

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Étude technique

Revue de presse

DOCUMENT DE TRAVAIL
VERSION FINALE

Août 2001

RECHERCHE ET RÉDACTION

Bernard Pelletier, conseiller en communication

PARTICIPATION A L'ÉLABORATION DE L'ÉTUDE

Luc Adam, conseiller en communication, Service des liaisons avec les partenaires et usagers, DATNQ

REVISION ET HARMONISATION

Jean Iracà, urbaniste, Service des inventaires et plan, DATNQ

Nathalie Leblanc, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ

SOUTIEN TECHNIQUE

Andrée Champagne, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

Angèle Prévost, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier tous ceux et celles qui, par leurs commentaires et leurs suggestions, ont contribué à la réalisation du présent document.

Le présent document a été préparé pour le Service des inventaires et plan de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec du ministère des Transports. Pour obtenir des informations supplémentaires, s'adresser à :

Ministère des Transports

Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec

Service des inventaires et plan

80, avenue Québec

Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1

Téléphone : (819) 763-3237

Télécopieur : (819) 763-3493

TABLE DES MATIERES

RESUME	V
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 L'ANALYSE	3
2.1 La sécurité routière	4
2.1.1 Les accidents	4
2.1.2 L'alcool au volant	4
2.1.3 La prévention	5
2.1.4 Les chemins forestiers	5
2.2 Les travaux routiers	5
2.2.1 Les justifications.....	5
2.2.2 Le volet politique	6
2.2.3 Les relations avec le Ministère.....	7
2.2.4 La voirie municipale	8
2.3 Les ponts couverts	8
2.4 Le transport aérien	8
2.5 La motoneige et les véhicules tout-terrains	9
2.6 Le transport lourd	10
2.7 L'aménagement de pistes cyclables	12
2.8 La décentralisation et les fusions municipales	12
2.9 Le transport en commun, scolaire et adapté	14
2.10 L'entretien hivernal	15
2.11 Le transport ferroviaire	16
2.12 Le transport maritime	18
2.13 Les corridors routiers et traversées d'agglomérations	18
2.14 Le prix de l'essence	19
3.0 LA CORRESPONDANCE	21
4.0 CONCLUSION	23
ANNEXES	

LISTE DE FIGURE ET DES TABLEAUX

FIGURE

1	Classification de la correspondance.....	22
---	--	----

TABLEAUX

1	Classification des articles par thème du 5 avril 1995 au 25 novembre 1998.....	3
2	Classification de la correspondance par centre de services et catégorie	21
3	Provenance par catégorie de demandeurs.....	22

SIGLES

CFIL	Chemin de fer d'intérêt local
CLSC	Centre local de services communautaires
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
CRDAT	Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
MTQ	Ministère des Transports du Québec
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SQ	Sûreté du Québec
VTT	Véhicules tout-terrains

NOTE AU LECTEUR

Les mots en italique présents dans le texte se retrouvent dans le lexique, exception faite des lois, des règlements et des titres d'ouvrages.

RÉSUMÉ

La présente étude porte sur l'analyse de la revue de presse et des demandes acheminées au ministère des Transports par les intervenants du milieu et la population. Elle s'inscrit dans le processus d'élaboration du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*. Elle alimentera les échanges entre les partenaires à chacune des étapes des consultations qui y sont prévues. La principale préoccupation est celle de la sécurité; qu'il s'agisse de sécurité routière, en été ou en hiver, de sécurité à motoneige, de sécurité nautique ou même de sécurité aérienne.

Dans les transports terrestres, les dossiers des travaux routiers dominant nettement. Pour des raisons de sécurité, les intervenants et la population de la région demandent, entre autres, des modifications majeures, des reconstructions de routes ou de structures. Il semble, selon les articles de la Revue de presse, que le processus qui doit conduire à l'accomplissement de ces travaux soit particulièrement complexe et long. Il faut souvent recourir à toutes sortes de moyen de pression. Les hommes politiques, députés ou ministres, y interviennent maintes fois. Les gens ont de la difficulté à comprendre la lourdeur de ce cheminement. Les dossiers du pont Allard, dans le secteur de Val-d'Or, et celui de la route 101–117, entre Rouyn-Noranda et Évain, sont deux illustrations de ce phénomène. Ils sont aussi symptomatiques d'une difficulté dans les relations entre la population, ses représentants et le ministère des Transports du Québec (MTQ).

La décentralisation suscite aussi certaines inquiétudes. On craint que les responsabilités ne soient transférées sans être assorties de budgets convenables. Par exemple, la Revue de presse fait état des conséquences directes sur le transport scolaire et l'entretien des routes.

Certains intervenants craignent aussi la disparition partielle ou totale du transport ferroviaire. La décision du MTQ d'autoriser les trains routiers y contribuerait, avec comme conséquence, l'augmentation de la circulation de véhicules lourds sur les routes, et en corollaire, la diminution de la sécurité des usagers.

L'économie régionale, fortement basée sur l'exploitation et l'exportation des ressources naturelles, doit pouvoir transporter de façon économique, des volumes considérables de minerai, de bois ou de produits de première transformation. Selon certains intervenants, le train demeure encore la meilleure méthode. On assiste donc à des tentatives de récupérer en région un certain contrôle sur les chemins de fer pour influencer les décisions qui sont prises par les opérateurs actuels.

Le transport aérien a vu évoluer les deux dossiers de retrait du gouvernement fédéral et du transfert des aéroports de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or aux milieux locaux. Des inquiétudes subsistent quant à la viabilité à long terme de ces infrastructures essentielles pour la région.

Enfin, le développement des sentiers de motoneiges, à des fins touristiques, obtient l'adhésion de certains et suscite en même temps des craintes quant à la santé publique et l'environnement.

1.0 INTRODUCTION

La présente étude a pour objectif de faire un survol de la revue des presse et d'analyser les demandes acheminées au MTQ par les intervenants du milieu et la population de l'Abitibi-Témiscamingue quant au transport. Le corpus étudié inclut l'ensemble des dossiers de transport, de l'entretien des routes à la construction de pistes cyclables en passant par le transport aérien, ferroviaire et maritime.

La méthodologie

Deux types de documents ont servi de base à l'étude soit : la Revue de presse du MTQ en Abitibi-Témiscamingue et la correspondance reçue par les centres de services du MTQ de la région.

La Revue de presse

Les 1 289 articles recensés vont du 5 avril 1995 au 25 novembre 1998. Les articles recueillis ont été classés selon les thèmes suivants :

- transport lourd;
- corridors routiers et traversées d'agglomérations;
- décentralisation et fusion municipales;
- aménagement de pistes cyclables;
- entretien hivernal;
- motoneiges et véhicules tout-terrains (VTT);
- prix de l'essence;
- sécurité routière;
- transport aérien;
- transport ferroviaire;
- transport maritime;
- transport en commun, scolaire et adapté;
- travaux routiers.

Chaque article a été lu pour vérifier s'il exprimait un type particulier de préoccupation ou de perception. Si un texte semblait représentatif des autres, une citation en était extraite. Enfin, de l'ensemble des citations, celles qui cristallisent une préoccupation du milieu ont été retenues. De plus, afin de développer davantage certains thèmes, quelques citations ont été tirées de la Revue de presse régionale de 1993 et 1994.

La correspondance

La classification déjà mise au point par le Ministère a été utilisée pour analyser la correspondance. Le matériel étudié couvre la période de 1991 à 1997. De la provenance, le type et la préoccupation qu'elle exprimait ont été tirés des tableaux des demandes reçues par chaque centre de services. Le Ministère a recours à 18 catégories :

1. Demande de réduction - modification ayant trait à la vitesse;
2. Demande d'implantation d'un arrêt ou d'un feu de circulation;
3. Demande de travaux de réfection de surface de roulement (sur une longue distance);
4. Demande de travaux de construction de route;
5. Demande de travaux connexes (creusage de fossés, élargissement d'accotements, glissières de sécurité, etc.);
6. Demande d'implantation de voie de virage (surlargeur);
7. Demande d'implantation de voie pour circulation lente;
8. Demande d'implantation d'objets fixes dans l'emprise du Ministère (poteau, monument, pancarte);
9. Demande ayant trait à l'entretien hivernal;
10. Demande d'accès au réseau supérieur ou modification d'accès;
11. Demande de traverse pour piétons, écoliers, handicapés, etc.;
12. Demande d'interdiction de stationnement;
13. Demande d'étude;
14. Demande concernant la signalisation;
15. Demande relative aux règlements municipaux;
16. Demande d'inspection des structures ou de travaux concernant les structures;
17. Réaménagement d'une intersection ou d'une route;
18. Autres – Entretien (éléments ponctuels).

2.0 L'ANALYSE

Le tableau 1 regroupe, par thème, les 1 289 articles recensés. Certains auraient pu appartenir à plus d'une catégorie, ils ont alors été classés selon le thème principal du texte.

La sécurité routière occupe très largement la couverture journalistique (33,3 %). Les accidents, surtout mortels, dominent, suivis par la prévention et dans une moindre mesure, par l'alcool au volant. Les travaux routiers arrivent très nettement en deuxième position (17 %). Suit le groupe du transport aérien (7,9 %), de la motoneige (7,4 %) et du transport lourd (7,0 %). Ensuite, l'aménagement de pistes cyclables (6,0 %), la décentralisation et les fusions municipales (5,7 %) et le transport en commun (5,4 %), qui cumulent de 70 à 76 articles. Les autres préoccupations suivent de loin avec l'entretien hivernal en tête (4,3 %).

TABLEAU 1

CLASSIFICATION DES ARTICLES PAR THÈME DU 5 AVRIL 1995 AU 25 NOVEMBRE 1998

Thèmes	Détails	Nombres	%
Sécurité routière		429	33,3
	Accidents mortels	183	
	Accidents avec blessés	116	
	Accidents dommages matériels	11	
	Prévention etc.	70	
	Alcool au volant	48	
	Chemins forestiers	1	
Travaux routiers		219	17,0
	Travaux	212	
	Ponts couverts	7	
Transport aérien		102	7,9
Motoneiges et VTT		95	7,4
Transport lourd		86	6,7
Aménagement de pistes cyclables		76	6,0
Décentralisation et fusions municipales		74	5,7
Transport en commun, scolaire et adapté		70	5,4
Entretien hivernal		56	4,3
Transport ferroviaire		43	3,3
Transport maritime		24	2,0
Corridors routiers et traversées d'agglomérations		12	0,9
Prix de l'essence		3	0,2
Total		1 289	100,0

2.1 La sécurité routière

2.1.1 Les accidents

Les articles qui rapportent des accidents mortels tout en étant nombreux donnent assez peu d'indices sur les perceptions de la population. Ils rapportent les faits, quelquefois les commentaires des policiers, et n'expriment généralement pas d'opinion. Il ne s'y retrouve généralement pas de manifestation d'insécurité par rapport à ce type d'accidents. Les causes les plus souvent évoquées sont la chaussée glissante, une route de gravier, l'alcool, une erreur humaine, la vitesse, le port de la ceinture, un siège d'enfant, une crevaillon, un piéton difficilement visible la nuit, les dépassements, une défectuosité mécanique, l'utilisation du téléphone cellulaire, des animaux sur la chaussée, etc. Les mêmes raisons s'appliquent d'ailleurs aux accidents avec blessés et à ceux avec dommages matériels seulement.

Il est à retenir, cependant, que la sécurité est un argument important pour demander ou justifier des travaux de plus ou moins grande envergure.

2.1.2 L'alcool au volant

Il semble que le phénomène soit en régression en Abitibi-Témiscamingue, si l'on s'en tient aux informations de la Revue de presse. L'Écho abitibien du 18 novembre 1998 affirme :

« L'Abitibi-Témiscamingue affiche l'un des plus bas taux d'accidents mortels liés à l'alcool »

Le tiers des conducteurs décédés sur les routes de l'Abitibi-Témiscamingue, entre 1992 et 1996, avaient consommé de l'alcool. Même si ce taux demeure trop élevé, il reste qu'il s'agit du second plus bas pourcentage au Québec, selon une étude de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), basée sur les rapports des coroners¹. »

Les citoyens semblent d'ailleurs en accord avec une plus grande sévérité en ce domaine. De plus, les différents corps policiers municipaux signalent une diminution du nombre de conducteurs arrêtés.

L'Écho d'Amos claironne même le 27 mai 1998 :

« Les conducteurs d'Amos ne consomment pas d'alcool ! »

Les Amossois ont de quoi être fiers puisque les policiers n'ont arrêté aucun conducteur en état d'ébriété lors d'un barrage routier, effectué vendredi soir dernier. »

1 Les citations et les extraits des articles ne servent qu'à illustrer des éléments d'analyse. En aucun cas, il ne s'agit de causer un préjudice à quelque personne ou à quelque groupe que ce soit.

2.1.3 La prévention

Il convient de noter ici que l'ensemble des médias consultés diffuse très largement les campagnes de prévention du MTQ, de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), de la Gendarmerie royale, de la Sûreté du Québec, des corps policiers municipaux, des Centres locaux de services communautaires (CLSC), de Opération Nez Rouge, etc. En plus des publicités achetées, les journalistes s'alimentent directement aux textes des différents intervenants pour les intégrer au contenu rédactionnel des médias.

2.1.4 Les chemins forestiers

La Revue de presse dit peu de choses des chemins forestiers sinon que la sécurité peut y être déficiente. L'Écho abitibien du 29 janvier 1997 titre :

« Les chemins forestiers devraient être réglementés, selon le coroner Trahan »

Le coroner Pierre Trahan, qui a enquêté sur la mort de trois personnes survenue lors d'accidents sur des chemins forestiers, abonde dans le sens d'un groupe de travail de l'Abitibi-Témiscamingue : il faut que certains articles du Code de la sécurité routière s'appliquent sur certains tronçons. »

2.2 Les travaux routiers

2.2.1 Les justifications

Il s'agit d'un des volets qui semblent le plus préoccuper les citoyens, les corps municipaux et les élus provinciaux. Il illustre la complexité des relations entre les différents intervenants. Même si les deux types sont regroupés dans la Revue de presse, il faut distinguer ici les travaux routiers proprement dits des travaux de voirie municipale. Les deux contextes semblent assez différents.

Les raisons les plus souvent évoquées pour demander au ministère des Transports d'intervenir tournent essentiellement autour de la sécurité des usagers, de la détérioration des routes, du confort, du développement économique et du tourisme.

Par exemple, le 29 mars 1998, Le Citoyen d'Abitibi-Ouest titre :

« La route Poularies - Taschereau subira des réparations »

Les travaux vont d'abord viser à rendre le réseau routier plus sécuritaire sur ce tronçon Poularies – Taschereau. C'est qu'au cours des dernières années, des citoyens obligés d'emprunter fréquemment ce chemin ont souvent dénoncé le danger que représentait la courbe située dans ce secteur. »

Ou encore, Média Osisko qui annonce dans sa parution du 15 mars 1995 :

« Les courbes de la mort à Évain c'est fini »

Enfin, Le Citoyen de la Vallée-de-l'Or, dans son édition du 7 décembre 1997, qui rapporte :

« Les touristes pourront emprunter le pont de la rivière Chouart

"C'est une bonne nouvelle pour les touristes, qui pourront emprunter cette route pour se rendre dans ce secteur des Hautes-Laurentides", a déclaré le maire de Senneterre, Gérard Lafontaine. »

2.2.2 Le volet politique

Selon l'image que la presse projette, les relations entre les intervenants dans ces dossiers semblent difficiles. Tout d'abord, les citoyens ou leurs représentants doivent déployer beaucoup d'énergie pour obtenir la réalisation de travaux.

Les députés interviennent régulièrement pour ajouter à la pression du milieu. Ils incluent d'ailleurs les travaux routiers parmi leurs réalisations d'élus représentant la population d'une circonscription ou de la région.

Le Citoyen de la Vallée-de-l'Or, du 15 novembre 1998, rend compte :

« Le député Pelletier chiffre ses engagements électoraux à 45 M \$

Dans le transport, le député péquiste promet d'injecter plus de 20 M \$ pour la relocalisation (sic) de la courbe Alix à Val-Senneville, la réfection de la route entre Val-d'Or et Louvicourt, ainsi que celle entre Val-d'Or et Senneterre. »

Un journaliste de l'Écho abitibien, dans son édition du 11 novembre 1998, retracera la genèse du pont Allard et posera même la question :

« Le pont Allard : est-il libéral ou péquiste ? »

Il retrace ensuite dans son article les interventions des députés des différents partis pour en arriver à la construction de ce nouveau pont dans la région de Val-d'Or. De son côté, selon l'édition du 13 mars 1996 de la Frontière, monsieur Rémy Trudel, député de Rouyn-Noranda-Témiscamingue et alors ministre des Affaires municipales, interviendra dans le dossier de la réfection de la route 101 – 117 de la façon suivante :

« Je me joins aux gens d'Évain pour exprimer mes plus vives inquiétudes face à cet axe routier. Je crois que cette section de route correspond exactement aux critères admissibles pour être classifiée parmi les dossiers urgents à régler. »

Dans un autre cas, il s'agit d'un politicien qui en remercie un autre pour son intervention. Dans le numéro du 21 octobre 1998 de L'Écho abitibien, le journaliste écrit :

« Mandeville (maire de Dubuisson, NDR) remercie son député pour les travaux de la 117 »

2.2.3 Les relations avec le Ministère

Les relations avec le MTQ donnent aussi lieu à des commentaires. Ainsi le 8 avril 1998, L'Écho abitibien – Amos prête-t-il ces propos à monsieur François Gendron, député d'Abitibi-Ouest :

« La route 395 sera asphaltée à Preissac

"Ce ne fut pas facile de convaincre le ministre Brassard mais c'est une région touristique importante, il est donc requis d'avoir une route qui permet de circuler plus librement dans ce secteur", analyse M. Gendron. »

Plusieurs articles font état de temps de réaction jugés très longs de la part du Ministère quand il s'agit d'exécuter des travaux majeurs et même d'une certaine lourdeur administrative.

L'Écho abitibien – Amos, du 25 mars 1998, dit, en citant monsieur Jacques Perron, secrétaire-trésorier de Landrienne :

« Landrienne demande la réfection de la 386

La route est dans un piteux état... Celui-ci (monsieur Jacques Perron, NDR) aimerait voir le Ministère réagir le plus rapidement possible. »

De son côté et à la même date, L'Alliance de Preissac reprend :

« Nous en avons assez de la bureaucratie et nous n'avons pas l'intention de tolérer cette situation encore une autre année, il faut que ça bouge et nous allons prendre les grands moyens pour. »

Cette citation du maire de Val-Senneville, dans Le Citoyen de la Vallée-de-l'Or du 3 mars 1998, renforce encore cette impression de difficile cheminement des dossiers :

« La courbe Alix disparaîtra d'ici deux ans

"Nous avons travaillé fort pour cette courbe (sic) soit modifiée. Elle est extrêmement dangereuse pour les automobilistes. Aujourd'hui nous poussons un soupir de soulagement", s'est exclamé le maire René Paré. »

Un extrait de La Frontière du 29 octobre 1997 illustre aussi le long cheminement des dossiers de travaux routiers :

« Le ministre Brassard inaugure les travaux de la route 117-101

Comme l'a dit M. Dickey, au cours de la conférence de presse qui a précédé l'événement, à Évain, les premières revendications touchant ces travaux essentiels remontent au moins à 1968 ! »

Enfin, l'article de L'Alliance de Preissac, du 22 avril 1998, résume l'essentiel de la discussion :

« Après 60 ans d'attente la route 395 sera parachevée d'ici 2 ans
Les citoyennes et citoyens ont apprécié la bonne nouvelle après 60 ans d'attente.
Les interventions du maire Jean-Yves Gingras et de tout le conseil municipal auprès des autorités concernées avec l'appui du préfet M. Marcel Massé et de tous les maires de la MRC ont fait en sorte que les résultats s'avèrent positifs. »

2.2.4 La voirie municipale

Les demandes des citoyens à leur municipalité relèvent de causes semblables à celles des justifications des travaux routiers : sécurité, état de la chaussée, etc.

Le projet de la Ville de Val-d'Or de taxer les riverains pour les travaux de pavage suscite des réactions assez vives. Si les municipalités y voient une source de financement, les citoyens eux considèrent qu'ils assument déjà leur large part. Le Citoyen de la Vallée-de-l'Or, du 11 octobre 1998, publie :

« Les Valdoriens ne veulent pas payer pour le pavage des rues
Les citoyens, eux, estiment qu'ils sont déjà assez taxés. Ils jugent ce nouveau mode de facturation inéquitable et demandent que les coûts des travaux de pavage continuent d'être absorbé par la taxe générale. »

2.3 Les ponts couverts

Les quelques articles qui traitent des ponts couverts en région rapportent surtout la destruction de ces derniers. Sauf dans cet article de l'Écho du 25 septembre 1996, la préservation de ce patrimoine ne semble pas préoccuper considérablement le milieu :

« L'Abitibi et ses ponts couverts
Il est urgent de dénoncer les abus dont sont victimes ces constructions : le vandalisme, les incendies volontaires, l'usage abusif qu'en font certains camionneurs, le laxisme de quelques administrations sont les principales causes de la disparition des ponts couverts de nos jours. »

2.4 Le transport aérien

Des 102 articles concernant le transport aérien, ont particulièrement été retenus ceux qui traitent du transfert des aéroports de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or. Dans un cas comme dans l'autre, les municipalités considèrent le transport aérien comme essentiel au développement économique local et régional. Dès 1995, La Frontière rapporte :

« Transfert de l'aéroport à la ville de Rouyn-Noranda
Jacques Léonard promet une réponse imminente

Le maire Pierre Grandmaître et son conseil municipal y voient de grande possibilité de développement... »

Ce transfert de responsabilités suscite cependant des doutes quant à la viabilité des infrastructures aéroportuaires en région. Si à Rouyn-Noranda les autorités semblent convaincues de la rentabilité de l'aéroport, à Val-d'Or certains ont émis des réserves.

En septembre 1997, les deux députés du secteur de Val-d'Or, messieurs Pelletier, au provincial, et St-Julien, au fédéral, expriment des doutes. Le Citoyen du 7 septembre 1997 rapporte ainsi leur point de vue :

« André Pelletier presse Ottawa de poursuivre le financement de l'aéroport de Val-d'Or.

Il craint que la gestion de cette infrastructure ne devienne un fardeau fiscal pour la communauté, désireuse de l'acquérir. »

« Le député St-Julien préférerait aussi que le fédéral conserve l'aéroport

"Personnellement, je préfère que le fédéral demeure propriétaire, mais je n'ai rien contre le fait qu'un groupe veut faire une étude sur les possibilités de l'acquérir", affirme le député fédéral. »

Les deux transferts ont finalement eu lieu.

Dans un autre ordre d'idée, la Revue de presse ne traite que très peu de l'aspect sécurité des aéroports. Un seul article indique, en 1995, des temps de réaction trop longs à la suite d'un incident à Rouyn-Noranda. Il a quand même été souligné puisque ce thème est revenu dans l'actualité, après la période couverte par l'analyse, par rapport aux services de pompiers à Rouyn-Noranda et à Val-d'Or.

2.5 La motoneige et les véhicules tout-terrains

Comme dans le cas des accidents routiers, les médias rapportent méticuleusement les différents *accidents* de motoneiges et, dans une moindre mesure, de VTT. La sécurité demeure donc une préoccupation certaine. Ainsi, l'entrée en vigueur, en 1997, de la *Loi québécoise sur les véhicules hors route* ne semble pas avoir suscité de tollé. À preuve, cet article du Citoyen d'Abitibi-Ouest du 19 septembre 1997 :

« La nouvelle loi sur les VTT et motoneiges est bien accueillie

"Au club, nous avons un peu précédé la loi. Il arrivait souvent à nos patrouilleurs d'avertir de jeunes conducteurs de moins de 16 ans de ne pas se promener dans nos sentiers", mentionne Florian Grenier, président du club de motoneige de Val-d'Or. »

Cela étant établi, plusieurs intervenants voient dans la motoneige une occasion de développement économique et touristique. Les municipalités ont, de plus en plus, tendance à ouvrir leurs rues à la circulation des motoneiges et les promoteurs du sport travaillent à étendre le réseau « motoroutier ». Il s'ensuit des conflits d'utilisateurs.

Dans les villes, par exemple, l'ouverture de certaines rues pendant des périodes données à la circulation des motoneiges, mécontente certains citoyens alors que des marchands s'en réjouissent. Le bruit et la pollution des machines en ennuient plusieurs citoyens. Il devra certainement s'établir un nouvel équilibre au cours des prochaines années. Le Citoyen de l'Harricana, du 2 mars 1997, résume bien la problématique :

« La piste de motoneiges au centre-ville a suscité des réactions diverses »

La décision d'aménager, pendant dix jours, une piste pour les motoneiges en plein centre-ville d'Amos a suscité plusieurs réactions : positives chez les motoneiges (sic) qui avaient ainsi un accès particulier au cœur de la ville, plutôt négatives chez les automobilistes qui trouvaient difficilement où se stationner, et enfin plutôt partagées chez les commerçants. »

Les environnementalistes, pour leur part, voient d'un mauvais œil cette expansion des activités de la motoneige. Le projet du sentier au pied des monts Kékéko, dans le secteur de Rouyn-Noranda, a immédiatement déclenché une opération pour protéger les collines. Ce titre de la Frontière du 6 mai 1998 est parlant :

« Les Amis du Kekeko veulent protéger le territoire des collines »

Il semble qu'une certaine forme de conciliation des intérêts divergents des utilisateurs doit être mise en place. À ce que dit la Frontière du 18 février 1998, le Club de motoneiges de Rouyn-Noranda a entrepris, à ce titre, des démarches de rapprochement avec les fonctionnaires des différents ministères concernés. Il a organisé une réunion en forêt pour les sensibiliser à ses problèmes. Le journaliste écrit :

« Motoneigistes et fonctionnaires se rassemblent en forêt ! »

Le président du Club, Jeannot Bellerose, indique que derrière leurs bureaux, les fonctionnaires ne sont pas toujours conscients des problématiques auxquelles le Club est confronté.

...

Les différentes problématiques qui reviennent le plus souvent concernent les critères à respecter pour les droits de passage et les subventions gouvernementales pour l'amélioration des sentiers. »

2.6 Le transport lourd

Outre un dossier ponctuel où la SAAQ a retenu des camions hors normes à Louvicourt, le projet de déréglementation fédérale du transport en vrac et la fin du moratoire sur les trains routiers ont provoqué des réactions.

En ce qui concerne le commerce interprovincial (le transport fait partie du dossier) et le transport en vrac, les camionneurs propriétaires craignent une déréglementation à outrance pendant que certaines autorités souhaitent l'élimination des obstacles aux échanges interprovinciaux.

Le Contact du 28 octobre 1998, rapporte en effet :

« Des camionneurs manifestent sur le pont interprovincial »

Plusieurs camionneurs propriétaires ont démontré leur insatisfaction à l'endroit des politiques réglementant le transport en vrac au Québec en occupant le pont qui enjambe la rivière des Outaouais entre le Québec et l'Ontario. »

Pour sa part, monsieur Philippe Barrette, maire de Témiscaming, soulignera la création d'un comité d'étude sur le sujet en affirmant dans le Contact du 18 novembre 1998 :

« Au cœur du débat se trouvent les questions du transport et des employés de la construction. Selon le maire de Témiscaming, Philippe Barrette, il s'agit d'éliminer certains irritants qui nuisent au bon fonctionnement des échanges interprovinciaux. "Nous voulons augmenter et faciliter les relations d'affaires entre les deux provinces" a-t-il ajouté. »

Si l'entrée en vigueur de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* est favorablement accueillie pour certains aspects, la levée du moratoire sur les camions trains doubles en inquiète plusieurs. Certains intervenants craignent l'augmentation de la circulation de véhicules lourds et ses impacts sur la sécurité des usagers de la route dans leur ensemble.

Le Reflet du 16 mars 1998 rapporte :

« De 59 000 kg à 62 500 kg »

Le CRDAT conclut qu'il y aura une augmentation d'environ 50 camions sur les routes 101 et 117, ainsi qu'une diminution du transport ferroviaire de 13 %. »

La ville de Senneterre craint particulièrement la disparition du transport ferroviaire selon L'Écho abitibien Amos – La Sarre du 25 mars 1998 :

« Modifications à la réglementation des véhicules lourds »

Senneterre exige des audiences publiques

Si le ministre des Transports du Québec Jacques Brassard accepte de modifier la réglementation sur la longueur et d'augmenter la charge des camions lourds, voire l'intégration des trains routiers de type B, le transport ferroviaire risque alors de disparaître à court terme.

Les effets deviendront alors catastrophiques pour les régions de l'Abitibi-Témiscamingue, de la Haute-Mauricie et du Saguenay-Lac-St-Jean. »

Enfin, le Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue (CRDAT) pose comme condition à son accord à la levée du moratoire, que le MTQ se dote d'une politique globale du transport de marchandises lourdes et dangereuses au Québec (Le Témiscamien du 18 mars 1998).

2.7 L'aménagement de pistes cyclables

Selon les médias, le cyclisme semble s'intégrer de plus en plus à la vie quotidienne de la population. Ils couvrent systématiquement les événements qui y touchent : Iberville sur roues, Tour cycliste, Championnats cyclistes canadiens, Sécurité Vélo, Défi Vélo Famille. Ces événements jouissent d'un bon taux de participation.

La sécurité à vélo a aussi mobilisé une partie de la population. On l'a vu dans la campagne pour le port obligatoire du casque à vélo. Le Citoyen de Rouyn-Noranda du 30 mars 1997 rapporte :

« Les cercles des Fermières réclament le port obligatoire du casque à vélo »

Les membres des dizaines de cercles de Fermières de l'Abitibi-Témiscamingue et qui font partie des 40 000 qu'on retrouve au Québec font front commun pour demander le port obligatoire du casque à vélo. »

Enfin, les projets d'aménagement de pistes cyclables foisonnent. On y voit des endroits plus sécuritaires pour pratiquer le vélo, selon le témoignage de ce citoyen, monsieur François Landry, dans L'Écho abitibien du 7 janvier 1997 :

« Étant moi-même utilisateur du vélo, je suis conscient de la difficulté et des dangers de circuler dans certains secteurs de la ville. Une piste sécuritaire et adéquate s'impose. »

Les municipalités considèrent que l'aménagement de pistes permettra le développement du cyclotourisme et entraînera des retombées intéressantes. On peut citer ici le cas d'un parc linéaire de 134 kilomètres au Témiscamingue (Le Citoyen de Rouyn-Noranda, 2 novembre 1997).

2.8 La décentralisation et les fusions municipales

Les projets de décentralisation et de restructuration des ministères soulèvent beaucoup d'inquiétude auprès des municipalités de la région : inquiétude quant à leur autonomie, leurs sources de financement, etc. Les municipalités des territoires des MRC d'Abitibi, d'Abitibi-Ouest et de Témiscamingue craignent de se voir dépossédées au profit des villes-centres de Rouyn-Noranda et Val-d'Or. L'Écho abitibien du 27 janvier 1993 titrait :

« Classification fonctionnelle, réorganisation du MTQ, etc. »

La région de La Sarre la plus pénalisée »

« La région de La Sarre s'organise pour faire connaître son opposition »

L'Écho du 13 janvier 1993 décrivait ainsi la manifestation du 8 janvier 1993 :

« Entre 6 000 et 8 000 personnes, soit le quart de la population d'Amos, sont sorties dans la rue pour exprimer, haut et fort, une "grogne accumulée", le 8 janvier dernier, dans le cadre de la manifestation pacifique exceptionnelle organisée par le comité Urgence Amos-Région. »

Dans La Frontière du 13 janvier 1993, on pouvait également lire à propos du même événement :

« Le fait est qu'il s'y déroulait l'opération "Urgence Amos-Région", manifestation populaire visant à contester ouvertement contre la décision du gouvernement du Québec prise à la fin de 1992 de procéder, à compter d'avril 1993, à une réorganisation administrative de son ministère des Transports. »

« Pour les amossois exaspérés, le retrait et la concentration de leurs acquis à Val-d'Or comme à Rouyn-Noranda, ainsi que cela a cours depuis plusieurs années, est rien de moins que du cannibalisme régional. »

Dès 1995, le maire d'Amos et président du Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue (CRDAT), André Brunet, croyait que le transfert de la voirie locale aurait des effets néfastes particulièrement pour les petites localités. Il affirme dans un article du Rouanda Express, du 17 septembre 1995, concernant le Colloque sur la décentralisation :

**« L'avenir des petites municipalités compromis
"40 des 87 municipalités de la région vont disparaître" - André Brunet**
"Lorsque le ministère des transports (sic) cessera de subventionner la voirie locale, des petites localités comme Landrienne vont devoir faire passer leurs taxes foncières de 0,65 \$ à 14,50 \$ le pied carré pour recouvrer le manque à gagner", d'expliquer André Brunet... »

Monsieur Pierre Grandmaître, maire de Rouyn-Noranda, le rejoint, dans la Frontière du 24 septembre 1997 :

"nous préférons de loin avoir des baisses des subventions plutôt que le transfert du transport scolaire", affirme le maire de Rouyn-Noranda, Pierre Grandmaître. »

Les municipalités se sont aussi interrogées sur le transport scolaire. Il en sera question dans la section sur le transport en commun, scolaire et adapté.

2.9 Le transport en commun, scolaire et adapté

Transport en commun

Un article du Citoyen du 14 avril 1996 présente succinctement les différents scénarios que Rouyn-Noranda pourrait envisager pour étendre le service de transport urbain sur une plus grande partie de son territoire.

Encore à Rouyn-Noranda, une firme de taxi voudrait que la Ville élargisse à toutes les entreprises l'accès à l'aéroport. Actuellement, le service de limousine est confié à une firme de taxi par appel d'offres (La Frontière, 18 novembre 1998).

Du côté de Val-d'Or, l'Écho abitibien fait état de l'instauration d'un monopole local dans le transport par taxi :

« Une seule compagnie de taxis desservira les Valdoriens »

"Une seule compagnie assure la survie du service à Val-d'Or. Il n'y a pas de place ici pour la concurrence", a indiqué M. Giroux (Michel Giroux, propriétaire de Taxi Élan et Val-d'Or et acquéreur de Taxi V.T.). »

Transport scolaire

Les médias font ici état de campagnes de sécurité pour les enfants qui utilisent le transport scolaire ainsi que pour les automobilistes.

Le dossier qui se démarque nettement des autres est celui des coupures dans les budgets du transport scolaire ainsi que le transfert de la responsabilité vers les municipalités. La sécurité des écoliers en serait directement menacée. Un article de L'Écho abitibien du 4 mars 1998 résume bien les points de vue :

« Nouvelles coupures de 70 M \$ »

La qualité du transport scolaire est sérieusement menacée, disent les propriétaires d'autobus

Le porte-parole (monsieur Pierre Maheux porte-parole des transporteurs scolaires de l'Abitibi-Témiscamingue) envisage déjà un nombre moins élevé d'autobus pour transporter les élèves. "Les conséquences seront énormes quant aux services. Plus l'enfant marche, plus les risquent (sic) augmentent", affirme-t-il. »

En parallèle, les parents s'inquiètent de l'abolition de la brigade scolaire par la ville de La Sarre (Le Citoyen de Rouyn-Noranda, 19 octobre 1997).

Transport adapté

Plusieurs articles soulignent les efforts pour développer les services de transport adapté. Dans le secteur d'Amos, certains intervenants semblent cependant avoir de la difficulté à fournir à la demande. Quant à l'accès proprement dit, le dossier semble

progresser par rapport au reste du Québec. Le Citoyen de Rouyn-Noranda du 25 mai titre ainsi :

« La moitié des terminus adaptés pour les handicapés sont en région »

Le même hebdomadaire ajoute dans son édition du 7 décembre 1997 :

« De plus en plus d'endroits sont accessibles aux personnes handicapées

Plusieurs établissement et compagnies de la région ont effectué des changements pour faciliter l'accessibilité aux personnes handicapées. L'administrateur du service de transport adapté, Laval Laflamme, indique que l'accessibilité aux personnes handicapées a connu de gros progrès au cours des dernières années, mais selon lui, il reste beaucoup de travail à faire. »

2.10 L'entretien hivernal

La sécurité sur les routes en hiver préoccupe beaucoup les intervenants si l'on considère les campagnes d'information menées à chaque année par le MTQ, la SQ, etc.

Par contre, l'entretien hivernal de la route 117 semble particulièrement préoccuper Malartic. Quelques articles font état de doléances de la Chambre de Commerce et la Ville de Malartic quant à l'entretien de la route. Le Courrier de Malartic, dans sa parution du 12 novembre 1996, rapporte :

« Route 117, Malartic - Val-d'Or, La Chambre de commerce de Malartic demande des explications

La Chambre estime que le déneigement de la 117 entre Malartic et Val-d'Or a mal été fait. »

Le Courrier de Malartic du 3 mars 1998 ajoute :

« Route 117 entre Malartic et la Mine Doyon; c'est dangereux!

Ces derniers (les travailleurs de la Doyon) se plaignent que la route entre Malartic et la Mine Doyon est dangereuse due (sic) à son mauvais entretien en cette période hivernale. »

Par contre, il semble que l'on fasse davantage confiance au MTQ pour faire l'entretien qu'à d'autres intervenants. Le Courrier de Malartic, du 27 mai 1997, rend ainsi compte d'une résolution du conseil municipal de Malartic :

« À la table du conseil

Le conseil a donné son appui à la demande de la Ville de Cadillac qui intervient auprès des autorités gouvernementales afin que le ministère des

Transports conserve sous son entière responsabilité l'entretien hivernal de la route 117, tronçon de Malartic à McWatters. »

2.11 Le transport ferroviaire

Trois aspects ont été mis en lumière par la Revue de presse : le chemin de fer comme activité touristique, les problèmes de certaines minières et la survie du transport ferroviaire en région.

À l'extrême sud de la région, la ville de Témiscaming voit dans l'arrivée du *Timber Train* une façon de développer le tourisme du secteur. Il s'agit d'un trajet touristique qui relie Mattawa, en Ontario, et Témiscaming, au Québec. Tembec a même investi dans le projet selon ce que dit le Contact du 15 octobre 1998 :

« Mike Harris annonce 750 000 \$ pour le Timber Train

Ce dernier (M. Frank Dottori, PDG de Tembec, NDR) a d'ailleurs annoncé que Tembec contribuera au projet pour un montant de 300 000 \$. M. Dottori a expliqué que le Timber Train "constituait un bel exemple de réalisation collective et que Tembec voyait d'un bon œil l'aboutissement d'un tel projet, profitable à tous sur le plan économique." »

Dans un autre dossier, celui de l'ancienne emprise du Canadien Pacifique, des intervenants du Témiscamingue souhaitent l'aménagement d'un parc linéaire. Le projet servirait aux résidents et attirerait des touristes. Le Contact de Témiscaming rapporte dans son édition du 29 octobre 1997 :

« Nouvelle vocation pour l'emprise ferroviaire du Canadien Pacifique

La Société (Société d'Aménagement et d'exploitation du Parc linéaire Témiscamingue, NDR) s'attend à ce que la mise en valeur de l'emprise ferroviaire crée une synergie de développement entre le parc linéaire, la clientèle locale et touristique, et les attraits naturels et récréotouristiques du milieu témiscamien. »

Certaines entreprises minières, quant à elles, se plaignent du service de transport des minéraux par voie ferrée. En 1996, les mines Grevet, Bouchard-Hébert, Louvicourt, Matagami et la Fonderie Horne ont tenté de trouver des solutions à certains problèmes de transport de leurs produits. Le 8 mai 1996, l'Écho titre :

« Les mines veulent solutionner le problème du transport ferroviaire

"Nous avons eu des difficultés pendant tout l'hiver", fait remarquer Mario Courchesne, directeur du concentrateur de la mine Grevet, à Lebel-sur-Quévillon. "Le nombre de wagons est suffisant pour effectuer le travail, mais il existe un manque de communication entre les utilisateurs. " »

Le transport du minerai revient dans le dossier de la levée du moratoire sur les trains routiers. On craint la disparition du transport ferroviaire selon ce qu'écrit l'Écho abitibien du premier avril 1998 :

« Le chemin de fer demeure essentiel aux compagnies minières

Les compagnies minières tiennent absolument au maintien du chemin de fer dans la région étant donné que les coûts de transport demeurent, pour le moment, plus bas que ceux du camionnage.

Les travailleurs du Chemin de fer d'intérêt local (CFIL) affirment que la décision du ministre entraînera la disparition du chemin de fer ». (Décision du ministre des Transports, Jacques Brassard, d'autoriser des camions de plus grandes dimensions sur les routes, NDR)»

Ces craintes se retrouvaient déjà le 6 septembre 1995, dans un article de l'Écho qui soulignait l'inertie du transporteur ferroviaire régional :

« Pour le transport des marchandises

Le train en perte de popularité

Ce phénomène s'explique par l'augmentation de la concurrence intermodale et par le vieillissement de l'infrastructure ferroviaire et le manque d'intérêt, de vision et d'agressivité du transporteur ferroviaire régional, en l'occurrence le CN.

Quoi qu'il en soit, un abandon du transport ferroviaire en région serait aussi des plus néfastes à plusieurs égards, notamment en coûts sociaux. »

Les intervenants régionaux croient que l'existence d'un transport ferroviaire efficace et fiable est nécessaire au développement économique de l'Abitibi-Témiscamingue. Dans le numéro du 5 avril 1995 de la Frontière, le Conseil régional de développement affirme même que la région doit exercer un certain contrôle sur le transport par chemin de fer :

« Un chemin de fer d'intérêt local

La région réclame son implantation à Senneterre

"Le temps est révolu où les décisions se prennent loin des activités", affirme-t-il (André Brunet, président du CRDAT, NDR).

La compétitivité des entreprises liées à la transformation des ressources, et des transporteurs comme le CN, dépend en bonne partie du coût des produits vers les marchés extérieurs.

Aussi le maintien et l'amélioration du service ferroviaire en région à un coût acceptable est vital pour la région. »

Le même Conseil de développement s'inquiète des impacts sur l'économie régionale et sur la sécurité des routes quand le CN décide de fermer des tronçons des lignes régionales. Le Citoyen du 22 septembre 1996 rapporte :

« Le CRDAT demande au CN de ne pas fermer le tronçon Taschereau - Cochrane

Selon le CRDAT, il est important de maintenir les voies ferrées et le service ferroviaire en excellent état afin de soutenir les efforts commerciaux des industries minières et forestières à La Sarre, Taschereau, Launay, Barraute et Senneterre...»

"Il est certain que ce retrait provoquera une situation épouvantable sur nos routes. Il s'agit également de sécurité", a déclaré Michel Cliche, vice-président de l'organisme (CRDAT, NDR). »

2.12 Le transport maritime

Deux thèmes dominent la Revue de presse en rapport au transport maritime : la sécurité et l'accès aux cours d'eau et les deux sont intimement liés.

Au cours d'un colloque du CRDAT, en 1996, les intervenants se sont intéressés à l'accès aux plans d'eau. Ils ont entre autres discuté du désenclavement de la rivière Kinojévis et de la régulation du niveau des eaux. Citons le Reflet, du 30 avril 1996 :

« Nautisme en Abitibi-Témiscamingue

D'abord la gestion du niveau des eaux, d'où une demande formelle de la salle à ce qu'il y ait négociations avec Hydro-Québec afin de régler les problèmes qui y sont liés. »

Au cours du même événement, il a aussi été question du balisage insuffisant, absent ou même non conforme sur les plans d'eau de la région, qui affecte la sécurité des usagers. De plus, en 1998, les citoyens se sont inquiétés de la vitesse excessive de certaines embarcations. Ainsi, selon le Témiscamien du 23 septembre 1998, les riverains du lac Kanasuta ont demandé une intervention de la SQ.

Toujours du point de vue de la sécurité, la motomarine a soulevé le plus de questions. Plusieurs citoyens de la région ont participé aux audiences du Comité de consultation sur la sécurité nautique et la qualité de vie sur les lacs et cours d'eau du Québec. Si personne ne souhaite l'interdiction de la motomarine, presque tout le monde souhaite une meilleure réglementation pour garantir la sécurité des autres usagers et la protection de l'environnement. L'Écho abitibien du 5 août 1998 reflète ce point de vue :

« La pratique de la motomarine devrait être mieux encadrée

Pour le propriétaire de Béric Sport de Val-d'Or, Albéric Charrette, il est primordial de réglementer cette activité nautique (motomarine, NDR). »

2.13 Les corridors routiers et traversées d'agglomérations

La douzaine d'articles qui couvre ce thème reflètent des préoccupations ponctuelles que l'on retrouve dans la correspondance et sous d'autres thèmes. Il s'agit de demandes ou d'interpellations qui ont trait à la sécurité routière, la signalisation, l'impact de certains travaux, etc. Par exemple, Rouanda-Express du 12 mai 1996 écrit :

« Avant qu'il n'y ait un mort »

On réclame un feu de signalisation coin Saguenay – Dufresnoy »

2.14 Le prix de l'essence

Les fluctuations du prix de l'essence sont couvertes par les médias. Cependant, pour toute la période étudiée, trois articles seulement traitent du sujet. Le mercredi, 8 mai 1996, L'Écho note :

« L'essence a augmenté de 15 % depuis trois semaines »

La Frontière de la même date indique des retombées possibles sur les coûts du transport par taxi :

« Le prix de l'essence augmente de 4 cents

Cette hausse mène la vie dure aux chauffeurs de taxi, en plus de l'état des routes. Chez Taxi Union, M. Réjean Bourassa songe à augmenter les tarifs, soit de 0,05 cents du kilomètre s'il n'y a pas de baisse des coûts bientôt. »

Enfin, le Citoyen de Rouyn-Noranda du 15 novembre 1998 fait état d'une guerre de prix entre les pétrolières de la région :

« Ultramar relance la guerre des prix de l'essence.

Il faut dire aussi que les pétrolières ont le beau jeu, en ce qui touche la fixation des prix.

Elles se réservent, comme le commerce et le libre marché le permettent, une bonne marge de bénéfice. »

3.0 LA CORRESPONDANCE

La correspondance a été analysée de façon quantitative. Cette approche permet d'identifier les principaux thèmes des demandes que les intervenants et les citoyens adressent au ministère des Transports. Le tableau 2 les regroupe par centre de services et par catégorie.

TABLEAU 2

CLASSIFICATION DE LA CORRESPONDANCE PAR CENTRE DE SERVICES ET CATÉGORIE

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Total
Amos	7	0	11	1	13	0	0	0	3	1	3	0	0	11	0	7	2	70	129
Macamic	3	7	33	0	49	2	0	0	10	7	4	2	3	24	0	4	8	112	268
Rouyn-Noranda	13	1	15	1	20	3	1	0	2	2	1	1	4	8	0	0	5	73	150
Val-d'Or	3	4	1	0	2	0	0	0	0	2	2	0	0	5	1	0	2	24	46
Ville-Marie	13	2	1	0	3	0	0	1	0	1	5	4	0	17	0	0	5	8	60
Région	39	14	61	2	87	5	1	1	15	13	15	7	7	65	1	11	22	287	653
%	6	2,1	9,3	0,3	13	0,8	0,2	0,2	2,3	2	2,3	1,1	1,1	10	0,2	1,7	3,4	44	100

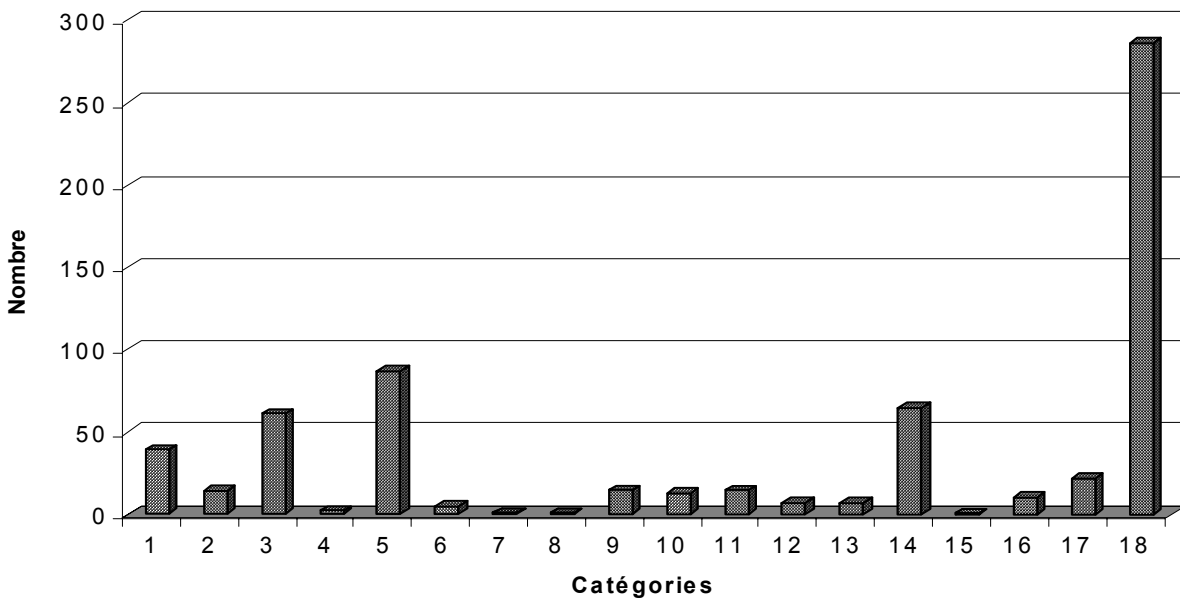
Légende

1. Demande de réduction – modification ayant trait à la vitesse
2. Demande d'implantation d'un arrêt ou un feu de circulation
3. Demande de travaux de réfection de surface de roulement (sur une longue distance)
4. Demande de travaux de construction de route
5. Demande de travaux connexes (creusage de fossés, élargissement d'accotements, glissières de sécurité, etc.)
6. Demande d'implantation de voie de virage (surlargeur)
7. Demande d'implantation de voie pour circulation lente
8. Demande d'implantation d'objets fixes dans l'emprise du Ministère (poteau, monument, pancarte)
9. Demande ayant trait à l'entretien hivernal
10. Demande d'accès au réseau supérieur ou modification d'accès
11. Demande de traverse pour piétons, écoliers, handicapés, etc.
12. Demande d'interdiction de stationnement
13. Demande d'étude
14. Demande concernant la signalisation
15. Demande relative aux règlements municipaux
16. Demande d'inspection des structures ou de travaux concernant les structures
17. Réaménagement d'une intersection ou d'une route
18. Autres – Entretien (éléments ponctuels)

Il ressort tout d'abord que le profil des demandes varie assez peu d'un centre de services à l'autre. Il s'agit essentiellement de préoccupations techniques et ponctuelles qui ont souvent à voir avec la sécurité et le confort des utilisateurs des voies publiques. En effet, la plupart se retrouve dans la catégorie : Autres – entretien.

L'histogramme de la figure 1 amalgame les données au plan régional. Comme cela a déjà été vu, il ressort la nette prédominance des demandes de type 18 : réparation de solage, installation d'un lampadaire, réparation de cahots, colmatage de fissures, drainage, gravelage, inspection et réparation de structures, etc.

FIGURE 1
CLASSIFICATION DE LA CORRESPONDANCE



Note : Voir légende sous le tableau 2.

En deuxième lieu, viennent les demandes pour les travaux connexes, suivies par la signalisation et la réduction de vitesse. Il est permis de croire que dans chacune de ces catégories se retrouve une forte composante sécurité.

TABLEAU 3
PROVENANCE PAR CATÉGORIE DE DEMANDEURS

Centre de services	Individus	Députés – ministres	Corps publics – entreprises	Municipalités	Total
Amos	1	2	3	123	129
Macamic	17	1	13	237	268
Rouyn-Noranda	2	0	1	147	150
Val-d'Or	0	0	1	45	46
Ville-Marie	0	0	2	58	60
Total	20	3	20	610	653

Le tableau ci-dessus permet de constater que les demandes proviennent en très grande majorité des municipalités et que ces dernières s'expriment la plupart du temps par voie de résolution. Cette tendance se vérifie pour chacun des centres de services. Cependant, Macamic se distingue nettement en ce qui concerne le nombre des demandes provenant d'individus.

4.0 CONCLUSION

De l'ensemble du matériel étudié, se dégage une double préoccupation quant au transport. Tout d'abord, la sécurité sous toutes ses formes sous-tend les interventions de plusieurs des acteurs. Il s'agit d'ailleurs d'un argument régulièrement utilisé pour justifier des demandes de travaux ou de modifications au réseau routier et à sa signalisation. De même, la sécurité est à la base de l'intervention de l'État dans les dossiers de la motoneige, du VTT, du vélo ou du transport maritime.

D'autre part, l'importance du transport dans le développement économique et même social de la région revient régulièrement. C'est ainsi que les intervenants réagissent fortement lorsqu'ils croient qu'un des modes de transport est menacé pour une raison ou une autre.

Enfin, une bonne partie du matériel d'étude s'intéresse aux difficultés des relations entre les divers partenaires des dossiers de transport. Par exemple, dans le dossier de la motoneige, les conflits d'usage ressortent nettement qu'ils soient liés à des problèmes environnementaux ou à des nuisances aux riverains des pistes, particulièrement des circuits urbains.

ANNEXE 1

LISTE DES MÉDIAS RÉGIONAUX RECENSÉS

Liste des médias régionaux recensés

- Contact ou Contact de Témiscaming
 - L'Alliance de Preissac ou L'Alliance
 - L'Écho
 - L'Écho Abitibien
 - L'Écho d'Amos – La Sarre
 - L'Économie
 - La Frontière
 - Le Citoyen
 - Le Citoyen d'Abitibi-Ouest
 - Le Citoyen d'Harricana
 - Le Citoyen de Rouyn-Noranda
 - Le Citoyen de la Vallée-de-l'Or
 - Le Courrier de Malartic
 - Le Reflet
- Le Rouanda Express
- Le Témiscamien
- Média Osisko

Note : Certains médias ont changé de nom. Sont inscrits ceux qui se retrouvent dans la Revue de presse.

COMMENTAIRES DU GROUPE TÉMOIN

**Rencontre du groupe témoin sur l'étude
« Revue de presse et analyse des demandes
acheminées au Ministère des Transports »
du 25 août 1999**

Salle de conférence du CRDAT, 170, avenue Principale, bureau 102, Rouyn-Noranda

Les personnes suivantes étaient présentes lors de la rencontre

M. Luc Adam	Service des liaisons avec les partenaires et usagers, MTQ
M. Denis Asselin	A.C.Q. – Transport Asselin Itée
M. Mario Asselin	A.C.Q. – Transport Asselin Itée
M. André Bergeron	A. Bergeron et fils inc.
M ^{me} Lili Germain	Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
M. Jean Iracà	Service des inventaires et plan, MTQ
M. Marcel Lesyk	Maire de La Morandière
M. Daniel Rancourt	MRC d'Abitibi-Ouest
M ^{me} Sophie Tremblay	Association de camionnage du Québec

Le ministère des Transports remercie les participants du groupe témoin pour leurs commentaires et suggestions formulés lors de cette rencontre. Occasionnellement, nous avons aussi recueilli les commentaires et suggestions de personnes externes au groupe témoin. L'intégration de l'ensemble des commentaires et suggestions à la version finale de l'étude technique a permis d'en bonifier le contenu.

Les éléments qui n'ont pu être intégrés à la présente étude seront utiles dans le cadre d'études ultérieures et, tout comme les éléments intégrés, ils pourraient influencer le Ministère et ses partenaires pour l'élaboration du diagnostic préalable à la proposition de plan de transport. Afin de les garder en mémoire, un sommaire de ceux-ci a été réalisé.

**Commentaires ou suggestions issus du groupe témoin,
non intégrés au document**

- De façon générale, les participants considèrent que l'étude fait un portrait réaliste des préoccupations en transport vécues par les partenaires en Abitibi-Témiscamingue.

- D'autres préoccupations qui n'ont pas fait l'objet d'articles dans la revue de presse analysée dans l'étude sont soulevées par les participants. Il est fait mention, par exemple, des difficultés de financement des municipalités, le pacte fiscal de l'an 2000, la concentration des investissements routiers dans d'imposants projets qui viennent grever le budget régional, des techniques de construction qui semblent en dessous de celles des voisins ontariens, etc.
- La présidente de l'Association du camionnage du Québec, M^{me} Sophie Tremblay, a fait remarqué que le point de vue des camionneurs ne se retrouvait pas dans la revue de presse, notamment lors du débat entourant l'utilisation de train de type B. Elle admet toutefois que son organisme avait choisi de ne pas faire appel aux médias à cette occasion.
- Au point 2.1.4, un participant fait remarquer que certains chasseurs et pêcheurs sont préoccupés par l'abandon de certains chemins forestiers par les compagnies, notamment les ponts.