

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Étude technique

Classification fonctionnelle

DOCUMENT DE TRAVAIL
VERSION FINALE

RECHERCHE ET RÉDACTION

André Bertrand, adjoint au directeur, DATNQ

COLLABORATION À LA RECHERCHE

Pierre Bolduc, technicien en travaux publics, Service des projets, DATNQ

Claude Gagnon, chef du Centre de services de Macamic, DATNQ

Victor Mathieu, technicien en travaux publics, Centre de services de Ville-Marie, DATNQ

Claude Toupin, technicien en travaux publics, Service des projets, DATNQ

RÉVISION ET HARMONISATION DES TEXTES

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

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

MISE EN PAGE

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

Jocelyne Desrosiers, 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 par 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

80, boulevard Québec

Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1

Téléphone : (819) 763-3237

Télécopieur : (819) 763-3493

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	V
1.0 PRÉSENTATION DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR SELON LA CLASSIFICATION FONCTIONNELLE	1
2.0 FONDEMENT DE LA CLASSIFICATION	13
2.1 La numérotation des routes versus la classification fonctionnelle	15
3.0 NOUVEAU PARTAGE DE RESPONSABILITÉS	17
4.0 PROBLÉMATIQUES ROUTIÈRES IDENTIFIÉES	19
4.1 Chemins à double vocation	19
4.2 Préoccupations techniques et opérationnelles	20
4.3 Traversée d'agglomération	20
5.0 CONCLUSION	23
BIBLIOGRAPHIE	25

ANNEXE

1. Longueur réelle en kilomètre du réseau routier sous la gestion du ministère des Transports, pour chacune des MRC

LISTE DES CARTES

1. Classification fonctionnelle du réseau routier MRC d'Abitibi
2. Classification fonctionnelle du réseau routier MRC d'Abitibi-Ouest
3. Classification fonctionnelle du réseau routier MRC de Rouyn-Noranda
4. Classification fonctionnelle du réseau routier MRC de Témiscamingue
5. Classification fonctionnelle du réseau routier MRC de Vallée-de-l'Or.....

NOTE AU LECTEUR

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

RÉSUMÉ

En avril 1993, le gouvernement du Québec a revu le partage des responsabilités en matière de voirie locale. Le nouveau système de classification fonctionnelle a permis de regrouper diverses routes en trois catégories selon leur fonction et leur importance, soit :

- le réseau supérieur (autoroutes, routes nationales, routes régionales et routes collectrices);
- le réseau local;
- le réseau d'accès aux ressources.

Les routes du réseau supérieur, sous la responsabilité du ministère des Transports, ont pour vocation de relier les principales agglomérations, les équipements et les territoires d'importance nationale ou régionale. Les routes du réseau local, sous la responsabilité des municipalités ou des municipalités régionales de comté, donnent accès à la propriété rurale ou urbaine. Ces dernières se distinguent par une faible circulation de transit et un trafic essentiellement local. Le réseau d'accès aux ressources est constitué de chemins ayant pour vocation de conduire à des zones d'exploitation forestière ou minière, à des installations hydroélectriques, à des zones de récréation et de conservation sous juridiction gouvernementale ou encore, à des carrières exploitées par le ministère des Transports. Seuls les principaux accès à ces zones ou installations sont sous la responsabilité du Ministère.

La classification fonctionnelle constitue à la fois un outil de gestion, de planification et d'aménagement, tout en servant d'assise pour le partage, entre l'État et les municipalités, des responsabilités du réseau routier. La *Loi sur la voirie* prévoit un mécanisme de modification à la classification. Ce mécanisme est lié au processus de révision des schémas d'aménagement des municipalités régionales de comté.

En Abitibi-Témiscamingue, le réseau routier sous la responsabilité du ministère des Transports totalise 2 229,5 kilomètres. Pour faciliter le transfert de la responsabilité du réseau local aux municipalités, le Ministère a mis sur pied des programmes d'aide. Ces derniers concernent la prise en charge et l'amélioration du réseau local, de même que la réfection des ponts et des autres ouvrages d'art. De plus, le Ministère accorde une compensation supplémentaire aux municipalités éprouvant des problèmes d'entretien d'une route en raison d'une double vocation : trafic local et transit pour le transport lourd.

Les traversées d'agglomérations d'une route du réseau supérieur préoccupent également le Ministère qui cherche, par une concertation avec le milieu municipal, à diminuer les contraintes à la circulation en zone urbanisée.

Dans un contexte de redéfinition du rôle de l'État, le gouvernement du Québec a entamé des négociations devant conduire à un nouveau partage des responsabilités avec le milieu municipal. Les municipalités pourraient ainsi se voir transférer de nouvelles responsabilités en matière de voirie.

1.0 PRÉSENTATION DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR SELON LA CLASSIFICATION FONCTIONNELLE

Depuis le 1^{er} avril 1993, la réforme touchant le transfert de responsabilités en matière de voirie locale est en vigueur.

Le Ministère, lors de ce transfert de responsabilités, a élaboré une nouvelle classification fonctionnelle du réseau routier.

Cette classification fonctionnelle vise quatre principaux objectifs¹ :

- constituer un outil de gestion et de planification afin de faciliter l'élaboration et la mise en œuvre de politiques de transports;
- uniformiser et rationaliser les interventions du Ministère en matière d'amélioration et d'entretien du réseau routier, tout en tenant compte de l'importance relative des différentes routes composant l'ensemble du réseau routier québécois;
- constituer un outil d'aménagement du territoire;
- servir d'assise à la politique gouvernementale visant à clarifier le partage des responsabilités entre l'État et les municipalités en matière de voirie.

La mise sur pied de la classification fonctionnelle a permis d'identifier trois catégories de routes classées selon les fonctions de chaque route et de leur importance afin d'en arriver à une hiérarchisation du réseau routier. Ces trois catégories de routes comprennent les réseaux routiers suivants :

- Réseau supérieur
 - les autoroutes;
 - les routes nationales;
 - les routes régionales;
 - les routes collectrices.
- Réseau local
 - le réseau local de niveau 1;
 - le réseau local de niveau 2;
 - le réseau local de niveau 3.
- Réseau d'accès aux ressources

1 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *La voirie locale - Guide d'information – Partage des responsabilités entre le gouvernement et les municipalités*, 1993, p. 17.

La DATNQ a la gestion de 2229,5 kilomètres de routes sur le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue.

Le tableau 1 indique la répartition du réseau routier selon la classification fonctionnelle dans chacune des cinq municipalités régionales de comté (MRC).

TABLEAU 1

LONGUEUR RÉELLE EN KILOMÈTRE DU RÉSEAU ROUTIER SOUS LA GESTION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS RÉGION ABITIBI-TÉMISCAMINGUE (08)

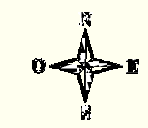
Classification	MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or	Total
Route nationale	181,955	117,767	175,316	168,426	338,272	981,736
Route régionale	130,983	89,808	6,674	0,000	24,514	251,979
Route collectrice	145,280	187,310	131,672	242,877	47,229	754,368
Route d'accès aux ressources	21,727	93,713	102,926	11,733	11,326	241,425
Total	479,945	488,598	416,588	423,036	421,341	2 229,508

En Abitibi-Témiscamingue, il n'y a pas de route classée "autoroute".

Les cartes 1 à 5 illustrent la répartition spatiale des différentes classes de routes. La nouvelle classification mise en place en 1993 ne remet pas en cause l'existence d'autres outils de gestion qui peuvent être complémentaires^{2 3}.

2 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Norme – Classification fonctionnelle*, tome 1, chapitre 1, mise à jour le 9 mai 1996, p. 3.

3 À titre d'exemple, la détermination du niveau d'entretien hivernal s'effectue en tenant compte de plusieurs paramètres. En plus, de la classification fonctionnelle, le débit journalier moyen annuel est pris en compte.

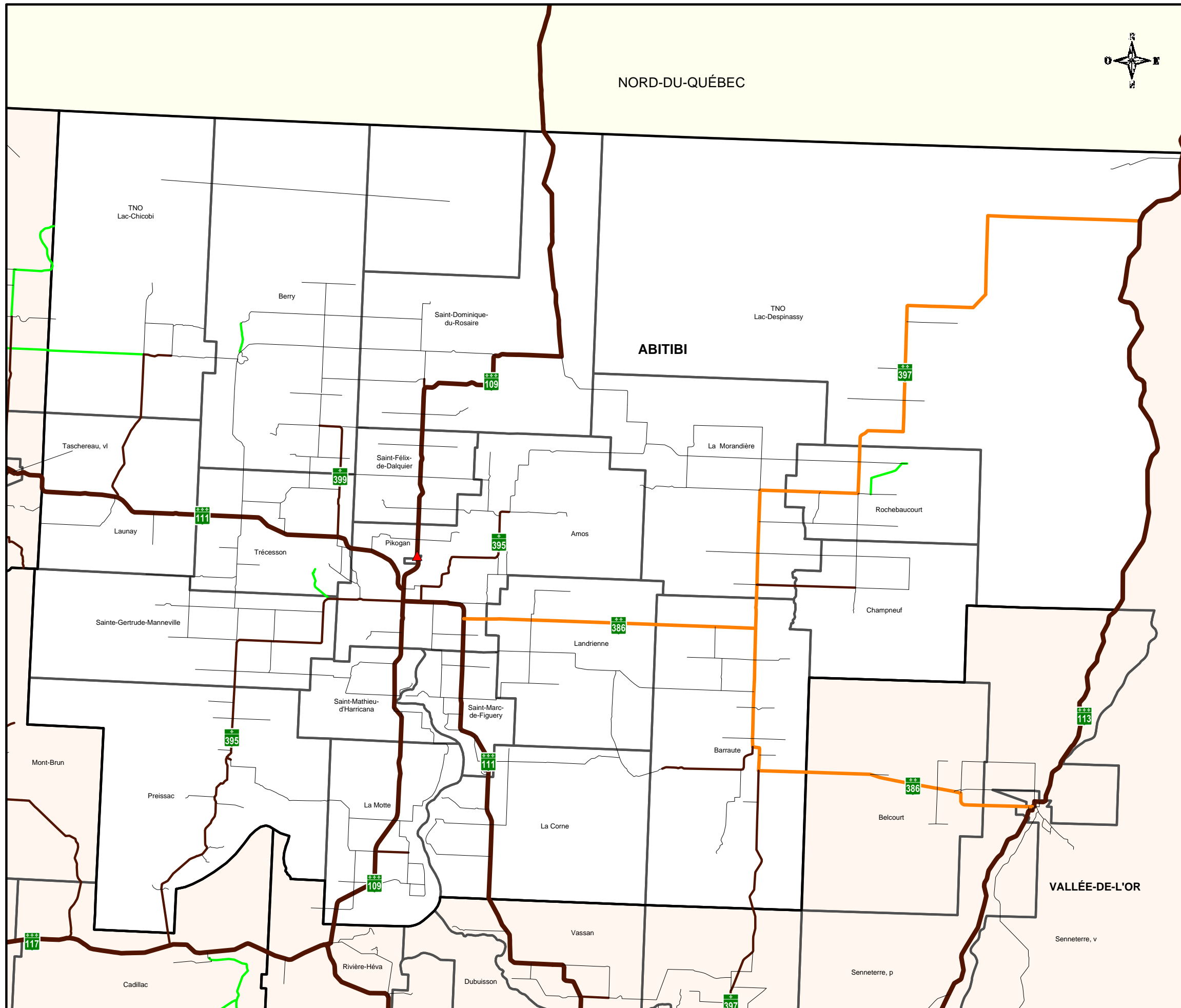


NORD-DU-QUÉBEC

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Classification fonctionnelle

Carte 1
 Classification fonctionnelle
 du réseau routier
 MRC d'Abitibi



- Limite des provinces
- Limite des MRC
- Limite des municipalités
- Réseau national
- Réseau régional
- Réseau collecteur
- Réseau d'accès aux ressources
- Réseau local
- Communauté autochtone

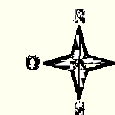
Échelle 1 : 400 000

0 5 10
kilomètres

Source :
 - Ministère des Transports du Québec

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

Réalisation :
 - Service des inventaires et plan
 Mai 2000



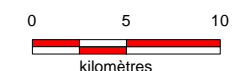
Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Classification fonctionnelle

Carte 2 Classification fonctionnelle du réseau routier MRC d'Abitibi-Ouest

- Limite des provinces
- Limite des MRC
- Limite des municipalités
- Réseau national
- Réseau régional
- Réseau collecteur
- Réseau d'accès aux ressources
- Réseau local
- Communauté autochtone

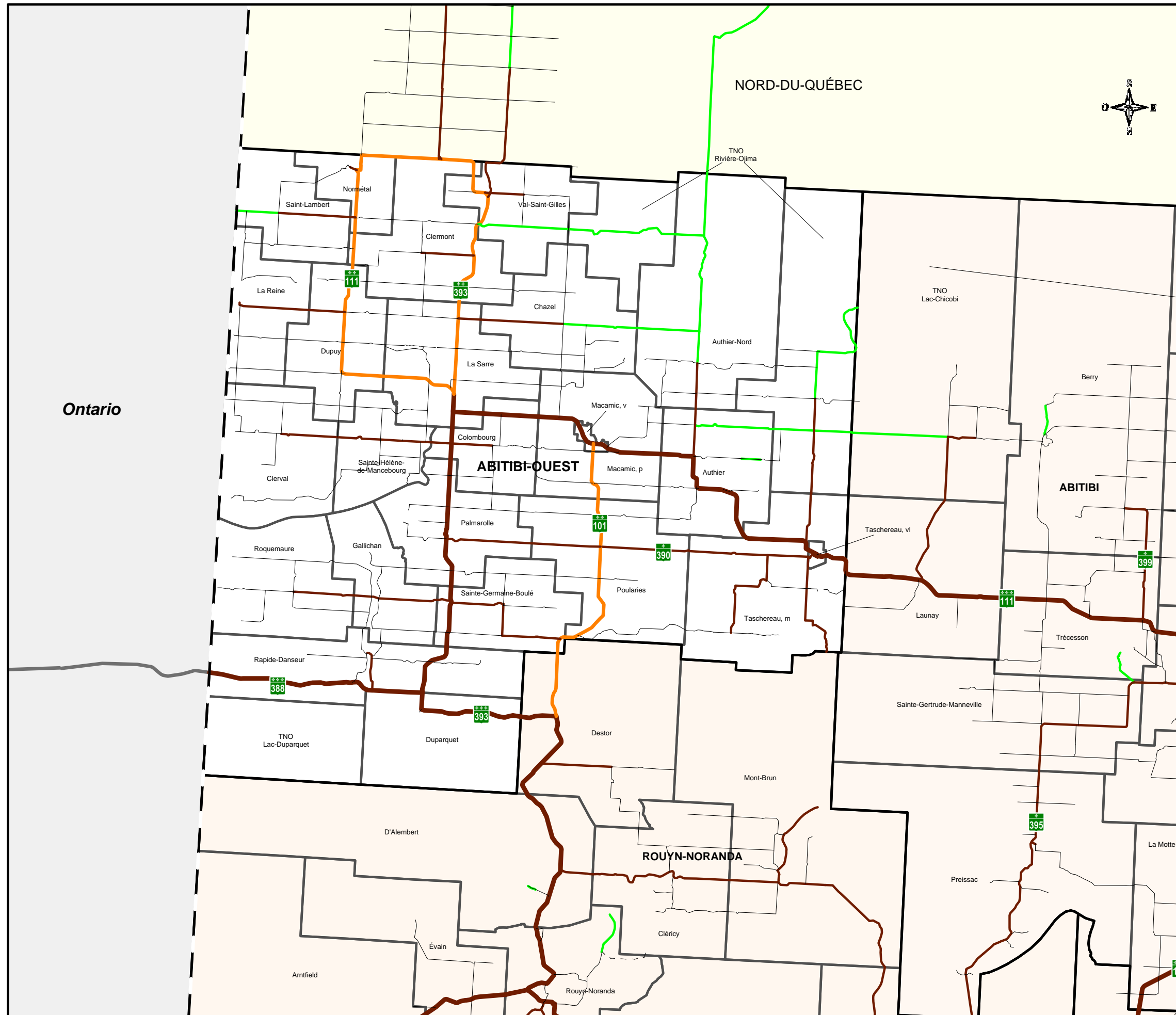
Échelle 1 : 400 000



Source :
 - Ministère des Transports du Québec

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










Réalisation :
 - Service des inventaires et plan
 Mai 2000



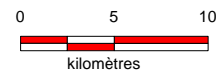
Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Classification fonctionnelle

Carte 3 Classification fonctionnelle du réseau routier MRC de Rouyn-Noranda

-  Limite des provinces
-  Limite des MRC
-  Limite des municipalités
-  Réseau national
-  Réseau régional
-  Réseau collecteur
-  Réseau d'accès aux ressources
-  Réseau local
-  Communauté autochtone

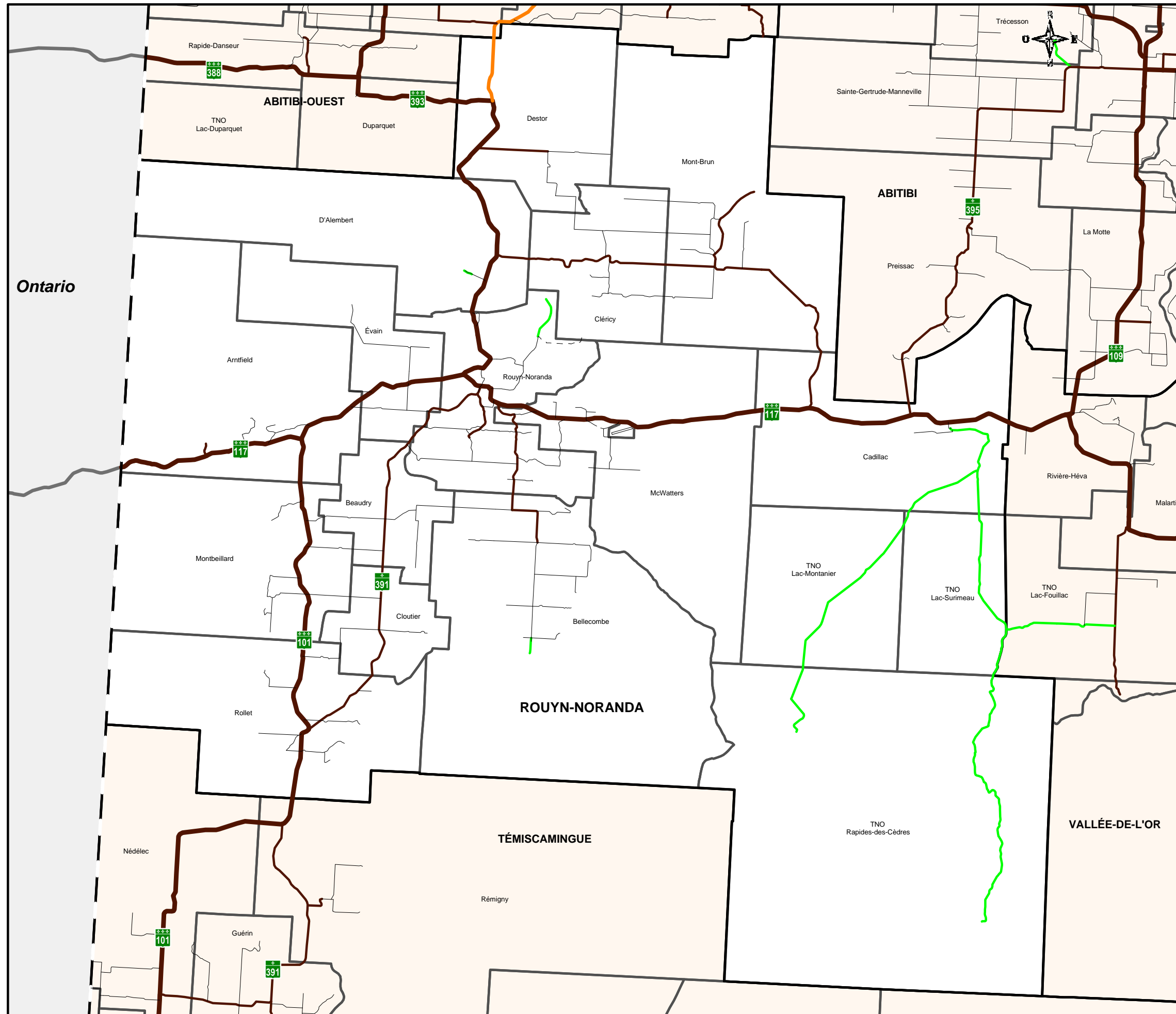
Échelle 1 : 400 000

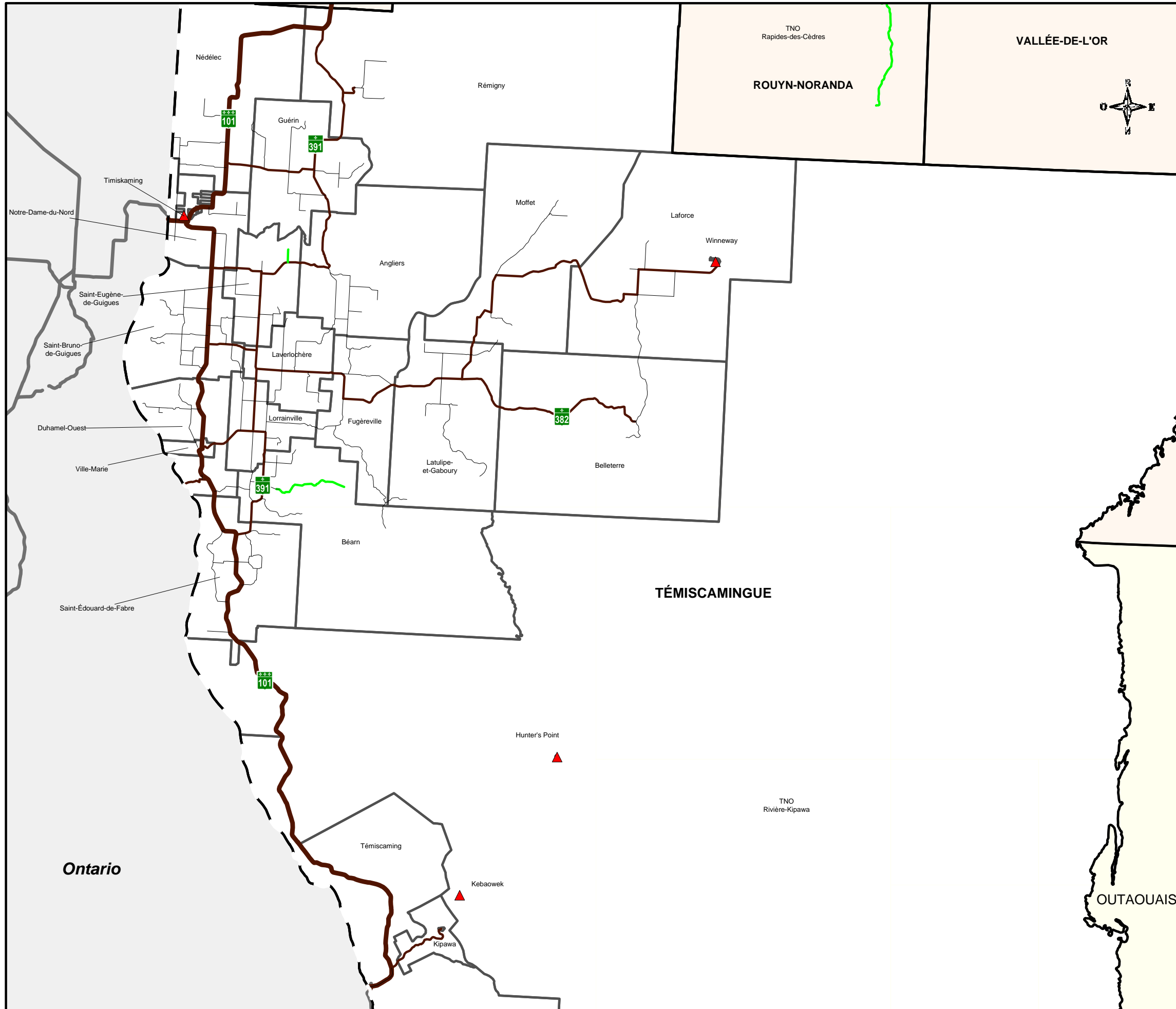


Source :
 - Ministère des Transports du Québec

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

Réalisation :
 - Service des inventaires et plan
 Mai 2000



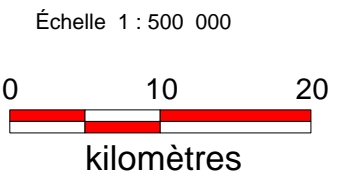


Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Classification fonctionnelle

Carte 4
 Classification fonctionnelle
 du réseau routier
 MRC de Témiscamingue

- Limite des provinces
- Limite des MRC
- Limite des municipalités
- Réseau national
- Réseau régional
- Réseau collecteur
- Réseau d'accès aux ressources
- Réseau local
- Communauté autochtone



Source :
 - Ministère des Transports du Québec

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

Réalisation :
 - Service des inventaires et plan
 Mai 2000

2.0 FONDEMENT DE LA CLASSIFICATION

Tel que mentionné précédemment, le système de classification fonctionnelle, en vigueur depuis le 1^{er} avril 1993, a permis essentiellement de catégoriser et regrouper différentes routes selon leur fonction et importance. Dans les faits, il s'agit de hiérarchiser les routes les unes par rapport aux autres. Le système québécois de classification s'arrime à celui en vigueur dans les autres provinces canadiennes et celui des États-Unis⁴.

Les routes classées dans le réseau supérieur ont pour vocation de relier les principales concentrations de population, les équipements et les territoires d'importance nationale et régionale. De part son importance, ce réseau est sous la responsabilité du Ministère. Règle générale, c'est la fonction de la route qui en détermine sa classe. Le tableau suivant montre le cadre de classification.

TABLEAU 2
CADRE DE CLASSIFICATION

Classification	Caractéristiques
Réseau autoroutier ⁵	Regroupe l'ensemble des infrastructures autoroutières.
Réseau national	Rassemble essentiellement les routes interrégionales et celles qui relient entre elles les agglomérations principales (généralement plus de 25 000 habitants).
Réseau régional	Fait le lien entre les agglomérations secondaires (généralement de 5 000 à 25 000 habitants) et entre celles-ci et les agglomérations principales.
Réseau collecteur	Relie les petites agglomérations (moins de 5 000 habitants) à celles qui sont plus importantes.
Réseau local	Permet de relier les petites agglomérations entre elles et d'accéder à la propriété.
Réseau d'accès aux ressources ⁶	Mène à des zones d'exploitation forestière ou minière, à des chantiers hydroélectriques ou à des zones de récréation et de conservation sous juridiction gouvernementale.

Il y a 6 caractéristiques qui qualifient les classes de routes⁷.

4 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Norme – Classification fonctionnelle*, tome 1, chapitre 1, mise à jour le 9 mai 1996, p. 3.

5 Contrairement à l'ensemble des autres types de routes pour lesquels la classification est déterminée par la fonction de celles-ci, le design de conception est l'élément le plus important pour le réseau autoroutier.

6 Seuls les chemins d'accès aux ressources sous la gestion du ministère des Transports ont fait l'objet d'une classification.

7 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Norme – Classification fonctionnelle*, tome 1, chapitre 1, mise à jour le 9 mai 1996, p. 7 et suivantes.

- Le type de circulation

Une route peut jouer deux rôles. Un premier qui est d'assurer les déplacements sur de longue distance; c'est ce que l'on appelle la circulation de transit. L'autre rôle consiste à donner accès au milieu environnant. Les autoroutes ont pour objectif d'assurer une circulation de transit efficace. Les routes nationales sont généralement conçues, elles aussi, pour favoriser une circulation de transit fluide. Les routes collectrices et régionales voient leur rôle partagé entre la circulation de transit et la desserte du milieu. Quant au réseau local, il est destiné à un usage de desserte des riverains.

- Le débit

Les débits de circulation sont en règle générale plus importants sur les routes de classe autoroutière ou nationale que sur les routes régionales et collectrices. Le débit varie également en fonction du type de milieu traversé, soit urbain ou rural. Les débits augmentent en milieu urbain; phénomène causé par l'apport d'une circulation locale.

- Le type d'écoulement

Sur les routes nationales et sur les autoroutes, la circulation doit être ininterrompue ou, à tout le moins, les arrêts de circulation doivent être minimisés.

Sur les routes régionales et collectrices, les nombreux mouvements de circulation nécessaires pour desservir les propriétés adjacentes, font en sorte qu'il y a fréquemment des entraves qui limitent la fluidité.

- La vitesse de marche

La vitesse de circulation des véhicules est généralement plus importante sur les routes nationales et régionales que sur les routes collectrices et locales.

- Le type de véhicule

Sur les routes des réseaux local, collecteur et régional, la proportion de véhicules lourds devrait être inférieure à celle rencontrée sur les routes nationales et les autoroutes.

- Les raccordements

Idéalement, afin de respecter la hiérarchisation du réseau, les routes locales doivent être reliées aux routes collectrices, les routes collectrices aux routes régionales et ainsi de suite. La réalité est tout autre puisque la structure du réseau routier est l'héritage de notre passé qui a vu le jour sans réelle planification. Par contre, le Ministère tente de sensibiliser le milieu aux effets négatifs liés à la multiplication des raccordements de rues ou de routes, principalement sur les routes nationales.

Une fois que les caractéristiques qui permettent de bien identifier à quelle catégorie appartient une route sont bien ciblées, le Ministère pose les gestes nécessaires à son entretien et sa remise en état, en fonction des caractéristiques propres à sa

classification. À titre d'exemple, le gabarit de construction d'une route nationale est plus important que celui d'une route collectrice⁸.

Le réseau local a pour vocation de donner accès à la propriété riveraine, qu'elle soit, rurale ou urbaine. Cette classe de route est caractérisée par un faible débit de circulation de transit et répond principalement à des besoins de nature essentiellement locale. La gestion du réseau local est sous la responsabilité des municipalités ou des MRC, selon le cas.

Lors de la mise en œuvre du transfert de la voirie locale, le gouvernement du Québec a élaboré un programme d'aide à la prise en charge dans le but de supporter les municipalités dans leurs nouvelles responsabilités. Ce programme d'aide a tenu compte des coûts moyens d'entretien d'été et d'hiver, lesquels montants sont modulés afin de prendre en compte de l'état de la route, du volume de circulation ainsi que des difficultés d'entretien. Les montants d'aides ont été déterminés en fonction de l'état du réseau routier lors du transfert et sont demeurés inchangés depuis.

Un effort fiscal minimal des municipalités est considéré dans le calcul des montants de compensation versés par le biais du programme de prise en charge. Cet effort fiscal est établi en fonction de la richesse foncière des municipalités.

Le réseau d'accès aux ressources a pour vocation exclusive de conduire à des zones d'exploitation forestière et minière, à des installations hydroélectriques, à des zones de récréation et de conservation de compétence fédérale ou provinciale ainsi qu'à des carrières exploitées par le MTQ. Seuls les accès principaux à ces zones ou installations sont intégrés à cette classe de route, dont la responsabilité d'entretien incombe au MTQ.

La *Loi sur la voirie* contient une disposition qui permet d'apporter des modifications à la classification fonctionnelle. Le gouvernement peut, par décret, prendre à sa charge ou remettre à une municipalité la gestion d'une route. Entre autres, le mécanisme de modifications de la classification est arrimé au processus de révision des schémas d'aménagement des municipalités régionales de comté (MRC).

2.1 La numérotation des routes versus la classification fonctionnelle⁹

À la fin des années 1960, le Ministère a mis en place une classification qui a résulté en un système de numérotation des routes. Cette numérotation, toujours en vigueur aujourd'hui, permettait de déterminer trois classes de routes. Les numéros compris entre 1 et 99 de même qu'entre 400 et 999 désignent les autoroutes.

8 Référence aux normes de construction.

9 Les informations contenues dans cette section proviennent du gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Proposition de classification fonctionnelle: réseau national, régional et collecteur*, juin 1985, p. 7.

Les numéros compris entre 100 et 199 servaient à identifier les routes principales. Quant aux routes portant les numéros entre 200 et 399, elles sont désignées comme des routes secondaires. Il y a également, tous les chemins à caractère local qui, entretenu à l'époque par le MTQ, ne porte pas d'identifiant numérique¹⁰.

Avec l'avènement du nouveau système de classification fonctionnelle implanté en 1993, qui entre autres, détermine un plus grand nombre de catégories de routes, le gouvernement du Québec a cru bon de maintenir en place la numérotation alors existante.

Cette situation fait en sorte que la numérotation actuellement en vigueur, n'est pas nécessairement le reflet de la classification fonctionnelle. À titre d'exemple, le tronçon situé entre Duparquet et la frontière ontarienne porte le numéro 388, mais est classé de catégorie nationale. À l'inverse, la route 111 située au nord de La Sarre est, quant à elle, de la catégorie route régionale.

10 Les chemins à caractère local porte en réalité un identifiant numérique à cinq chiffres, mais cette numérotation n'est pas connue du grand public. Il s'agit plus d'un outil de gestion que le Ministère a mis en place.

3.0 NOUVEAU PARTAGE DE RESPONSABILITÉS

Dans un contexte de redéfinition du rôle de l'état, le gouvernement du Québec a entamé des négociations devant conduire à un nouveau partage de responsabilité avec le milieu municipal.

Au printemps 1999, la *Commission nationale sur les finances et la fiscalité locales* a déposé son rapport intitulé : *Pacte 2000*¹¹. Le rapport Bédard, nommé ainsi en l'honneur du président de la commission, Denis Bédard, propose un partage des responsabilités dans plusieurs champs de compétence. La voirie a fait l'objet d'analyses et de discussions lors des travaux de la commission.

La commission envisage un nouveau partage du financement des routes. En effet, elle propose que seules certaines routes, d'une telle importance qu'elles doivent demeurer de responsabilité gouvernementale, et que les autres routes, d'intérêt local ou régional, soient prises en charge par des instances locales ou supramunicipales. Des négociations sont actuellement en cours afin de définir les paramètres d'un nouveau pacte fiscal.

La commission recommande :

« Que le gouvernement transfère au palier supramunicipal (MRC et municipalités d'agglomération) la responsabilité de financer l'entretien des routes régionales, des routes collectrices et d'accès aux ressources.

Que la responsabilité de financer les voies considérées jusqu'ici comme locales, mais ayant un caractère supralocal, soit transférée du palier local au palier supramunicipal.

Que le partage des responsabilités quant à la gestion des activités de voirie relevant du secteur municipal soit établi dans le cadre d'arrangements convenus localement.

Que le gouvernement conserve la responsabilité de l'entretien et de la construction des routes nationales et des autoroutes, de même que celle de la coordination générale du développement routier, et que soient prévus des programmes d'aide pour les travaux de construction et de réfection majeure des routes et des ponts relevant des municipalités.

Les recommandations qui précèdent supposeraient le transfert du gouvernement vers le palier supramunicipal de dépenses d'entretien de l'ordre de 125 M\$, tandis que le réaménagement entre le palier local et le palier supramunicipal est évalué à 75 M\$ »¹².

11 Gouvernement du Québec, *Pacte 2000, Commission nationale sur les finances et la fiscalité locales, 1999*, 425 pages et annexes.

12 Gouvernement du Québec, *Pacte 2000, Commission nationale sur les finances et la fiscalité locales, 1999*, 425 pages et annexes.

4.0 PROBLÉMATIQUES ROUTIÈRES IDENTIFIÉES

4.1 Chemins à double vocation

Les chemins municipaux fréquemment empruntés par des camions transportant des ressources minières ou forestières sont appelés chemins à double vocation. Le transport lourd peut apporter certains problèmes d'entretien aux municipalités qui en ont la charge, entre autres, l'augmentation des coûts d'entretien.

Conscient des problèmes engendrés par le transport lourd sur le réseau, le gouvernement du Québec accorde une compensation supplémentaire aux municipalités où se trouvent de tels chemins.

Dans le cadre du programme d'aide à l'entretien du réseau local, le Ministère a prévu, à l'intention des municipalités, une aide financière supplémentaire pour tenir compte des chemins à double vocation. Le montant d'aide est de 832 \$ pour chaque kilomètre de routes locales visé par le transport de ressources forestières ou minières. Les routes faisant l'objet d'une demande de compensation doivent répondre à la définition d'axes à double vocation : il s'agit d'un chemin du réseau local (de niveau 1 ou 2) emprunté par des camions transportant des ressources minières (minerai et concentré de minerai) ou forestières (bois brut et copeaux). Ce chemin peut être localisé entre un chemin d'accès aux ressources, quel que soit le responsable de l'entretien, (MTQ, autres ministères et organismes gouvernementaux, exploitants forestiers) et une route du réseau supérieur ou entre une usine (sciage, concentrateur) et une route du réseau supérieur ou d'accès aux ressources.

Pour être admissible à la compensation supplémentaire reliée au transport de ressources forestières et minières¹³ sur le réseau local 1 et 2, les municipalités doivent s'assurer que les conditions suivantes soient respectées.

Le bois brut¹⁴ transporté doit provenir d'une exploitation faite sur des terres du domaine public (aire commune¹⁵). Les copeaux transportés doivent provenir des sites d'exploitation ou des usines de sciage.

Le minerai transporté doit être extrait de mines souterraines ou à ciel ouvert et le concentré de minerai transporté doit venir des usines de traitement situées sur les sites de ces mines.

Règles générales, les routes sollicitées par le transport de ces ressources correspondent aux trajets les plus courts pour rejoindre le réseau entretenu par le Ministère. Si, sur ces trajets, les structures existantes ne permettent pas le passage des véhicules lourds ou qu'il y a des routes possédant des pentes supérieures à 12 %, le

13 La notion de ressource minière exclut les produits des carrières, gravières et sablières.

14 Le bois brut comprend uniquement les billes de différentes longueurs.

15 Il s'agit d'un territoire forestier à rendement soutenu, géré par le ministère des Ressources naturelles et pour lequel des contrats d'approvisionnement sont octroyés à différents exploitants.

Ministère et les municipalités concernées doivent conclure une entente pour déterminer de nouveaux trajets.

Ces routes formant le trajet le plus court devront être fortement sollicitées, c'est-à-dire qu'un minimum annuel de 1 000 camions chargés de ressources forestières ou minières vont les emprunter. Ce seuil de 1 000 camions peut être atteint de la façon suivante :

- la combinaison de différentes ressources admissibles (ex : bois et minerai);
- le transport des ressources de plusieurs exploitants en provenance d'un seul ou de plusieurs endroits;
- le trafic des camions qui empruntait antérieurement des trajets parallèles et qui est maintenant dévié sur une route locale.

Les principaux irritants soulevés par les municipalités se situent au niveau du nombre de camions (1 000) requis afin qu'un chemin soit admissible à une aide financière. Les municipalités aimeraient inclure un critère lié au volume de marchandise transportée, ce qui permettrait une option autre que la règle des 1 000 camions.

Les municipalités demandent également que le programme de subvention tienne compte du déplacement des véhicules lourds lors de l'exploitation des carrières, des gravières et des sablières et des lots intra-municipaux.

4.2 Préoccupations techniques et opérationnelles.

En marge de la dévolution de la voirie locale, des représentations ont été faites auprès du Ministère afin que de la formation soit donnée aux responsables municipaux pour leur venir en aide dans la gestion au réseau qui leur a été confiée.

Dans le cadre du transfert de la voirie locale, afin de permettre aux municipalités d'assumer adéquatement les nouvelles responsabilités, le Ministère s'est engagé en 1993, auprès du milieu municipal, à mettre en place une structure d'accueil efficace pour répondre aux préoccupations techniques et opérationnelles des agents municipaux ayant à travailler sur le réseau transféré.

À ce titre, la MRC d'Abitibi-Ouest a demandé au Ministère que soit institué, à même le Centre de services de Macamic, un centre de formation pour venir en aide aux municipalités. Un protocole d'entente entre le MTQ et la Commission scolaire Lac Abitibi est en préparation afin d'encadrer les responsabilités et actions de chacun dans ce dossier.

4.3 Traversée d'agglomération

Parce que le volume de circulation sur le réseau de l'Abitibi-Témiscamingue est faible, il n'est pas justifié de construire un réseau autoroutier ou de voie de contournement qui permettrait d'éviter la traversée d'agglomération.

Cet état de fait a pour conséquence, d'apporter des contraintes tant au niveau de la gestion de la circulation que de l'entretien du réseau routier, et ce, à l'intérieur des zones urbanisées.

L'aménagement ultérieur de traversées d'agglomérations devra faire l'objet de concertation entre le Ministère et le milieu municipal afin d'atténuer le plus possible les impacts négatifs de ces dernières.

En résumé, la mise en œuvre du transfert de la voirie locale représente un virage important dans le partage des responsabilités pour la gestion et l'entretien du patrimoine routier québécois. Depuis son application, des discussions avec le milieu municipal ont permis d'apporter des modifications dans la classification fonctionnelle de certaines routes.

5.0 CONCLUSION

Depuis plusieurs années, le ministère des Transports était le principal gestionnaire du réseau routier québécois. La réforme, en matière de voirie, mise de l'avant le 1^{er} avril 1993 par le gouvernement du Québec consistait à remettre aux municipalités la responsabilité de l'entretien de routes et de chemins locaux dont la gestion relevait antérieurement du MTQ.

Pour faciliter la prise en charge du réseau local par les municipalités, le Ministère a mis sur pied les programmes d'aide suivants :

- Programme d'aide à la prise en charge du réseau local;
- Programme d'aide à l'amélioration du réseau local;
- Programme d'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art.

Le transfert de la voirie locale est l'aboutissement d'une longue démarche d'étude et de réflexion qui s'est poursuivie durant plus de vingt-cinq ans. Cette réforme a pour but d'asseoir le partage de la gestion du réseau routier entre le MTQ et les municipalités.

Dans le contexte de redéfinition des responsabilités dévolues à chacun des paliers de gouvernement, le gouvernement du Québec étudie les différentes possibilités liées à un nouveau partage en matière d'entretien du réseau routier. Le rapport de la *Commission nationale sur les finances et la fiscalité locales* propose une prise en charge accrue du réseau routier pour le milieu municipal. Les négociations en cours devant conduire à un nouveau pacte fiscal n'étant pas terminées, l'ampleur d'un éventuel transfert et des modalités qui y sont reliées ne sont actuellement pas connues.

BIBLIOGRAPHIE

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *La voirie locale - Guide d'information – Partage des responsabilités entre le gouvernement et les municipalités*, 1993, 73 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Norme – Classification fonctionnelle*, tome 1, chapitre 1, mise à jour le 9 mai 1996, pagination multiple.

Gouvernement du Québec, Pacte 2000, *Commission nationale sur les finances et la fiscalité locales*, 1999, 425 pages et annexes.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Proposition de classification fonctionnelle : réseau national, régional et collecteur*, juin 1985, 25 pages.

ANNEXE 1

LONGUEUR RÉELLE EN KILOMÈTRE DU RÉSEAU ROUTIER
SOUS LA GESTION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS,
POUR CHACUNE DES MRC

ANNEXE 1A**LONGUEUR RÉELLE EN KILOMÈTRE DU RÉSEAU ROUTIER SOUS LA GESTION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS – MRC D'ABITIBI**

Municipalité	Route nationale	Route régionale	Route collectrice	Route d'accès aux ressources	Total
Amos	33,061	2,575	22,114	0,000	57,750
Barraute	0,000	33,675	26,272	0,000	59,947
Berry	0,000	0,000	7,095	3,099	10,194
Champneuf	0,000	0,000	6,300	0,000	6,300
La Corne	12,759	0,000	0,000	0,000	12,759
La Morandière	0,000	13,662	3,906	0,000	17,568
La Motte	21,903	0,000	3,410	0,000	25,313
Landrienne	0,000	17,478	0,000	0,000	17,478
Launay	16,855	0,000	9,308	0,000	26,163
Preissac	0,000	0,000	29,597	0,000	29,597
Rochebaucourt	0,000	12,528	0,000	6,056	18,584
Saint-Dominique-du-Rosaire	45,106	0,000	2,004	0,000	47,110
Saint-Félix-de-Dalquier	9,952	0,000	0,000	0,000	9,952
Saint-Gertrude-Manneville	0,000	0,000	19,253	0,500	19,753
Saint-Marc-de-Figuery	14,263	0,000	0,000	0,000	14,263
Saint-Mathieu-d'Harricana	10,101	0,000	0,000	0,000	10,101
Trécesson	17,162	0,000	6,523	1,600	25,285
Territoire non organisé	0,793	51,065	9,498	10,472	71,828
Total	181,955	130,983	145,280	21,727	479,945

ANNEXE 1B**LONGUEUR RÉELLE EN KILOMÈTRE DU RÉSEAU ROUTIER SOUS LA GESTION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS – MRC D'ABITIBI-OUEST**

Municipalité	Route nationale	Route régionale	Route collectrice	Route d'accès aux ressources	Total
Authier	14,860	0,000	5,022	9,734	29,616
Authier-Nord	0,000	0,000	4,725	29,093	33,818
Chazel	0,000	0,000	8,432	7,668	16,100
Clermont	0,000	13,736	5,432	0,000	19,168
Clerval	0,000	0,000	5,755	0,000	5,755
Colombourg	8,946	0,000	6,376	0,000	15,322
Duparquet	11,969	0,000	0,000	0,000	11,969
Dupuy	0,000	15,537	3,678	0,000	19,215
Gallichan	0,000	0,000	8,602	0,000	8,602
La Reine	0,000	0,000	7,422	0,000	7,422
La Sarre	6,855	17,090	2,350	0,000	26,295
Macamic	4,599	0,764	0,000	0,000	5,363
Macamic (paroisse)	9,612	5,291	0,000	0,000	14,903
Normétal	0,000	12,046	1,503	0,000	13,549
Palmarolle	13,314	0,000	8,916	0,000	22,230
Poularies	0,000	16,777	16,214	0,000	32,991
Rapide-Danseur	28,573	0,000	4,203	0,000	32,776
Roquemaure	0,000	0,000	6,354	0,000	6,354
Sainte-Germaine-Boulé	6,231	2,126	16,281	0,000	24,638
Sainte-Hélène-de-Mancebourg	0,000	0,000	9,668	0,000	9,668
Saint-Lambert	0,000	0,000	7,320	4,363	11,683
Taschereau	10,773	0,000	40,071	0,000	50,844
Taschereau (village)	2,035	0,000	1,434	0,000	3,469
Val-Saint-Gilles	0,000	6,441	7,793	9,284	23,518
Territoire non organisé	0,000	0,000	9,759	33,571	43,330
Total	117,767	89,808	187,310	93,713	488,598

ANNEXE 1C**LONGUEUR RÉELLE EN KILOMÈTRE DU RÉSEAU ROUTIER SOUS LA GESTION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS – MRC DE ROUYN-NORANDA**

Municipalité	Route nationale	Route régionale	Route collectrice	Route d'accès aux ressources	Total
Arntfield	31,837	0,000	1,360	0,000	33,197
Beudry	0,000	0,000	13,898	0,000	13,898
Bellecombe	0,000	0,000	7,588	1,433	9,021
Cadillac	27,317	0,000	7,442	21,064	55,823
Cléricy	0,000	0,000	15,611	0,000	15,611
Cloutier	0,000	0,000	11,728	0,000	11,728
D'Alembert	15,493	0,000	3,299	0,839	19,631
Destor	13,591	6,674	7,244	0,000	27,509
Évain	8,897	0,000	3,299	0,000	12,196
McWatters	24,335	0,000	3,104	0,000	27,439
Montbeillard	17,241	0,000	0,000	0,000	17,241
Mont-Brun	0,000	0,000	31,630	0,000	31,630
Rollet	17,176	0,000	8,794	0,000	25,970
Rouyn-Noranda	19,429	0,000	16,675	4,258	40,362
Territoire non organisé	0,000	0,000	0,000	75,332	75,332
Total	175,316	6,674	131,672	102,926	416,588

ANNEXE 1D**LONGUEUR RÉELLE EN KILOMÈTRE DU RÉSEAU ROUTIER SOUS LA GESTION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS – MRC TÉMISCAMINGUE**

Municipalité	Route nationale	Route régionale	Route collectrice	Route d'accès aux ressources	Total
Angliers	0,000	0,000	12,011	0,000	12,011
Béarn	0,000	0,000	10,013	10,181	20,194
Belleterre	0,000	0,000	19,151	0,000	19,151
Duhamel-Ouest	14,041	0,000	4,520	0,000	18,561
Fugèreville	0,000	0,000	12,200	0,000	12,200
Guérin	0,000	0,000	21,756	0,000	21,756
Kipawa	0,000	0,000	9,153	0,000	9,153
Laforce	0,000	0,000	25,205	0,000	25,205
Latulipe-et-Gaboury	0,000	0,000	21,500	0,000	21,500
Laverlochère	0,000	0,000	16,112	0,000	16,112
Lorrainville	0,000	0,000	14,565	0,000	14,565
Moffet	0,000	0,000	22,178	0,000	22,178
Nédélec	29,440	0,000	3,558	0,000	32,998
Notre-Dame-du-Nord	19,258	0,000	3,266	0,000	22,524
Rémigny	5,396	0,000	18,534	0,000	23,930
Saint-Bruno-de-Guigues	14,609	0,000	4,854	0,000	19,463
Saint-Édouard-de-Fabre	21,995	0,000	3,134	0,000	25,129
Saint-Eugène-de-Guigues	0,000	0,000	18,300	1,552	19,852
Témiscaming	44,781	0,000	0,887	0,000	45,668
Ville-Marie	2,728	0,000	1,980	0,000	4,708
Territoire non organisé	16,178	0,000	0,000	0,000	16,178
Total	168,426	0,000	242,877	11,733	423,036

ANNEXE 1E**LONGUEUR RÉELLE EN KILOMÈTRE DU RÉSEAU ROUTIER SOUS LA GESTION DU MINISTÈRE
DES TRANSPORTS – MRC VALLÉE-DE-L'OR**

Municipalité	Route nationale	Route régionale	Route collectrice	Route d'accès aux ressources	Total
Belcourt	0,000	19,705	0,000	0,000	19,705
Dubuisson	10,199	0,000	0,000	0,000	10,199
Malartic	10,669	0,000	5,113	0,000	15,782
Rivière-Héva	23,881	0,000	0,000	0,000	23,881
Senneterre	3,142	0,622	0,000	0,000	3,764
Senneterre (paroisse)	50,775	4,187	0,000	0,000	54,962
Sullivan	9,327	0,000	0,000	0,000	9,327
Val-d'Or	38,643	0,000	3,075	0,000	41,718
Val-Senneville	0,000	0,000	23,057	0,000	23,057
Vassan	20,277	0,000	2,913	0,000	23,190
Territoire non organisé	171,359	0,000	13,071	11,326	195,756
Total	338,272	24,514	47,229	11,326	421,341

COMMENTAIRES DU GROUPE TÉMOIN

Rencontre du groupe témoin sur l'étude

« Classification fonctionnelle » du 31 mai 2000

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

Les personnes suivantes étaient présentes lors de la rencontre

M. Gilles Baribault	Société de l'assurance automobile du Québec
M. Guy Barrette	Béton Barrette inc.
M. Marcel Bédard	Ville d'Amos
M ^{me} Lili Germain	Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
M ^{me} Marie Lalancette	Service des inventaires et plan, MTQ
M. Gaétan Lessard	Service des inventaires et plan, MTQ

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 du groupe considèrent que l'étude est complète et décrit bien la réalité.
- À la lecture de la section sur le nouveau partage de responsabilités, un participant s'interroge sur la situation qui prévaut dans les autres provinces canadiennes. Les questions portent principalement sur l'importance du réseau supérieur ou stratégique des provinces par rapport à celle du réseau local ou municipal, de même que sur le poids relatif des réseaux à entretenir pour la population (ratio habitants/km). Les données recueillies ont permis de constituer le tableau suivant.

STATISTIQUES COMPARATIVES : RÉSEAU ROUTIER

Province	Québec	Ontario	Nouveau-Brunswick	Alberta
Réseau routier sous la responsabilité du ministère des Transports	29 199 km	16 500 km	18 000 km	15 000 km
Population (habitants)	7 345 390	11 348 400	753 454	2 964 689
Ratio (Habitants par km)	251	690	42	198

Sources : Statistique Canada et le site Internet de chacune des provinces concernées (juin-juillet 2000).

On note l'importance du réseau sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec. Le réseau dit stratégique de l'Ontario, du Nouveau-Brunswick et de l'Alberta est nettement moins étendu.