

CLASSIFICATION FONCTIONNELLE DU RÉSEAU ROUTIER

GUIDE D'INFORMATION

SUR LA CLASSIFICATION FONCTIONNELLE

PARTAGE DES RESPONSABILITÉS DE GESTION
ENTRE LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS
ET DE LA MOBILITÉ DURABLE
ET LES MUNICIPALITÉS

2025



Cette publication a été réalisée et éditée par la Direction des normes et des documents d'ingénierie de la Direction générale de la gestion des actifs routiers et de l'innovation du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord);
- consulter le site Web du ministère des Transports et de la Mobilité durable au www.transports.gouv.qc.ca.

© Gouvernement du Québec – Septembre 2025

ISBN : 978-2-555-02072-6 (PDF)

Dépôt légal – 2025

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés pour tous pays. La reproduction par quelque procédé que ce soit et la traduction, même partielles, sont interdites sans l'autorisation des Publications du Québec.

AVANT-PROPOS

Le présent guide expose les principes de la classification fonctionnelle en vigueur depuis la décentralisation du réseau routier en 1993. Il vise à informer les différentes clientèles des critères établis dans le but de maintenir une approche transparente et équitable pour l'ensemble des municipalités.

En complément des informations visant les routes, le présent guide intègre les principes de gestion des ponts situés sur le réseau routier municipal. Rappelons qu'en 2007, le gouvernement du Québec a repris la gestion de certains ponts situés sur le réseau municipal. Les informations découlant de cette décision sont donc présentées ici, étant complémentaires aux principes de la classification fonctionnelle.

Ce guide se veut un outil pour l'analyse des demandes des municipalités en lien avec le partage des responsabilités, de même qu'une édition plus moderne et concise que celui produit en 1993.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	5
Loi sur la voirie et gestion des routes	6
Propriété	6
Autorité	6
Gestion	6
Division des réseaux : supérieur et local	7
Agglomération urbaine	7
Réseau supérieur	8
Réseau local	9
Schéma sur la classification fonctionnelle	11
Réseau d'accès aux ressources	12
Précisions additionnelles	12
Déviation routière	12
Règles de sélection	12
Accès aux infrastructures spécifiques	13
Aspects particuliers	13
Responsabilité des ponts et des autres ouvrages d'art	15
Mise en contexte	15
Critères d'admissibilité	15
Nouveaux ponts	16
Précisions additionnelles	16

INTRODUCTION

Un partage clair des responsabilités entre le ministère des Transports et de la Mobilité durable (Ministère) et les municipalités est essentiel pour maintenir un réseau routier sécuritaire pour les usagers et assurer une équité envers toutes les municipalités du Québec. La classification fonctionnelle, qui est une hiérarchisation des routes basée sur leurs différentes fonctions et vocations, permet d'uniformiser le partage des responsabilités de gestion.

Par ailleurs, le volume de circulation ne constitue pas un critère de classification, mais peut aider à préciser davantage une classe de routes donnée ou un choix d'axe routier à privilégier.

La classification fonctionnelle vise à :

- Clarifier le partage des responsabilités entre l'État et les municipalités;
- Assurer une uniformité dans les pratiques sur tout le territoire;
- Constituer un outil de gestion et de planification qui permet l'élaboration et la mise en œuvre de politiques de transport;
- Uniformiser et rationaliser les interventions du Ministère en matière d'amélioration et d'entretien du réseau routier;
- Constituer un outil d'aménagement du territoire.

LOI SUR LA VOIRIE ET GESTION DES ROUTES

Le Ministère, en vertu des articles 2 et 3 de la Loi sur la voirie¹, détermine, par décret publié à la Gazette officielle du Québec, les routes dont la gestion incombe au ministre. Toujours par décret, il peut déterminer qu'une route sous la gestion du ministre devient, à compter de la date indiquée au décret, gérée par une municipalité. Toute autre route qui ne relève pas du gouvernement, d'un de ses ministères ou d'un de ses organismes est gérée conformément au chapitre I et à la section I du chapitre IX du titre II de la Loi sur les compétences municipales (chapitre C-47.1).

La définition de certains termes s'avère toutefois nécessaire, afin de clarifier la notion de responsabilité des routes.

PROPRIÉTÉ

La propriété définit quelle instance est propriétaire d'un terrain ou d'une route. Au Québec, dans une majorité de cas, les municipalités sont propriétaires de toutes les routes situées sur leur territoire, même si elles n'en ont pas nécessairement la gestion. Le Ministère est toutefois propriétaire des autoroutes qui étaient administrées par l'Office des autoroutes du Québec avant le 1^{er} janvier 1983, ainsi que de toutes celles déclarées « autoroutes » par décret du gouvernement. La propriété ne fait pas en sorte qu'il y a une obligation d'entretien de la route.

AUTORITÉ

L'autorité s'applique en vertu de la Loi sur les terres du domaine de l'État (chapitre T-8.1). L'État est propriétaire des terres de son domaine. Toutes les terres sur lesquelles l'autorité n'est pas détenue par un autre ministre sont sous l'autorité du ministre des Ressources naturelles et des Forêts (MRNF). Un ministre peut avoir l'autorité sur des terres par l'effet d'une loi, d'un décret, d'un titre de propriété, d'un arrêté ou d'un avis. Ce ministre exerce, à l'égard des terres du domaine de l'État qui sont sous son autorité, les droits et pouvoirs inhérents au droit de propriété.

Le ministère des Transports et de la Mobilité durable a autorité sur certains anciens chemins de colonisation et chemins miniers par l'effet d'un arrêté. Les chemins miniers sont assujettis à la Loi sur les mines. L'autorité ne fait pas en sorte qu'il y a une obligation d'entretien de la route.

GESTION

La gestion définit quelle instance possède la responsabilité de la route. Le gestionnaire d'une route s'occupe habituellement de l'entretien, de la réfection, de l'amélioration et de toutes responsabilités édictées dans les lois qui s'appliquent à cette gestion.

Lors de la mise en œuvre de la réforme sur la décentralisation des pouvoirs locaux, en 1993, le partage des responsabilités du réseau routier a été établi selon la classe fonctionnelle et officialisé par décret. Conséquemment, le réseau supérieur est majoritairement sous la responsabilité du Ministère, tandis que le réseau local est sous la responsabilité des municipalités.

Le Ministère peut modifier la gestion d'une route par l'adoption, en vertu de la Loi sur la voirie, de nouveaux décrets venant modifier le décret 292-93. Ainsi, la responsabilité de gestion des routes ajoutées à ces nouveaux décrets incombe désormais au Ministère. Inversement, le Ministère peut abandonner la gestion de tronçons en les retirant de ces mêmes décrets. Cet abandon de gestion se traduit alors par le transfert de la responsabilité de gestion vers la municipalité.

¹ V-9 – Loi sur la voirie (gouv.qc.ca).

La gestion des **ponts** est normalement définie par le niveau de gestion de la route sur laquelle le pont est situé. À la suite des recommandations émises par la Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde², en 2007, le gouvernement a apporté une modification importante à la gestion de certains ponts municipaux. En effet, le Ministère reprenait par décret, en décembre 2007, la gestion de plus de 4 000 ponts situés sur le réseau local des municipalités comptant 100 000 habitants et moins en date du 31 janvier 2001, possédant une ouverture de 4,5 m et plus, inventoriés par le Ministère et faisant déjà l'objet d'inspections par ce dernier.

Le Ministère peut modifier la gestion d'un pont par l'adoption de nouveaux décrets en vertu de la Loi sur la voirie, venant ainsi modifier le décret 98-2003. Ainsi, les ponts ajoutés aux décrets sont sous la gestion du Ministère. Inversement, le Ministère peut abandonner la gestion de ponts en les retirant de ces mêmes décrets. Cet abandon de gestion se traduit alors par le transfert de la responsabilité de gestion vers la municipalité.

Il existe un cas de figure particulier concernant le terme « gestion », soit dans le cas des routes qui ne sont pas assujetties à la Loi sur la voirie. En effet, certaines routes sont déterminées par décret en vertu de la Loi sur le ministère des Transports (connues sur le vocable « routes déterminées ») et le Ministère a, pour ces routes, une responsabilité d'entretien. Le terme gestion n'est pas utilisé pour les routes déterminées.

Les routes déterminées ont la classe fonctionnelle de route d'accès aux ressources et aux localités isolées. La Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier s'applique pour ces routes.

DIVISION DES RÉSEAUX : SUPÉRIEUR ET LOCAL

Le réseau supérieur a essentiellement pour vocation de relier les principales concentrations de population du Québec, de même que les équipements et les territoires d'importance nationale et régionale. Le Ministère assure la gestion de l'ensemble du réseau supérieur, à l'exception de certains tronçons de routes nationales, régionales et collectrices situés à l'intérieur des grandes agglomérations de 10 000 habitants et plus.

Le réseau local a comme vocation première de donner accès à la propriété riveraine, qu'elle soit rurale ou urbaine. Principalement caractérisé par une faible circulation de transit, ce réseau a donc pour objet de répondre à des besoins de nature essentiellement locale, qu'il s'agisse de routes rurales ou urbaines, ou de rues résidentielles. Le réseau local est composé de trois classes fonctionnelles : les réseaux de niveau 1, 2 et 3. Le Ministère n'a pas la gestion des routes locales; elles sont sous la responsabilité des municipalités sur le territoire desquelles elles sont situées.

AGGLOMÉRATION URBAINE

Dans le cadre de la classification fonctionnelle, une agglomération urbaine est définie comme étant la « zone urbanisée d'une municipalité³ ». Une municipalité peut aussi être entièrement considérée comme une agglomération urbaine.

L'agglomération urbaine principale correspond à une concentration de population, formée d'une ou de plusieurs municipalités contiguës, qui a une influence régionale par le nombre de commerces et de services spécialisés qu'elle offre, et souvent aussi par sa fonction industrielle. Sa population est habituellement de 25 000 habitants et plus.

L'agglomération urbaine secondaire correspond à une concentration de population, formée d'une ou de plusieurs municipalités contiguës, qui exerce des fonctions semblables à celles de l'agglomération urbaine principale, et ayant une zone d'influence réduite aux municipalités avoisinantes. Sa population se situe habituellement entre 5 000 et 25 000 habitants.

Le centre rural est une petite agglomération qui correspond à une concentration de population incluse habituellement dans une municipalité qui offre les commerces et services de base à la population avoisinante et qui accueille généralement l'administration municipale. Sa population est inférieure à 5 000 habitants.

² [Commission Johnson \(2007\) - Bibliothèque de l'Assemblée nationale du Québec - Guides thématiques \(assnat.qc.ca\)](#).

³ Collection Normes – Ouvrages routiers, *Tome 1 – Conception routière*, chapitre 1 « Classification fonctionnelle ».

RÉSEAU SUPÉRIEUR

Autoroute

- L'autoroute est définie comme une voie de circulation rapide à accès limité sur laquelle on ne peut s'engager ou qu'on ne peut quitter qu'aux endroits spécialement prévus à cette fin.
- Les autoroutes constituent ainsi une classe distincte compte tenu de leurs caractéristiques particulières de construction et d'exploitation.
- Cette catégorie regroupe l'ensemble des infrastructures autoroutières numérotées de 0 à 99 et de 400 à 999, ainsi que leurs bretelles.

Précisions

Les autoroutes et routes déclarées « autoroutes » et construites en vertu de lois particulières ne sont pas assujetties à l'article 6 de la Loi sur la voirie. Elles sont donc la propriété de l'État, lorsque publiées dans un décret.

Lorsqu'une autoroute est construite en parallèle à une route existante, dont la gestion incombe au Ministère, un transfert de fonction s'effectue. Le Ministère abandonne alors la gestion de la route existante au profit de celle de l'autoroute.

Route nationale

- Les routes nationales comprennent les axes routiers interrégionaux et servent de liaison entre les agglomérations principales (généralement de 25 000 habitants et plus).
- Font également partie de cette catégorie les corridors touristiques majeurs et les accès aux installations de transport d'importance internationale ou nationale, tels les aéroports et les traverses fluviales et maritimes.

Route régionale

- Les routes classées dans cette catégorie servent de lien entre les agglomérations secondaires (généralement de 5 000 à 25 000 habitants) de même qu'entre les agglomérations secondaires et principales.
- Ces routes desservent également les petites agglomérations de moins de 5 000 habitants ayant une fonction industrielle importante de même que les stations touristiques majeures et les installations de transport tels les aéroports, les ports et les traverses d'importance régionale.
- Enfin, les routes servant de deuxième liaison entre deux agglomérations principales peuvent également faire partie de cette catégorie.

Précisions

La fonction industrielle importante doit faire partie d'une petite agglomération de moins de 5 000 habitants afin de pouvoir être considérée pour une route régionale.

Pour considérer une localité comme centre industriel, un seuil minimal de 1 000 emplois industriels a été établi.

Route collectrice

- Les routes collectrices permettent de relier les centres ruraux, c'est-à-dire les petites agglomérations de moins de 5 000 habitants, aux agglomérations urbaines plus importantes, directement ou par l'intermédiaire d'une route de classe supérieure. Aucune municipalité n'est donc enclavée, chacune étant reliée au réseau supérieur.
- Les routes assurant la liaison entre les centres ruraux isolés et les dessertes maritimes ou aériennes font également partie de cette catégorie, de même que les principaux accès aux parcs gouvernementaux, aux stations touristiques d'importance régionale et aux aéroports locaux essentiels au désenclavement des régions éloignées.
- Les routes servant de deuxième liaison entre deux agglomérations secondaires peuvent également être classées dans cette catégorie.

Précisions

Le Ministère prend sous sa gestion une seule route collectrice par petite agglomération ainsi que par parc national pour les relier à une agglomération plus importante (directement ou par l'intermédiaire d'une route de classe supérieure).

EXCEPTION

Les agglomérations urbaines importantes sont définies comme étant les zones urbanisées des municipalités de 10 000 habitants et plus. Dans le cas où une municipalité est desservie par plus d'un axe routier de réseau supérieur, le Ministère demeure responsable d'un seul axe routier (autoroutier, national, régional) dans chaque direction (est-ouest et nord-sud). Les autres axes routiers (nationaux, régionaux et tous les axes collecteurs), situés dans ces zones urbanisées, sont considérés, sauf exception, comme étant de responsabilité municipale.

RÉSEAU LOCAL

Le réseau local a comme vocation première de **donner accès à la propriété riveraine, qu'elle soit rurale ou urbaine**. Principalement caractérisé par une faible circulation de transit, ce réseau a donc pour objet de répondre à des besoins de nature essentiellement locale, qu'il s'agisse de routes rurales ou urbaines, ou de rues résidentielles. Le réseau local est composé de trois classes fonctionnelles : les réseaux de niveau 1, 2 et 3. Les voies de desserte d'autoroutes sont habituellement classées dans le réseau local.

La classification du réseau local a été déterminée en 1993 lors du partage des responsabilités de gestion. Sauf exception, la classe d'une route locale ne peut être modifiée.

Route locale 1

- Les routes appartenant à cette catégorie permettent de relier entre eux les centres ruraux et de relier les autres concentrations de population d'une municipalité au centre rural le plus près.
- Ces routes peuvent également servir de deuxième liaison entre les centres ruraux et les agglomérations plus importantes.
- Les routes locales de niveau 1 donnent également accès aux parcs industriels, aux industries lourdes, aux traverses et aéroports locaux ainsi qu'aux sites d'enfouissement sanitaire supramunicipaux.

Précisions

Lorsqu'une route donnée possède une fonction correspondant à la fois à celle du réseau local (de niveau 1 et 2) et à celle d'accès aux ressources, c'est la fonction locale qui doit être retenue aux fins de la classification routière.

Route locale 2

- La principale vocation du réseau local de niveau 2 consiste à donner accès à la population rurale établie sur le territoire en permanence.
- Ce réseau de routes donne accès aux résidences, aux exploitations agricoles, aux industries, aux centres touristiques et récréatifs locaux, aux ports locaux, aux équipements municipaux de même qu'aux services de santé et d'éducation.

Route locale 3

- Les routes appartenant au réseau local de niveau 3 permettent de desservir la propriété rurale non habitée en permanence, en particulier la population établie uniquement sur une base estivale (zones de villégiature, chalets, plages, campings privés, etc.).
- Les chemins donnant accès aux milieux forestier et minier ainsi qu'à des lots boisés privés font également partie de cette classe de routes.

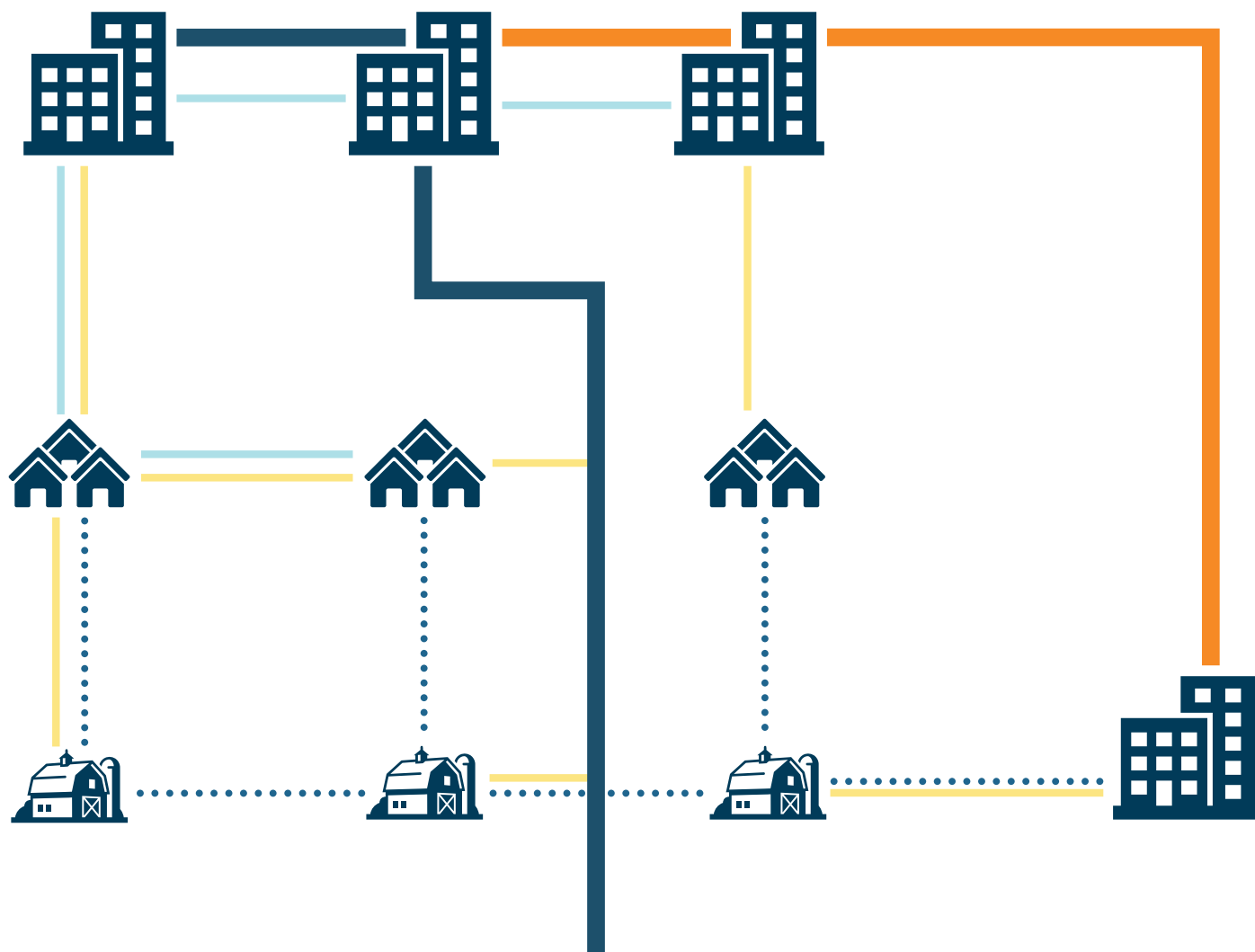
Précisions

Le Ministère ne possède pas un inventaire exhaustif des routes locales de niveau 3. Les routes qui n'ont pas été inventoriées en 1993 font partie de cette classe.

En général, les routes en milieu urbanisé déjà sous gestion municipale avant 1993, les rues municipales ainsi que les routes construites par les municipalités sont incluses dans cette classe.

SCHÉMA SUR LA CLASSIFICATION FONCTIONNELLE

Exemples – Types de liaisons entre les différentes agglomérations



Autoroute		Agglomération urbaine principale	
Route nationale		Agglomération urbaine secondaire	
Route régionale		Centre rural	
Route collectrice			
Route locale			

Schéma à titre indicatif

RÉSEAU D'ACCÈS AUX RESSOURCES

Le réseau d'accès aux ressources a une **vocation exclusive de conduire à des zones d'exploitation des ressources**. Le Ministère a la responsabilité du réseau d'accès aux ressources situé essentiellement en territoire municipalisé.

Route d'accès aux ressources

- Le réseau d'accès aux ressources a pour vocation exclusive de conduire à des zones d'exploitation forestière (aires communes) et minière (métaux de base tels que le fer, le cuivre, le zinc, le nickel, le chrome, etc.), à des installations hydroélectriques, à des zones de récréation et de conservation de compétence provinciale (parcs, campings gouvernementaux, réserves fauniques), ou encore à des carrières exploitées par le ministère des Transports et de la Mobilité durable.
- En ce qui concerne les ressources forestières et fauniques, seuls les accès principaux doivent être intégrés à cette classe de routes.

Précisions

Les routes d'accès aux ressources en milieu éloigné relèvent du MRNF. Toutefois, Hydro-Québec, la Société de développement de la Baie-James et d'autres ministères peuvent assumer en partie cette responsabilité.

PRÉCISIONS ADDITIONNELLES

DÉVIATION ROUTIÈRE

Advenant une situation qui nécessiterait la construction d'une déviation routière par le Ministère afin d'éviter l'encombrement d'une concentration de population, le nouveau tronçon devra alors être intégré au réseau supérieur. Quant à l'ancienne route, elle devra être classée dans le réseau local de niveau 1 ou 2 si elle est située en partie en zone rurale, ou dans le réseau local de niveau 3 si elle est située complètement en zone urbanisée. Un transfert de gestion vers la municipalité est alors effectué.

RÈGLES DE SÉLECTION

Lorsque deux routes possèdent des fonctions similaires, la règle établie vise à privilégier, sauf exception, un seul axe routier afin d'établir une hiérarchisation de la classe des routes. En effet, plusieurs routes peuvent remplir une même fonction et un choix doit être effectué. Le volume de circulation est alors utilisé comme critère dans le choix de l'axe à privilégier. Une classe différente de celle de la liaison principale est attribuée aux secondes liaisons.

Dans le cas de deux liaisons entre deux agglomérations urbaines principales, la liaison principale sera nationale et la seconde liaison sera régionale.

Dans le cas de deux liaisons entre une agglomération urbaine principale et une agglomération urbaine secondaire, la liaison principale sera régionale et la seconde liaison sera collectrice.

Dans le cas de deux liaisons entre un centre rural et l'agglomération urbaine jouant le rôle de pôle d'attraction principal, la liaison principale sera collectrice et la seconde liaison sera locale.

ACCÈS AUX INFRASTRUCTURES SPÉCIFIQUES

Les fonctions attribuables au réseau supérieur qui consistent à donner accès à des équipements ou à des infrastructures spécifiques (stations touristiques, parcs, aéroports, ports) s'appliquent à l'accès principal seulement. Un second accès peut être classé dans le réseau supérieur et posséder la classe d'accès aux ressources seulement s'il a une vocation exclusive d'accès aux ressources.

ASPECTS PARTICULIERS

Route d'accès aux ressources et aux localités isolées

- Les routes d'accès aux ressources et aux localités isolées sont déterminées par décret publié à la Gazette officielle du Québec, et ce, en vertu de la Loi sur le ministère des Transports (LMT). Communément appelées routes déterminées, elles sont situées sur des terres du domaine de l'État, en milieu forestier ou non.
- Les routes déterminées sous l'administration du ministre des Transports et de la Mobilité durable par décret sont habituellement situées en milieu forestier et sont des « chemins multiusages » au sens de la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier (chapitre A-18.1).
- Les chemins multiusages servent au transport du bois et leur entretien est sous la responsabilité des compagnies forestières selon le principe de l'utilisateur-payeur. Les routes déterminées fonctionnent aux mêmes conditions que les chemins multiusages, à l'exception que le Ministère a une responsabilité d'entretien et que les usagers n'ont pas à les entretenir puisque cette responsabilité incombe au ministre.

Précisions

Ces routes permettent aussi l'accès aux localités isolées, principalement des communautés autochtones.

Le Code de la sécurité routière ne s'y applique pas en entier.

Chemin de mines

- Le Ministère est responsable des chemins de mines qui lui ont été transférés en 1972. Le MRNF est, quant à lui, responsable des chemins de mines secondaires qui ont été construits après 1972.

Précisions

Les chemins de mines dont l'entretien incombait au Ministère jusqu'au 1^{er} avril 1993 ont été classés « chemins d'accès aux ressources » et continuent d'être sous la gestion du Ministère.

C'est l'arpenteur-géomètre de la direction générale territoriale qui peut déterminer s'il s'agit d'un chemin minier.

Anciens chemins de colonisation

- Au moment où la Loi sur les chemins de colonisation était en vigueur, plusieurs chemins ont été déclarés comme étant des chemins de colonisation par arrêté en conseil. Certains de ces chemins ont également, avant 1993 et conformément à la Loi sur les chemins de colonisation alors en vigueur, fait l'objet d'une déclaration du gouvernement selon laquelle ils ne sont plus des chemins de colonisation.
- À l'entrée en vigueur de la Loi sur la voirie le 1^{er} avril 1993, les chemins de colonisation ont cessé d'être des chemins de colonisation. Si un tel chemin n'a pas, avant le 1^{er} avril 1993, fait l'objet d'une déclaration selon laquelle il n'est plus un chemin de colonisation, les articles 51 et 52 de la Loi sur la voirie doivent être appliqués pour déterminer la propriété de cet ancien chemin de colonisation.

Précisions

Une analyse doit être réalisée par la Direction des affaires juridiques pour chaque ancien chemin de colonisation.

Chemin à double vocation

- Les chemins doublés d'une vocation d'accès aux ressources, également appelés chemins à double vocation, se définissent comme des chemins du réseau local (de niveaux 1 et 2), empruntés par des camions transportant des ressources minières ou forestières.

Précisions

Les routes conduisant à des carrières et à des sablières ne sont pas incluses.

RESPONSABILITÉ DES PONTS ET DES AUTRES OUVRAGES D'ART

MISE EN CONTEXTE

En 1993, le gouvernement du Québec décidait de rétrocéder aux municipalités la gestion de quelque 32 000 km de routes locales, incluant les ponts et autres ouvrages d'art (à l'exception des ponts de structure complexe).

En décembre 2001, une modification à la Loi sur la voirie a été effectuée afin de permettre au Ministère de prendre en charge la gestion des éléments structuraux des ponts stratégiques alors gérés par les municipalités, tout en leur laissant l'entretien de la chaussée et des accessoires de ces ponts. Ces derniers ont été sélectionnés en fonction de critères bien précis. En janvier 2003, un premier décret a été adopté, ajoutant ainsi des ponts stratégiques à la gestion du Ministère.

Par la suite, le dépôt du rapport de la Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde a amené le gouvernement à revoir le partage des responsabilités avec les municipalités. En vertu du troisième alinéa de l'article 2 de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-9), le gouvernement reconnaissait à certains ponts municipaux un caractère stratégique. En octobre 2007, le Conseil des ministres a approuvé la reprise, par le gouvernement du Québec, de la gestion des ponts municipaux situés dans les municipalités qui comptaient 100 000 habitants et moins le 31 janvier 2001. Le décret numéro 1176-2007 adopté le 19 décembre 2007 et publié à la Gazette officielle du Québec le 16 janvier 2008 stipule que les 4 281 ponts énumérés à l'annexe du décret devenaient sous la gestion du Ministère. Des modifications subséquentes ont depuis modifié légèrement ce nombre.

CRITÈRES D'ADMISSIBILITÉ

En 2003, pour être sous la gestion du Ministère, les ponts stratégiques devaient :

- Avoir une valeur de reconstruction de plus de 1 M\$;
- Avoir un débit de circulation journalier moyen de 5 000 véhicules;
- Avoir une importance régionale pour les déplacements.

En 2007, pour être sous la gestion du Ministère, les structures devaient :

- Avoir une ouverture de 4,5 m et plus;
- Être inventoriées par le Ministère et avoir déjà fait l'objet d'une inspection. La grande majorité des structures étaient situées sur des routes rétrocédées en 1993;
- Être situées dans une municipalité qui comptait moins de 100 000 habitants au 31 janvier 2001.

Les ponts pouvant faire l'objet d'une reprise de gestion par le Ministère doivent :

- Être situés dans une municipalité de 100 000 habitants et moins en date de l'analyse;
- Être situés sur une route municipale (chemin public de propriété municipale) qui a fait l'objet d'une rétrocession ou avoir eux-même fait l'objet d'une rétrocession en 1993;
- Avoir été construits avant 1993 ou avoir été reconstruits entre 1993 et 2007 inclusivement;
- Posséder une ouverture minimale de 4,5 m en 2007 ou avant.

Le Ministère peut reprendre la gestion d'un pont mitoyen s'il est situé entre une municipalité de plus de 100 000 habitants et une autre de moins de 100 000 habitants et qu'il respecte les critères énumérés ci-dessus.

En 2018, une nouvelle orientation a été adoptée afin d'apporter une certaine équité envers les municipalités de 100 000 habitants et plus. Cette orientation stipule que, lors de la remise de la gestion d'une route à une municipalité, si celle-ci a plus de 100 000 habitants au moment du transfert, le Ministère cède également la gestion des structures situées sur cette route.

NOUVEAUX PONTS

Le Ministère peut prendre la gestion d'un nouveau pont, si toutes ces conditions sont respectées :

- Il est situé dans une municipalité de 100 000 habitants et moins au moment de la mise en service;
- Il a été construit par le Ministère sur le réseau routier municipal dans le cadre de ses travaux;
- Il possède une ouverture minimale de 4,5 m.

Il est à noter que les ponts construits par une municipalité ou par un promoteur sur le réseau routier municipal, ainsi que les structures de moins de 4,5 m reconstruites à 4,5 m et plus à partir de 2008, ne peuvent faire l'objet d'une reprise de gestion par le Ministère, même si une étude hydraulique recommande d'en augmenter la dimension à 4,5 m ou plus.

PRÉCISIONS ADDITIONNELLES

- Les ponts identifiés dans le décret et ses modifications subséquentes sont à responsabilité partagée et sont situés sur une route sous la gestion de la municipalité. En vertu de l'article 16 de la Loi sur la voirie, le Ministère est responsable de la construction, de la reconstruction ou de la réfection de la partie de l'infrastructure servant de pont à une route municipale, et la municipalité demeure responsable de l'entretien de la chaussée, des trottoirs, des garde-fous, du drainage et de l'éclairage.
- Un pont qui est situé sur les terres du domaine de l'État, sur un ancien chemin de colonisation ou sur une route sous la gestion autre qu'une municipalité n'est pas inscrit au décret.
- Les ponts d'étagement qui passent au-dessus d'une route sous la gestion du Ministère sont à responsabilité partagée avec les municipalités et seront inscrits dans un décret spécifique.

*Transports
et Mobilité durable*

Québec 