité routière

Adopté lors de la séance ordinaire du
Conseil des maires du 18 janvier 2017



TABLE DES MATIÈRES

1) LE TÉMISCAMINGUE : UNE PERSONNE AU KILOMÈTRE CARRÉ	1
2) ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	3
3) LE RÉSEAU ROUTIER : VITRINE D'UN TERRITOIRE	3
4) LA SÉCURITÉ DU RÉSEAU : BASE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	4
5) ANNEXE : PLAN DE LA ROUTE 101 (VILLE-MARIE-TÉMISCAMING-NORTH BAY)	6

1) LE TÉMISCAMINGUE : UNE PERSONNE AU KILOMÈTRE CARRÉ

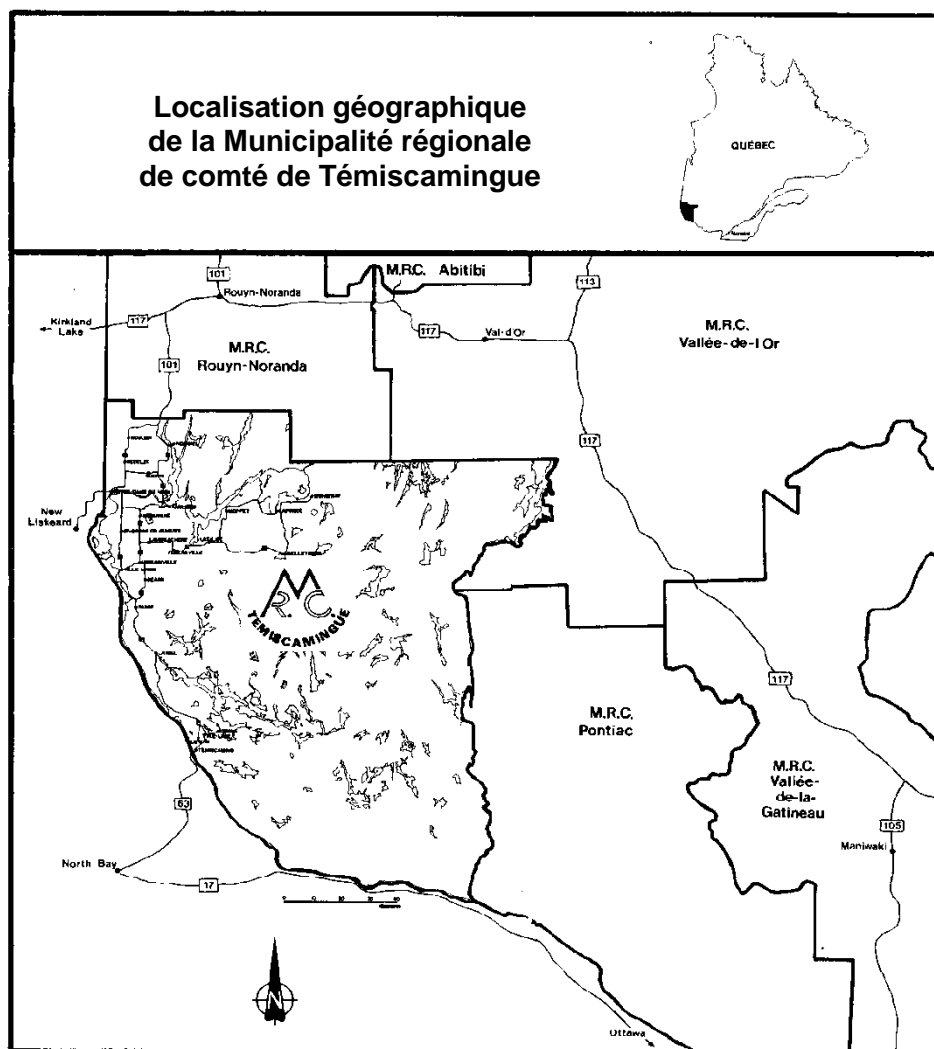
Le Témiscamingue se situe à l'extrême ouest de la province de Québec, dans la partie sud de la région administrative de l'Abitibi-Témiscamingue, à près de 700 km de la ville de Montréal. Dispersée sur un grand territoire (19 243,88 km²), la population est évaluée à 16 474 personnes, réparties dans vingt municipalités, deux territoires non organisés (plus de 65 % du territoire) et quatre communautés algonquines.

Municipalités	Population 2017	Superficies km ²	Codes géographiques
Angliers	284	378,20	85080
Béarn	748	566,48	85020
Duhamel-Ouest	893	127,61	85030
Fugèreville	326	163,79	85055
Guérin	326	203,10	85095
Kipawa	469	46,98	85010
Laforce	508	612,65	85070
Latulipe-et-Gaboury	305	298,38	85060
Laverlochère	715	107,01	85050
Lorrainville	1 309	85,12	85037
Moffet	187	431,46	85075
Nédélec	377	369,90	85100
Notre-Dame-du-Nord	1 107	81,92	85090
Rémigny	283	985,03	85105
St-Bruno-de-Guigues	1 145	188,99	85045
St-Édouard-de-Fabre	622	216,18	85015
St-Eugène-de-Guigues	457	113,02	85085
TNO Laniel	81	539,95	85905
TNO Les Lacs-du-Témiscamingue	27	12 226,17	85907
Belleterre	296	606,33	85065
Témiscaming	2 321	861,77	85005
Ville-Marie	2 618	11,94	85025
TOTAL	15 404	19 221,98	
Population 2011			
Réserves indiennes (Algonquins) :			
✓ Timiskaming First Nation (Notre-Dame-du-Nord)	540	21,68	
✓ Wolf Lake (Hunter's Point) (Témiscaming)	27		
✓ Eagle Village Kebaowek (Kipawa)	284	0,22	
✓ Long Point First Nation (Winneway)	219		
Sous-total	1 070	21,90	
TOTAL	16 474	19 243,88	

Le Témiscamingue est une région ressource, caractérisée par son immense territoire forestier, ses terres agricoles, ses nombreux lacs et rivières, la diversité de la faune et la qualité de ses paysages. Les richesses naturelles de la région ont favorisé le développement de l'industrie forestière, de l'agriculture, de la villégiature et des activités récréotouristiques axées sur les ressources du milieu naturel.

Caractéristiques

- Plus de 6 000 lacs et rivières;
- Environ 2 300 chalets et 1 500 camps de chasse;
- 54 pourvoires, 4 zecs, 1 réserve écologique et 5 « grands lacs »;
- 381 km² de terres cultivées (285 producteurs agricoles);
- 95 % du territoire est couvert de lacs et de forêts;
- 20 % des emplois (1 529) sont reliés à la forêt, c'est-à-dire une dizaine d'usines de transformation, dont TEMBEC;
- Des sites historiques et touristiques, des festivals dans chaque municipalité et des événements d'envergure internationale, tels le Rodéo du camion de Notre-Dame-du-Nord, la Foire gourmande de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-Est ontarien et la Biennale internationale d'art miniature de Ville-Marie.



2) ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Actuellement, 1 000 km de chemins publics (réseau municipal et MTMDET) sillonnent le territoire. Toutefois, cet important réseau a des déficiences importantes dans sa qualité et dans sa structure. Ainsi, sur le plan structure, le réseau actuel comporte deux déficiences majeures, alors qu'il est très mal raccordé à l'ensemble du réseau routier québécois et que le secteur Est constitue un cul-de-sac routier. Sur le plan qualité, outre la détérioration de certains tronçons du réseau, il faut également signaler les problèmes liés à la circulation en milieu urbain et la présence d'un grand nombre de poids lourds, particulièrement sur la route 101, dans les municipalités de Béarn, Notre-Dame-du-Nord, Témiscaming et Ville-Marie. L'épine dorsale du réseau est la route 101 (route de transit pour le camionnage). Cette route relie les villes de Rouyn-Noranda et Témiscaming. L'accès est également possible par des routes dites collectrices, qui permettent de relier les petites agglomérations à celles qui sont plus importantes ou par les routes locales.

Le transport en commun se borne actuellement :

- au service quotidien qu'assure la compagnie Autobus Maheux, sur l'axe de la route 101, avec des détours pour rejoindre les localités de Lorrainville et Béarn;
- au « baladeur », système de transport collectif rural basé sur le covoiturage.

Toutes les municipalités bénéficient d'un service de transport adapté aux personnes handicapées. Le transport ferroviaire est limité à un tronçon, que relie le complexe de Tembec, à Témiscaming, à la ville de Mattawa, en Ontario (transport de marchandises seulement). En ce qui concerne le transport aérien, l'aéroport régional de Saint-Bruno-de-Guigues dispose des installations nécessaires pour accueillir d'éventuels vols commerciaux. L'aéroport est doté d'une piste asphaltée. À Kipawa, une base d'hydravion est en fonction, et ce, depuis plusieurs années. Un hélicoptère existe à la Baie McAdam, à Laniel. Le développement du réseau de chemins forestiers (9 367 km, des centaines de ponts et des milliers de ponceaux) donne actuellement accès à la majeure partie du territoire de la MRC de Témiscamingue et cette situation permet de mettre en valeur le potentiel faunique du territoire. Enfin, les réseaux à caractère récréotouristique (vélo, voie navigable, VTT et motoneige) complètent ce portrait, en plus de contribuer à l'offre touristique de la MRC. Pour les sentiers de VTT, la priorité est de relier les communautés locales entre elles.

3) LE RÉSEAU ROUTIER : VITRINE D'UN TERRITOIRE

La route, c'est la première image que voient les visiteurs. C'est un élément qu'ils retiendront de leur visite touristique. La collaboration du ministère des Transports est essentielle pour procurer une belle image à un territoire comme le Témiscamingue. À ce sujet, nous avons deux préoccupations :

- 3.1) Éliminer les graffitis sur la partie de la route 101, qui traverse des terres publiques (demande datant de 2007). La route 101 traverse le Témiscamingue du nord au sud. Dans sa partie sud, la route 101 est bordée par de nombreux escarpements rocheux (sur environ 50 km). Ces parois rocheuses sont des supports visibles et accessibles pour les graffitis de toutes sortes. Or, c'est de chaque côté de ce tronçon de la route 101, que le gouvernement prévoit l'aménagement du parc Opémican (250 km²), prochain parc national du Québec. Quelle image ces graffitis donneront-ils de la région, aux nombreux touristes appelés à fréquenter ce parc? Le ministère des Transports ne prévoit rien pour l'élimination des graffitis, sauf lorsque ceux-ci comportent un message

haineux, raciste, publicitaire ou pouvant nuire à la sécurité routière. Nous proposons que le nettoyage soit effectué par les patrouilleurs du MTQ ou des étudiants embauchés durant l'été.

3.2) Faire la coupe des branches en bordure des routes (demande datant de 2004). Cela se fait déjà sur le réseau routier municipal; les municipalités s'en chargeant. La coupe des branches se fait également chaque année, en bordure du parc linéaire, utilisé par les VTT, vélos et motoneiges. Par contre, le ministère des Transports laisse les abords des routes sous sa juridiction, tels quels. Cela peut paraître mineur comme intervention, mais selon nous, un entretien régulier des abords des routes contribue à l'embellissement du paysage, d'autant plus que le Témiscamingue est une porte d'entrée du Québec. Cela donne une image de propreté et d'une route qui n'est pas laissée à l'abandon.

4) LA SÉCURITÉ DU RÉSEAU : BASE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'amélioration de la sécurité routière passe d'abord par des infrastructures de transport sécuritaires. À ce sujet, nous avons trois préoccupations :

4.1) Aménager des voies de dépassements sur la route 101(demande datant de 2006).
 Il y a quatre portes d'entrée principales en Abitibi-Témiscamingue : Louvicourt, et Mont Chaudron sur la route 117, Notre-Dame-du-Nord et Témiscaming sur la route 101. Les données du ministère des Transports montrent que les débits journaliers moyens (achalandage) des entrées qui donnent sur la route 101 sont équivalents, sinon supérieurs à ceux de la route 117 (Louvicourt : 3 350 véhicules, Mont Chaudron : 610 véhicules, Notre-Dame-du-Nord : 1 960 véhicules, Témiscaming : 4 240 véhicules). La route 101 est très utilisée par les camions. La fermeture de nombreuses scieries en 2008, ne change rien à cet achalandage, au contraire : les copeaux approvisionnant les usines locales doivent maintenant provenir, en grande partie, des usines de l'Abitibi. Tous ces camions empruntent la route 101. Celle-ci est la seule route de transit autorisée par le ministère des Transports au Témiscamingue, alors qu'en Abitibi, le transit est réparti entre huit routes : 101, 109, 111, 113, 117, 386, 388 et 393. Une visibilité réduite par la pluie, la neige ou le brouillard rendent les dépassements hasardeux et forcent plusieurs usagers à suivre les camions sur de longues distances. Le ministère des Transports détient une étude à l'effet que la région est en déficit de voies de dépassement, sauf dans le secteur de la réserve faunique La Vérendrye. Une dizaine d'endroits ont été identifiés par la MRC de Témiscamingue (validés auprès des entreprises de camionnage locales) pour améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers de la route.

Tronçon Témiscaming / Ville- Marie	Côte à Lafrenière (3.5 km au nord de Témiscaming Côte de la cabane à sel du MTQ (ruisseau Chemon) Côte Tabaret (1 km au nord de la baie Dorval) Côte de 7% (4 km au sud de Laniel) Sortie nord du village de Laniel Côte à Chester Laforest (entrée des Grandes chutes) Côte à Bergeron (au sud de la Petite Rivière) Côte des Monuments du Témiscamingue (sortie Sud de Ville-Marie)
Tronçon Ville-Marie / Rouyn-Noranda	Le relief étant plat, le concept à étudier pour ce tronçon serait une voie d'un kilomètre pour 20 kilomètres de route (exemple: vis-à-vis l'entrée de Miel Abitémis entre Ville-Marie et Saint-Bruno-de-Guigues, montée Dussault entre Saint-Bruno-de-Guigues et Notre-Dame-du-Nord).

- 4.2) Soustraire les travaux d'amélioration de la sécurité du réseau du MTMDET et des municipalités aux autorisations de la CPTAQ (demande datant de 2011). Les travaux du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) et des municipalités, qui visent à améliorer la sécurité du réseau sont nombreux. Parmi ceux-ci, il y a la réfection des ponts et des talus, le remplacement des ponceaux et des glissières et l'aménagement de chemins de déviation lors des travaux. Lorsque réalisés en zone agricole, ces travaux exigent d'acquiescer des parcelles de terrain ou des servitudes temporaires de travail et donc des autorisations de la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ). Or, les superficies visées par ces travaux sont infimes par rapport à l'étendue de la zone agricole. L'impact sur l'agriculture est inexistant. La CPTAQ accorde toujours ces autorisations, mais après de longs délais, qui nécessitent de consulter la municipalité locale, la MRC et l'Union des producteurs agricoles (UPA). Pour le monde municipal, il ne s'agit pas d'une consultation où l'on doit se prononcer pour ou contre un projet, mais plutôt d'entériner des travaux prévus et nécessaires. Enfin, c'est exactement le genre d'irritants administratifs inutiles, dénoncés dans la Politique gouvernementale de consultation et de simplification administrative à l'égard des municipalités. Pour ces raisons, il nous apparaît évident que *la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* devrait être modifiée, pour soustraire ces travaux d'amélioration du réseau à la compétence de la CPTAQ.
- 4.3) Améliorer l'entretien hivernal de la route 101 entre Témiscaming et Saint-Édouard-de-Fabre (cette demande date de 2001). L'entretien hivernal de ce tronçon de 67 kilomètres (voir carte en annexe) est sous la responsabilité d'un entrepreneur privé. Dépendamment des conditions météo, la chaussée est, durant de longues périodes, glacée ou sur fond de neige durcie. Pour le ministère des Transports, ce tronçon est catégorisé « classe 2 », alors que le reste de la route 101 est catégorisé « classe 1 ». L'entretien hivernal étant moins intensif en classe 2 qu'en classe 1. Plusieurs citoyens ont formulé des plaintes au sujet du mauvais entretien hivernal de ce tronçon, notamment en 2001, en 2011 et en 2016. Cette situation occasionne des sorties de route plus fréquentes et se situe dans un relief montagneux, comparativement au reste de la route 101 qui traverse une plaine agricole. Pour les résidents de Témiscaming et de Kipawa, c'est un incitatif à se rendre à North Bay (64 kilomètres de route bien déneigée) pour y consommer ou y recevoir des services de santé, plutôt qu'à Ville-Marie (90 kilomètres). Ce tronçon de la route 101 est une porte d'entrée du Québec qui relie l'Ontario au reste de l'Abitibi-Témiscamingue.

(MRCT, 26 janvier 2017 / dd/ac)

