

MINISTÈRE DE LA VOIRIE
_____ QUÉBEC _____

PROGRAMME SECTORIEL D'AMENAGEMENT
DU NORD-OUEST QUÉBÉCOIS

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA PLANIFICATION
ET DE LA RECHERCHE



GROUPE PPB

CANQ
VO
338

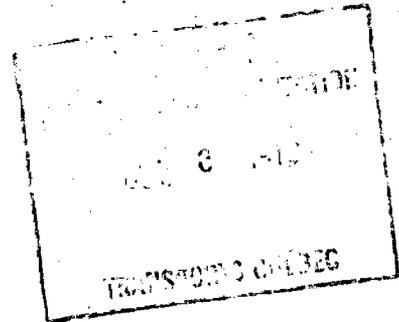


4781A1

- MINISTERE DE LA VOIRIE -

DIRECTION GENERALE DE LA PLANIFICATION ET DE LA RECHERCHE

PROGRAMME SECTORIEL D'AMENAGEMENT
DU NORD-OUEST QUEBECOIS



MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN-TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

GROUPE PPB

Octobre 1970

CANQ
VO
338

7:2

Va

194

AVANT - PROPOS

Dans le cadre de l'implantation du système de Planification Programmation et Budgétisation au Ministère de la Voirie, la cellule P.P.B. soumet aujourd'hui son premier mémoire de programme, relatif à l'aménagement du Nord-Ouest Québécois.

Programme sectoriel de grande envergure, les responsables de sa mise en page sont parfaitement conscients des quelques lacunes ou erreurs, qui pourraient se présenter dans ce rapport et par conséquent toutes critiques ou suggestions seront toujours les bienvenues.

Toutefois ce mémoire de programme se veut un document de travail utile et pratique, et, c'est dans ce but qu'il fut rédigé. Il faut souligner d'autre part, qu'il est le résultat d'un travail de groupe et que sans la collaboration de monsieur Bourgault, à qui nous adressons tout particulièrement nos remerciements, une telle étude n'aurait pu être aussi complète.

I- LA PROBLEMATIQUE:

1.1 Situation actuelle

Le territoire du district 6 du Ministère de la Voirie correspond sensiblement à ce qu'on appelle aussi le Nord-Ouest Québécois et couvre les comtés Abitibi-Est, Abitibi-Ouest, Rouyn-Noranda, Témiscamingue et une partie du comté de Pontiac dans le parc de la Vérendrye. (Voir figure I)

Ce territoire du Nord-Ouest Québécois s'est développé depuis 50 ans en raison surtout des richesses minières, forestières et hydrauliques. C'est ainsi que se développa un réseau routier entre les différentes zones d'attraction et jusqu'à présent ce réseau semblait suffire.

Cependant, les centres miniers notamment ont suivi un rythme toujours plus rapide de croissance et des besoins nouveaux en routes liés à une redéfinition des standards adéquats du réseau par le Ministère de la Voirie récemment, amènent aujourd'hui ce dernier à redéfinir ses objectifs dans cette région.

1.2 Les minéraux

Les minéraux métalliques et non-métalliques d'intérêt économique localisés dans le Nord-Ouest Québécois sont nombreux. Divers terrains les renferment et les principaux éléments qu'on y trouve sont: le cuivre, le zinc, l'or, le molybdène, le fer, le nickel, le lithium, l'argent, le bismuth, le plomb, le cadmium, le sélénium et le soufre. Or, la demande mondiale des minéraux s'accroît continuellement, suivant le rythme accéléré de la démographie, des niveaux de vie et des innovations techniques.

L'or dans la conjoncture actuelle cependant est en demande régressive et par conséquent à court terme, l'industrie de l'or de la région est vouée à disparaître plus ou moins rapidement. La région est riche en dépôts non exploités et c'est dans une optique future d'exploitation que la Voirie doit prévoir ses routes. Notons, par exemple, les dépôts de cuivre à Matagami, Val D'Or et Noranda, le dépôt d'amiante d'Abitibi Asbestos du Canton de Mazerets, entre Amos et Matagami qui est une découverte récente et qui sera exploité aussitôt que le capital nécessaire à sa mise en valeur deviendra disponible. Enfin, il existe également un dépôt de lithium qui contient dans cette région, une des plus grosses réserves du monde.

Des mines nouvelles sont exploitées, ainsi celle de Matagami-Joutel pour le zinc. Les mines Manitou - Barvue et Joutel - Copper possèdent d'excellentes réserves et il existe des chances de mettre à jour d'autres minerais. Or, en 1969, la valeur de la production totale des mines de zinc et de cuivre a été de 131 millions de dollars et elles ont employé environ 2,900 hommes.

Dans la région du Nord-Ouest Québécois on assiste de plus en plus à une activité croissante d'exploration, et par suite d'exploitation, de ces mines, avec cette particularité cependant que celles-ci voient le jour surtout à la périphérie du territoire considéré et c'est pourquoi le Ministère de la Voirie doit prévoir la construction de routes vers les nouveaux lieux limitrophes où surgissent de nouveaux besoins en voies de communication.

1.3 Les autres ressources

Nous avons mentionné que le Nord-Ouest Québécois était riche également en ressources forestières et hydrauliques. Ainsi l'aménagement, par l'Hydro-Québec, du versant de la Baie James, ainsi que la récupération du bois dans les zones méridionales qui seront inondées, nécessiteront des voies d'accès. De plus la route a un rôle important à jouer dans le transport des ressources minières et forestières, et d'autres moyens de communication lui sont directement concurrents; ainsi le réseau ferroviaire très étendu dans le territoire et la voie aérienne également pour le transport des personnes.

Si la concurrence est de moindre importance pour le transport des humains, la route se doit d'intervenir pour offrir aux industriels un moyen économique et efficace dans le transport minier et forestier, qui se particularise par un caractère lourd, même extra-lourd, exigeant par conséquent des routes et chemins une infrastructure solide correspondant à des standards modernes. Il faut noter encore l'attrait que pourrait être ce large territoire pour le tourisme, source de profit pour les comtés, si l'état des routes était amélioré. Notons la présence de nombreux lacs, richesse hydraulique certes, mais aussi touristique et les parcs comme: Aiguebelle, Kipawa et La Vérendrye qui peuvent attirer outre les Québécois, les habitants de la province de l'Ontario ou des Etats-Unis.

1.4 Le développement commercial

Des villes nouvelles comme Matagami et Lebel-sur-Quévillon s'accroissent sans cesse et deviennent des centres d'influence tant au point de vue humain, qu'au point de vue commercial.

Si nous étudions l'évolution de la population des principales localités de cette région (voir figures II, III), nous remarquons que certaines villes sont en expansion: Val D'Or - Bourlamarque - Lac Lemoine, Amos, La Sarre, Ville-Marie, Macamic, Senneterre; notamment au point de vue commerce de détail. Un accès convenable à ces zones d'influence est donc nécessaire. Il convient cependant de préciser la notion d'influence: celle-ci est mesurée dans l'étude du MIC par un pourcentage qui indique tel ou tel centre de service dans les relations d'une municipalité donnée. Par exemple, Amos exerce une influence à 48% sur Barraute et à 17% sur Senneterre. Ce qui signifie que dans 48% des

-4-

cas, Amos est le centre de service de Barraute et dans 17% des cas de Senne-
terre.

Il n'en demeure pas moins que les zones restent importantes et ce, quelle que soit l'intensité de l'influence. A cet égard Rouyn-Noranda et Amos ont incontestablement un rôle prédominant dans la région.

Le développement de ces zones entraîne donc un trafic beaucoup plus important aux approches de ces grands centres commerciaux, atteignant plus de 4,000 véhicules par jour à l'entrée nord de Noranda ou à l'entrée sud de Rouyn, la densité de la circulation se situe en général entre 1,000 et 2,000 véhicules par jour entre les principales villes déjà citées. (Voir figure IV)

II- LES OBJECTIFS

Les données précédentes nous permettent de formuler un certain nombre d'objectifs relatifs à la région du Nord-Ouest Québécois.

2.1 Objectif majeur

Pavage des principales routes commerciales et industrielles de la région, notamment réfection totale ou partielle de certaines routes d'importance, qui n'ont pas les standards d'infrastructure requis, en tenant compte du trafic qui est lourd et des distances qui sont longues mais qui doivent permettre cependant un service rapide et des coûts de transports concurrentiels avec les autres moyens de communication.

2.2 Remarque préliminaire:

Le Ministère de la Voirie dans son optique de redéfinition des standards des routes pour atteindre un niveau moderne et adéquat aux besoins futurs dans ce domaine, a adopté une nomenclature routière nouvelle et par suite un numérotage nouveau. Il est utile de préciser brièvement ces changements d'autant que, à l'heure actuelle, l'ancienne façon de numéroter n'a pas encore disparu complètement.

Un numérotage pair a été choisi pour les itinéraires dont l'orientation générale est Ouest - Est, i.e. parallèle au St-Laurent.

Un numérotage impair a été choisi pour les itinéraires Sud - Nord.

Pour des raisons pratiques, il fut convenu de localiser le point de départ Ouest du réseau secondaire dans la région de l'Outaouais.

La nouvelle classification des routes se fait en (Voir figure IV):

- Autoroute: No 1 à 99
- Routes principales (correspondant à peu près aux anciennes routes de première classe) : No 100 à 199

- Routes Régionales (correspondant à peu près aux anciennes routes de deuxième classe) :

Rive Sud: No 200 à 299

Rive Nord: No 300 à 399

- Autres Routes.

Cette nouvelle numérotation résultant d'une reclassification des routes au Québec implique que certaines routes du territoire du Nord-Ouest Québécois, ne correspondent plus aux nouveaux standards requis. D'où la nécessité d'une réfection partielle voire même totale de celles-ci par le Ministère.

Enfin, il y aura un objectif de construction de voies nouvelles dans cette région, ainsi qu'un objectif d'entretien qui répond à une occupation habituelle du Ministère et qui par conséquent n'a rien de particulier à l'aménagement du Nord-Ouest Québécois, mais qui se révèle nécessaire si l'on veut conserver l'état des routes existantes à un niveau stable et répondant déjà aux standards requis.

2.3 Objectifs spécifiques

Objectif A: réfection routes principales

Objectif B: réfection routes régionales

Objectif C: réfection autres routes

Objectif D: utilisation - exploitation
(entretien d'hiver)

Objectif E: conservation - entretien
(entretien d'été)

III- L'É CHOIX DES MOYENS ET LES AGENTS D'EXECUTION

3.1 Moyen A: Il s'agit de procéder à une réfection soit partielle, soit totale, du réseau des routes que l'on veut englober dans la catégorie "routes principales".

Sont comprises dans cette catégorie, les routes suivantes:

- 101 (ex-46) Témiscamingue
- 109 (Amos-Matagami) Abitibi-Est
- 109 (ex-61) Abitibi-Est
- 113 (Senneterre-Lebel) Abitibi-Est

On entrevoit une réfection totale de 148 milles (voir figure V). Cet objectif intervient dans le cadre de l'Aménagement du Nord-Ouest Québécois, c'est-à-dire donner un accès de même qualité aux régions de développement minier comme celle de Matagami et de Lebel-sur-Quévillon.

La route 117 est une artère très importante pour la région dans le sens qu'elle forme avec l'ex-route 58 la plus grande route commerciale. C'est la voie la plus directe pour Montréal (400 milles) et son parcours est à améliorer dans la section de Grand-Rémous.

La route 101 est la seconde grande route de la région et sert de lien entre trois comtés, Abitibi-Ouest, Rouyn-Noranda, Témiscamingue et de débouché additionnel pour l'Ontario et Montréal via Ottawa. Or, cette voie n'a pas le standard moderne requis sur tout son parcours; plus de 18 milles dans sa partie sud sont à surface de gravier et fort accidentés; de plus cette route est d'un apport touristique non négligeable, surtout si on considère que les touristes sont étrangers, venant de l'Ontario et de certains Etats Américains.

La route 113 est la plus vieille route de la région, que des querelles de clochers entre Senneterre et Amos ont empêché pendant longtemps d'atteindre les normes requises d'une route principale moderne. Une partie de 24 milles est à refaire entre ces 2 villes. Une meilleure voie de liaison augmenterait les développements régionaux.

La route 109 a une importance certaine, dans le développement du Nord-Ouest Québécois et doit être d'un standard moderne sur tout son parcours, notamment avoir des fondations solides permettant le transport lourd.

3.2 Moyen B: Il s'agit de procéder à une réfection, si le besoin s'en fait sentir, de certaines parties de routes qui seront classées dans la catégorie "routes régionales". Sont comprises dans cette catégorie, les routes suivantes:

- 382 (ex-62) Témiscamingue
- 382 (Belletierre-Domaine) Témiscamingue
- 386 (ex-45) Abitibi-Est
- 388 (Duparquet-Matheson) Abitibi-Ouest
- 393 (ex-63S) Abitibi-Ouest
- 393 (ex-63N) Abitibi-Ouest
- 397 (ex-64S) Abitibi-Est

On entrevoit une réfection totale de 137 milles (Voir figure V). Ces routes ont également leur importance dans la participation au développement de la région. Notamment en ce qui concerne la route Belleterre-Domaine, il serait souhaitable que cette route régionale soit une prolongation normalisée de la route 382 dont la construction pourrait s'étaler sur cinq ans. En effet, cette route sera le seul lien québécois entre le Témiscamingue et la région de Montréal et elle ouvrira au tourisme un très vaste territoire incluant celui du lac Kipawa. L'investissement additionnel serait alors de l'ordre de \$10,000,000 à \$12,000,000.

Les moyens utilisés pour ces 2 premiers objectifs consisteraient, soit à recouvrir simplement en béton bitumineux dans le cas de réfection partielle, soit de procéder à des travaux de terrassement, de gravelage et de fondation avant pavage, puis de recouvrir en béton bitumineux ou de paver dans les cas de réfection totale ou de construction.

3.3 Moyen C: Il s'agirait d'aménager suivant les mêmes procédés les "autres routes", soit quelque 30 milles de chemins de desserte pour rattacher un certain nombre d'agglomérations importantes au réseau des routes principales et régionales.

3.4 Moyen D: Il s'agirait d'entretenir le réseau existant et à venir pendant la période d'hiver, c'est-à-dire principalement le déglacage et la pose des arbrasifs sur les routes principales et régionales de la région et le déneigement sur une certaine partie de celles-ci. Le partage des tâches pour l'entretien d'hiver étant organisé habituellement entre le Ministère de la Voirie pour une faible partie et l'entreprise privée qui se réserve le plus gros.

3.5 Moyen E: Il s'agirait pour le Ministère en quelque sorte d'assurer la conservation de son réseau pendant la période du 15 avril au 15 novembre, correspondant donc à l'entretien d'été. Cette fois c'est le Ministère lui-même qui, avec l'aide de son personnel et de son outillage, procéderait à un tel objectif dans le N.O.Q., si ce n'est par exemple, le renouvellement des pavages d'asphalte ou la préparation de certains matériaux comme les graviers concassés.

IV- PLAN D'OPERATIONS ET MATRICE BUDGETAIRE

4.1 Plan d'Opérations:

Il est assez difficile de planifier dans tous les détails les étapes de l'aménagement d'un territoire aussi vaste qu'est le Nord-Ouest Québécois, d'autant que le programme proposé est un programme sectoriel et que jusqu'à présent l'équipe PTB du Ministère de la Voirie n'a pas été au delà de l'étape des activités dans la structure de programme proposée, et que même à ce niveau la définition et la répartition des différentes activités sont sources de nombreuses controverses. Toutefois, des estimations de durée globale de ces projets de réfection totale ou partielle des routes, ont été établies et nous en reproduisons ci-dessous le détail:

TABLEAU I

- ROUTES PRINCIPALES:

101	Témiscamingue	5 ans
109	Amos-Matagami	3 ans
109	Abitibi-Est	4 ans
113	Abitibi-Est	3 ans
117	Rouyn-Noranda	4 ans

- ROUTES REGIONALES:

382	Témiscamingue	5 ans
386	Abitibi-Est	5 ans
388	Abitibi-Ouest	1 an
393	Abitibi-Ouest	3 ans
397	Abitibi-Est	5 ans

TOTAL: 5 ans

La mise en oeuvre et ses problèmes

Un retard dans la mise en oeuvre doit cependant être envisageable pour les causes suivantes qui pourraient survenir:

- Le budget d'immobilisation affecté à l'article "construction et réfection routière" ne permet pas au Ministère actuellement de terminer le réseau routier des grandes routes avec surface en béton bitumineux avant 1980.
- Bien que de nombreuses sources d'approvisionnement en gravier soient disponibles dans la région et diminuent les coûts de transport des matériaux granulaires pour fondation routière, cet avantage est annihilé par le coût de transport d'autres matériaux venant des grands centres éloignés, comme les produits pétroliers, l'acier, le ciment.
- Le climat n'est pas favorable dans la région pour les travaux de construction routière. Des températures de -40°F font descendre la gelée sous la structure des routes à des profondeurs plus basses que dans le sud de la province et créent les bouleversements routiers plus considérables.
- La table d'eau se situe près de la surface des sols, surtout dans les 2 comtés d'Abitibi et occasionne des coûts de drainage plus élevés.
- La saison propice à la manipulation des terrassements est plus courte que dans le sud de la province et peut affecter le rendement.

Le tout peut être réalisé, mais bien entendu, à des coûts de construction plus élevés.

Liste des articles et Postes Budgétaires correspondant au Tableau II

- Article 2 : Entretien des routes
 - Poste 1: crédit des divisions
 - Poste 5: entretien des systèmes d'éclairage et signalisation lumineuse.
 - Poste 6: aménagement et embellissement des abords de routes y compris l'entretien des haltes routières.
 - Poste 7: signalisation ordinaire (signaux, lignes blanches, etc.)
 - Poste 11: traitements de surface, couches d'usure, rechargements de gravier.
 - Poste 14: responsabilités publiques
 - Poste 21: crédit des divisions (entretien à la journée)
 - Poste 22: contrats
 - Poste 23: subventions.
- Article 3-2: Entretien des ponts
 - Poste 32: crédit des divisions
- Article 5: Subventions
 - Poste 40: travaux d'asphaltage ou de réfection exécutés par le Ministère de la Voirie sur des rues ou chemins qu'il n'entretient pas et qu'il ne prendra pas à sa charge à la suite de ces travaux.
 - Poste 41: subventions aux municipalités pour des travaux d'asphaltage ou de réfection qu'elles exécutent sur des rues ou chemins non à l'entretien du ministère de la Voirie et qu'il ne prendra pas à sa charge à la suite de ces travaux.
- Article 7-1: Construction et réfection des routes
 - Poste 53: travaux de réfection occasionnés par le drainage y compris les travaux à contrat ou à la journée commencés l'année précédente et à terminer l'année suivante.

Poste 54: approches de ponts; construction et réfection de ponceaux à la charge du département de la Voirie, y compris les travaux à contrat ou à la journée, commencés l'année précédente et à terminer l'année suivante.

Poste 56: travaux à la journée commencés l'année précédente et à terminer l'année suivante.

-a: projets spéciaux.

Poste 58: construction et réfection de routes.

-a: projets spéciaux.

-b: Voirie régionale

Poste 59: expropriations

Poste 62: traitements du personnel permanent du service de la construction (ingénieurs, résidents, surveillants de travaux, expropriateurs).

Poste 63: arpentage et surveillance (chaineur, homme de mise etc.).

- Article 7-6: Terrains de camping.

Poste 74: établissement de haltes routières, terrains de camping et relais routiers.

- Article 7-5: Construction et réfection de ponts

Poste 85: construction et réfection

Poste 92: ponts municipaux.

V- CRITERES D'EVALUATION

On pourrait établir deux sortes de critères pour ce programme sectoriel d'aménagement du Nord-Ouest Québécois:

5.1 - les critères de performance:

qui seraient faciles à calculer en fonction du prix de revient de construction ou de réfection des routes dans cette région et par un contrôle rigoureux de réalisation.

5.2

- les critères d'utilité:

qui définiraient l'impact de cet aménagement. Mais ces critères doivent encore être définis en ce qui concerne le Ministère de la Voirie.

On pourrait proposer toutefois trois sortes de critères:

- pour la totalité du réseau:

la diminution en % des voies endommagées et par suite de fondations à refaire.

la diminution en % des accidents découlant d'une plus grande sécurité.

l'augmentation en % des véhicules utilisant ces routes.

Ceci pourrait être réalisé par des contrôles routiers.

- pour les régions à vocation touristique:

l'augmentation en % des touristes; peut être difficile à calculer et assez peu évaluatif.

- pour les régions minières et forestières:

il serait peut être possible de déterminer de combien les prix des transports routiers ont diminué, permettant ainsi des coûts très concurrentiels avec les autres moyens de communication.

ANNEXES

TABLEAU I

Territoire: Le Nord-Ouest Québécois

District N°6 (1970)

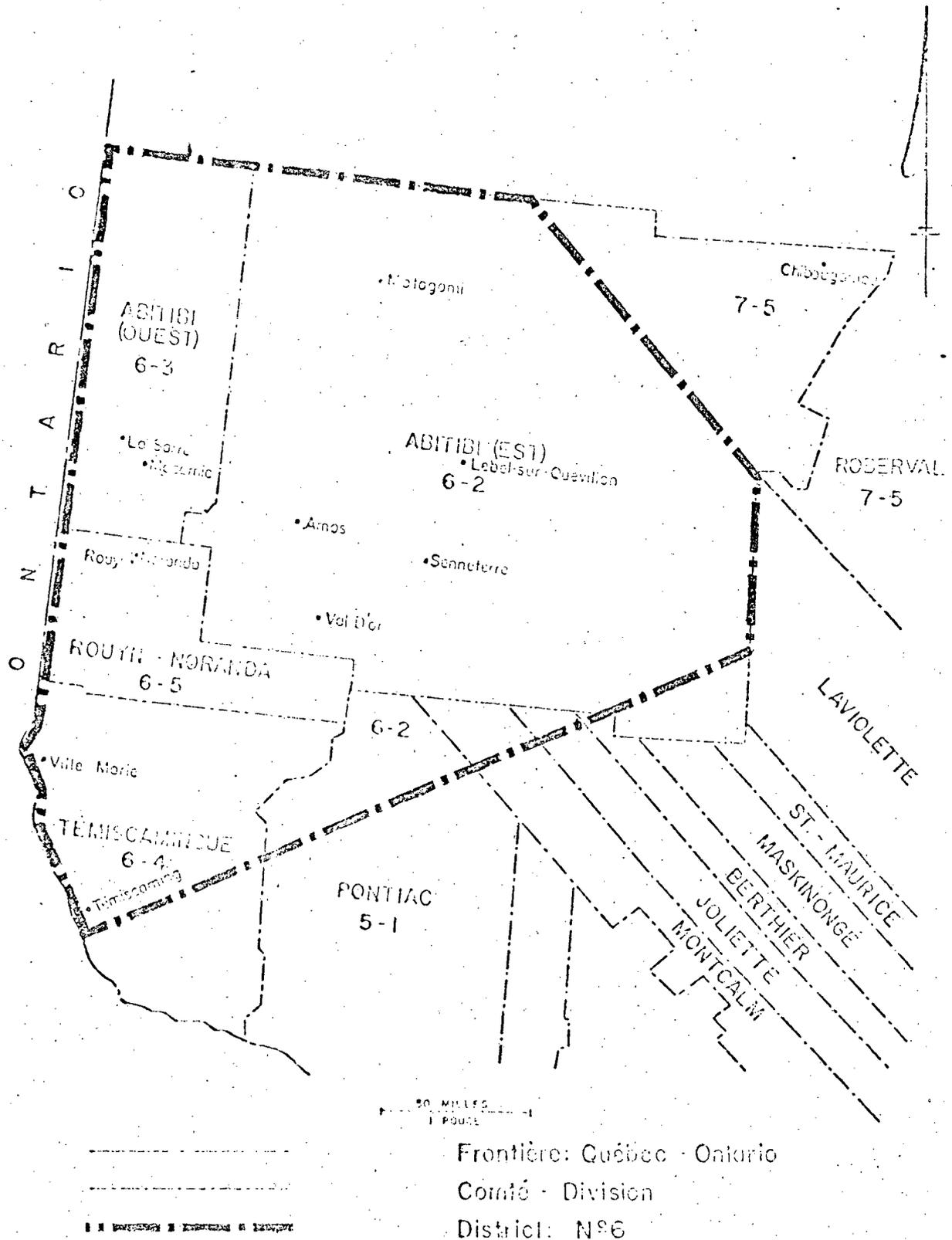


FIGURE I

LA POPULATION DES PRINCIPALES LOCALITES CONSTITUEES DE 1,000 HABITANTS ET PLUS

POPULATION
milliers

REGION DU NORD - OUEST

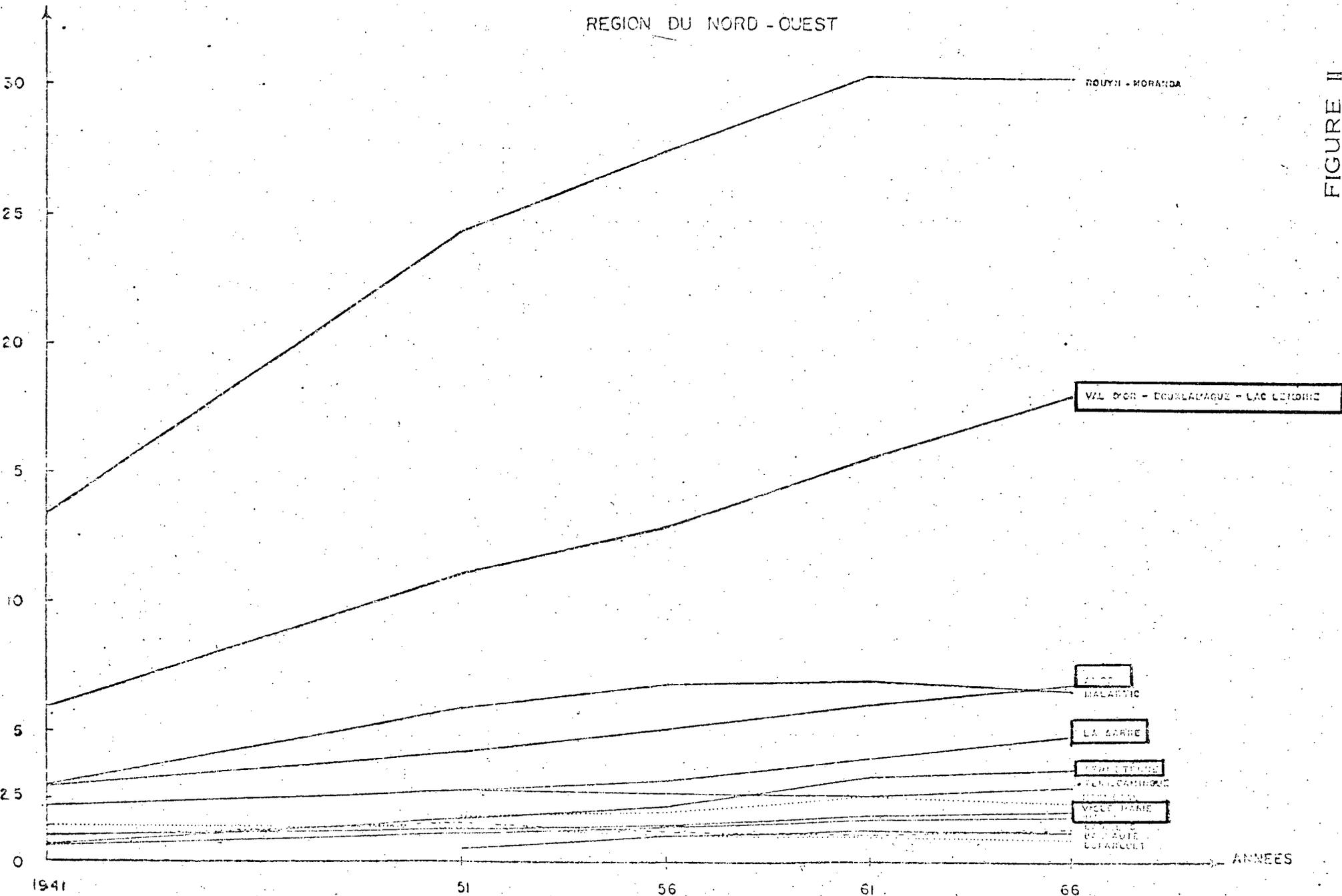


FIGURE II

ANNEES

1941

51

56

61

66

EVOLUTION DE LA POPULATION DES VILLES (indice 100 en 1941)

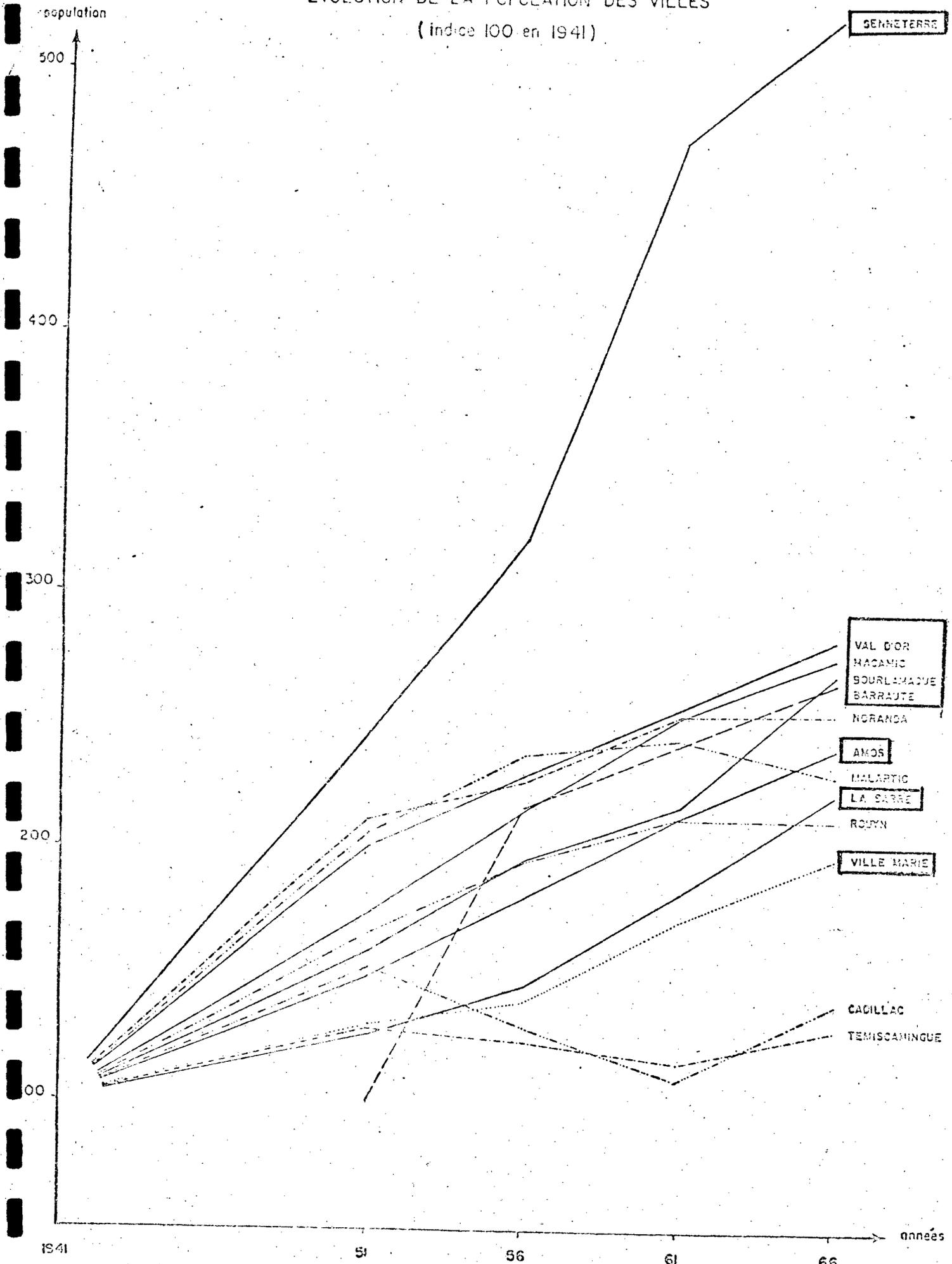


FIGURE III

MINISTÈRE DE LA VOÏE -- PROVINCE DE QUÉBEC

MISSION DE PLANNIFICATION

TABLÉAU VII

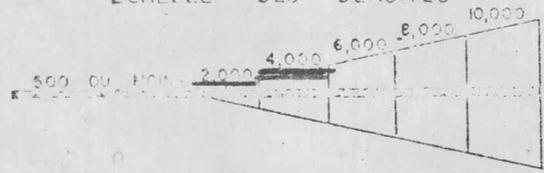
DU NORD-OUEST QUÉBÉCOIS

DIAGRAMME D'ÉCOULEMENT DE LA CIRCULATION

ANNÉE D'ÉVALUATION: 1967 SERVICE TECHNIQUE DE LA CIRCULATION

ROUTE & NUMÉRO

ÉCHELLE DES DENSITÉS



Moyenne Journalière Annuelle

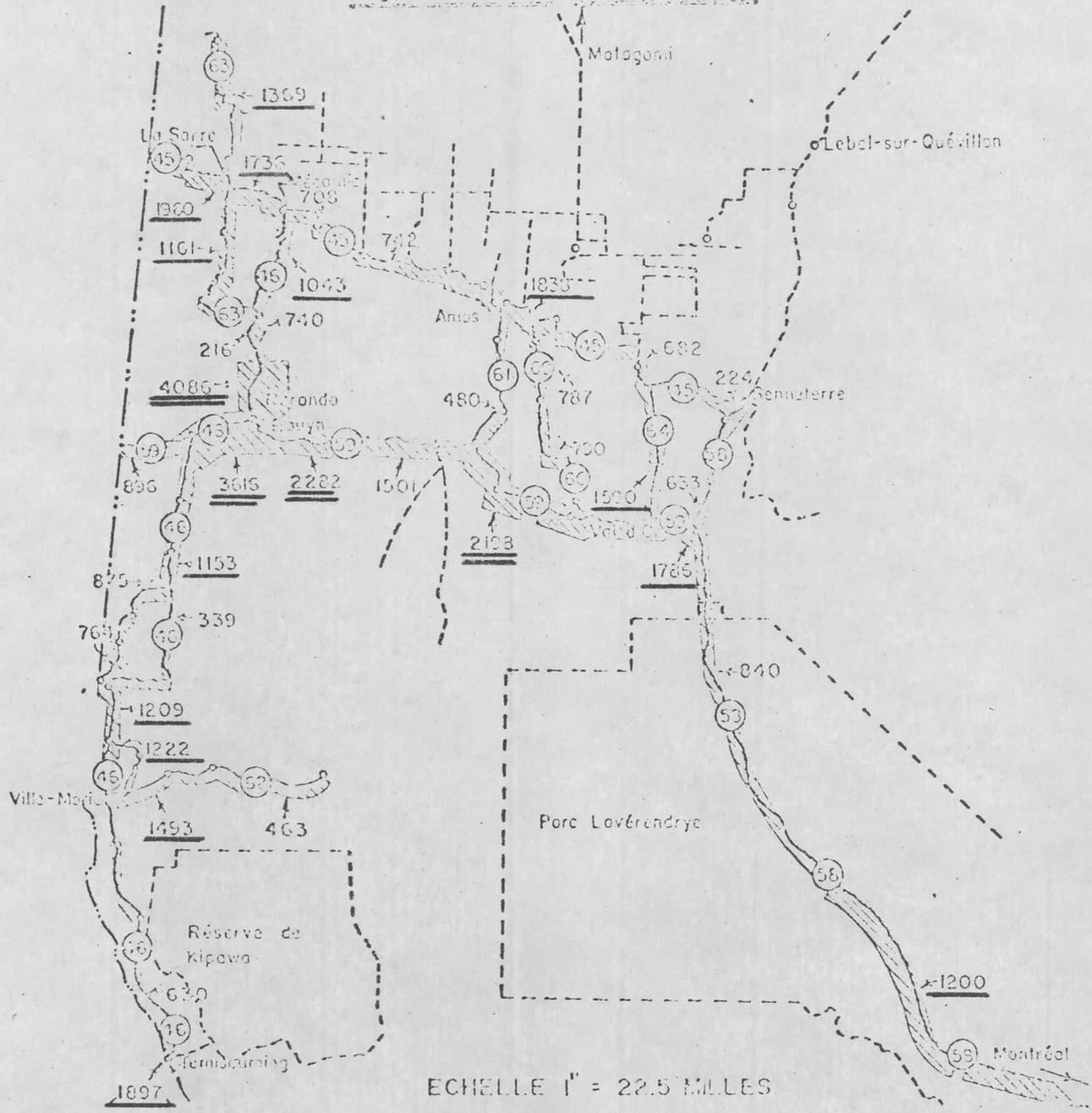


FIGURE IV

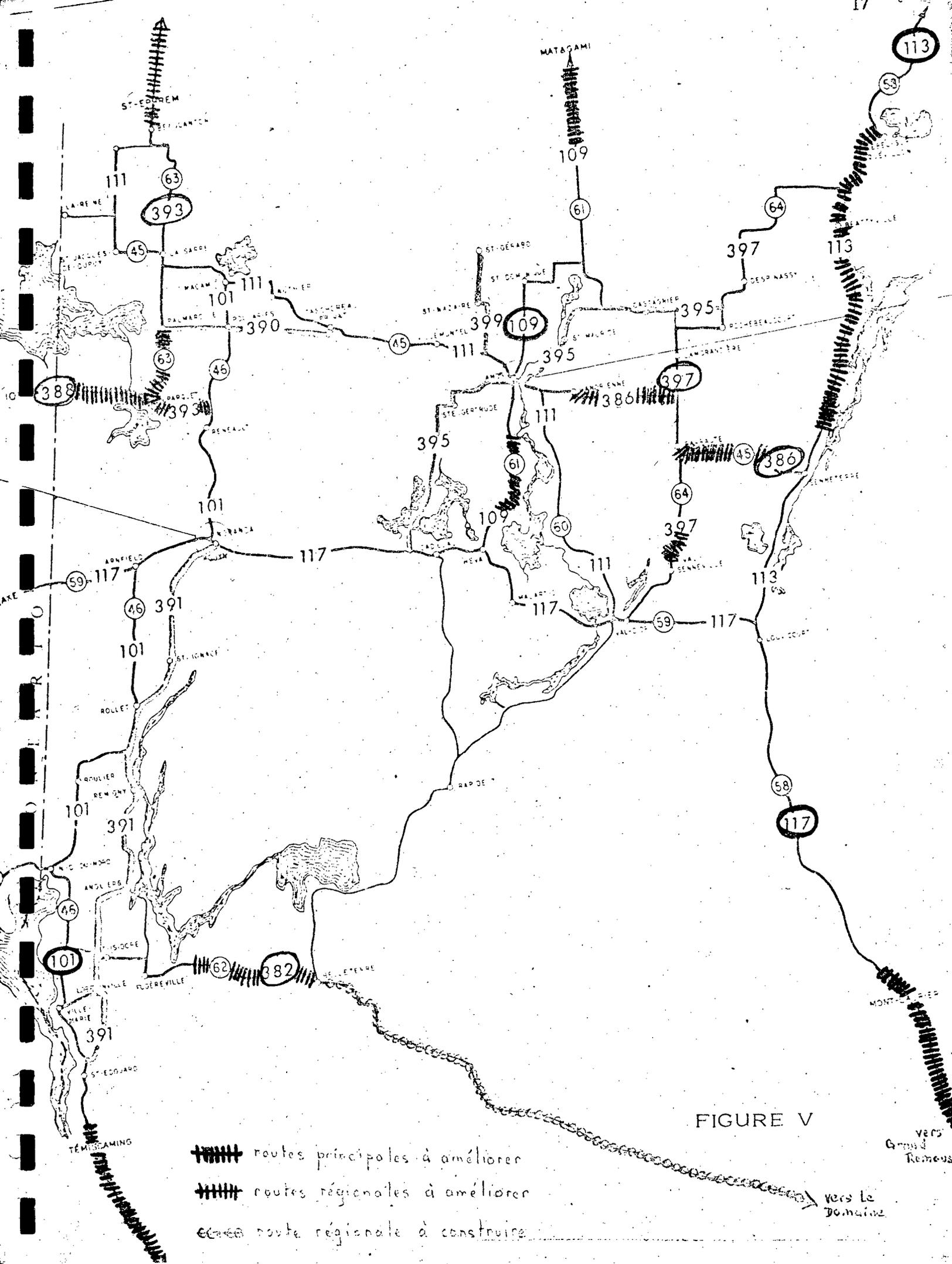


FIGURE V

- ▬▬▬▬ routes principales à améliorer
- ▬▬▬▬ routes régionales à améliorer
- - - - route régionale à construire

VERS
Grand
Remous

vers Le
Domaine

COMPARAISON DES PREVISIONS FAITES EN OCTOBRE 1970
ET EN AVRIL 1971 SUR LE PROGRAMME D'AMENAGEMENT
DU NORD-OUEST QUEBECOIS POUR L'ANNEE BUDGETAIRE
1971-1972

Introduction

Pour ajuster les prévisions d'avril 1971 aux chiffres avancés dans le programme sectoriel d'aménagement du Nord-Ouest Québécois d'octobre 1970, nous avons procédé de la façon qui va suivre, qui n'est certainement pas la meilleure et la plus représentative des réalisations probables pour cette région, mais ne pouvant pas aller dans un détail beaucoup plus précis, il nous a semblé que cette méthode offrait quand même l'avantage relatif de représenter les dernières prévisions telles que reproduites dans le budget-programme 1971-1972 et de permettre ainsi une comparaison intéressante.

Remarque

Il nous a fallu également ajuster les chiffres d'octobre 1970 aux nouvelles activités, sous-activités et sous-fonctions de la structure de programme, puisqu'entre les deux dates, celles-ci furent rectifiées.

Comparaison

I/ Fonction UTILISATION:

1. Sous-fonction: Exploitation d'hiver:

En ce qui concerne les prévisions d'octobre 1970, nous avons regroupé les deux sous-activités de "dénéigement à la journée" et de "dénéigement à contrat", puisqu'en avril 1971 ceci ne correspond plus qu'à une seule sous-activité.

Il en a été de même pour les deux sous-activités de "déglacage", qui se réfère au programme opérationnel no 27 de la Direction de l'Entretien en ce qui concerne les prévisions d'avril 1971.

Pour la sous-activité de "subventions", elle n'existe plus en avril 1971, cependant dans les prévisions établies par la Direction de l'Entretien, celles-ci apparaissent dans un programme opérationnel pour la région considérée (budget-programme 1971-1972 Annexe III p. 217 programme no 28) et par conséquent la comparaison a été possible.,

Enfin pour le terme "activités connexes" qui était une sous-activité d'octobre 1970 et que nous avons conservé pour cette comparaison dans un but de facilité, il regroupe pour avril 1971 les divers programmes opérationnels de la Direction de l'Entretien apparaissant dans la sous-fonction exploitation d'hiver soit:

no 24 pour la région 8₀: 47,600
 no 25 pour la région 8₀: 78,100
 no 26 pour la région 8₀: 122,700

2. Sous-fonction: Aide au Usagers:

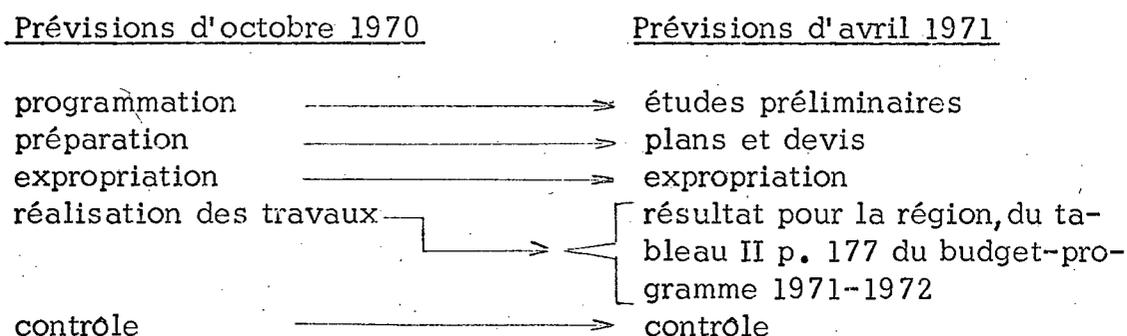
Cette sous-fonction se rapporte à la sous-fonction: "information aux usagers" d'octobre 1970 et concerne principalement la sous-activité "état des routes" pour les deux cas. Pour établir la somme de cette sous-activité, "état des routes" en avril 1971, ne possédant qu'un total pour toutes les régions, nous avons retiré sur le total, la partie qui pouvait se reporter à la région 8₀ en fonction du nombre de milles de cette région par rapport au nombre de milles totaux.

3. Sous-fonction: Contrôle et Surveillance:

Bien que la sous-activité "Contrôle du trafic lourd" ait existé lors des deux prévisions, nous n'avons pas d'évaluation pour avril 1971.

II/ Fonction CONSTRUCTION:

Nous avons ajusté pour chaque sous-fonction, les sous-activités de la façon suivante:



En ce qui concerne les prévisions d'avril 1971, ne possédant que les totaux globaux pour la province nous avons pour chaque type de route, multiplié le total de la sous-activité correspondante par le nombre de milles de ce type de route dans la région 8₀ et divisé par le nombre de milles total de ce type de route dans toute la province (routes construites dans l'année budgétaire 1971-1972, bien entendu).

Nous devons noter au passage le déséquilibre certain qu'il y a entre les prévisions d'octobre 1970 et celles d'avril 1971, qui s'explique par le fait que:

- 1) les prévisions d'octobre 1970 étant très arbitraires à l'époque, furent alors sous-évaluées ou sur-évaluées.
- 2) celle d'avril 1971 sont basées sur le total de chaque sous-activité, et, fonction du nombre de milles construits par type de route dans la région considérée. Or là encore, elles peuvent être légèrement sur-évaluées par le fait que rien ne prouve que les "études préliminaires", "plans et devis", "contrôle" etc... Sont en fonction directe du nombre de milles construits dans la région et sur ce type de route. Toutefois il fallait bien appliquer cette solution qui dans l'état actuel des choses était la seule alternative possible.

En ce qui concerne les expropriations, les chiffres d'avril 1971, sont ceux fournis pour la région par le service des Expropriations lui-même, et par conséquent reflètent la réalité. Cependant n'ayant que le total de \$100,000 pour la région il a fallu le partager proportionnellement au nombre de milles construits par type de route, soit:

Routes principales:	\$45,365
Routes régionales:	\$29,520
Autres routes:	\$25,115

ce qui est également relativement arbitraire comme partage.

III/ Fonction CONSERVATION:

En ce qui concerne cette fonction, les sous-fonctions d'octobre 1970 ne correspondent pas avec celles d'avril 1971. Il a donc fallu regrouper au niveau des sous-activités d'octobre 1970, les éléments qui représentent les sous-fonctions d'avril 1971. Ainsi nous aurons:

<u>Prévisions d'octobre 1970</u>		<u>Prévisions d'avril 1971</u>
revêtement	—————>	chaussées
fondation, drainage, accotement	—————>	chaussées
ponts et tunnels	—————>	structures
marquage	—————>	contrôle et sécurité
signalisation	—————>	contrôle et sécurité
embellissement	—————>	préservation et confort
feux lumineux	—————>	contrôle et sécurité
garde-fous	—————>	contrôle et sécurité
aires de repos	—————>	préservation et confort

Il est à noter également pour cette fonction la sur-évaluation des prévisions d'octobre 1970 en ce qui concerne la sous-fonction: "Chaussées".

IV/ Fonction DISTRIBUTION:

Pour les prévisions d'avril 1971, nous avons procédé également à un partage proportionnel au nombre de milles pour la région considérée. Par conséquent, c'est avec un esprit tout à fait critique et conscient des faits, qu'il faudra évaluer les différences entre les prévisions pour cette fonction.

Sous-fonction et fonction	Prévisions d'oc- tobre 1970	Prévisions d'avril 1971	Différences
---------------------------	--------------------------------	----------------------------	-------------

Exploitation d'hiver

Déneigement	1,175,000	1,039,800	- 135,200
Déglçage	1,205,000	203,200	-1,001,800
Subventions	500,000	954,300	+ 454,300
Activités connexes	20,000	47,600	+ 27,600
		78,100	+ 228,400
		122,700	
Total	2,900,000	2,445,700	- 454,300

Aide aux usagers

Etat des routes	10,000	19,460	+ 9,460
Total	10,000	19,460	+ 9,460

Contrôle et Surveillance

Contrôle du trafic lourd	15,000	—	- 15,000
Total	15,000	—	- 15,000

UTILISATION	2,925,000	2,465,160	- 459,840
-------------	-----------	-----------	-----------

Routes Principales

Etudes préliminaires	5,000	49,895	+ 44,895
Plans et Devis	50,000	156,255	+ 106,255
Expropriation	50,000	45,365	- 4,635
Réalisation des travaux	2,500,000	3,897,413	+ 1,397,413
Contrôle	100,000	229,690	+ 129,690
Total	2,705,000	4,378,618	+ 1,673,618

Routes Régionales

Etudes préliminaires	5,000	52,955	+ 47,955
Plans et Devis	50,000	144,810	+ 94,810
Expropriations	50,000	29,520	- 20,480

Réalisation des travaux	3,000,000	1,482,084	-	1,517,916
Contrôle	100,000	159,325	+	59,325
Total	3,205,000	1,868,694	-	1,336,306

Autres Routes

Etudes préliminaires	5,000	7,510	+	2,510
Plans et Devis	20,000	34,015	+	14,015
Expropriations	10,000	25,115	+	15,115
Réalisation des travaux	525,000	272,400	-	252,600
Contrôle	30,000	135,000	+	105,000
Total	590,000	474,040	-	115,960

CONSTRUCTION	6,500,000	6,721,352	+	221,352
--------------	-----------	-----------	---	---------

Chaussées	3,995,000	1,721,604	-	2,273,396
Structures	200,000	254,398	+	54,398
Eléments de préservation et confort	45,000	386,132	+	341,132
Equipement de contrôle et de sécurité	360,000	202,019	-	157,981

CONSERVATION	4,600,000	2,564,153	-	2,035,847
--------------	-----------	-----------	---	-----------

Exploitation d'hiver	450,000	150,370	-	299,630
Asphaltage et réfection des rues	50,000	150,365	+	100,365
Ponts	50,000	96,445	+	46,445

DISTRIBUTION	550,000	397,180	-	152,820
--------------	---------	---------	---	---------

Grand Total	<u>14,575,000</u>	<u>12,147,845</u>	-	2,427,155
-------------	-------------------	-------------------	---	-----------

PROGRAMME DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION 1971 - 1972

Comtés	Route ou Chemin	Estimation partielle de l'activité de réalisation		
		Prévisions d'octobre 1970	Prévisions d'avril 1971	Différences
Témiscamingue	101	500,000	1,117,453	+ 617,453
Abitibi-Est	109 Amos-Matagami	450,000	500,000	+ 50,000
Abitibi-Est	109	125,000	300,000	+ 175,000
Abitibi-Est	113 Senneterre-Lebel	350,000	350,000	_____
Rouyn-Noranda	117	200,000	300,960	+ 100,960
Témiscamingue	382	100,000	_____	- 100,000
Témiscamingue	382 Belleterre-Domaine	200,000	_____	- 200,000
Abitibi-Est	386	150,000	175,000	+ 25,000
Abitibi-Ouest	388 Duparquet-Matesson	300,000	200,000	- 100,000
Abitibi-Ouest	393	200,000	400,000	+ 200,000
Abitibi-Est	397	120,000	154,960	+ 34,960
Divers	Chemins de Desserte	300,000	658,724	+ 358,724
Total		2,995,000	4,157,097	+ 1,162,097

IMPORTANT !

NORME MINISTÉRIELLE

Cette enveloppe est normalisée pour le courrier pesant au moins 41,7 grammes ou pour les documents "non-pliables" (films, photos, certificats, etc.).

Vous n'avez pas de balance postale ?

Faites ce petit calcul pour déterminer le poids du contenu de votre envoi.

(1) 4,5 grammes
X _____
Nombre de feuilles
215 mm X 280 mm
(8 1/2" X 11")
_____ grammes

(2) 5,7 grammes
X _____
Nombre de feuilles
215 mm X 355 mm
(8 1/2" X 14")
_____ grammes

_____ Résultat (1)
+ _____ Résultat (2)
_____ Poids total

N.B.: Si le poids de votre envoi est inférieur à 41,7 grammes, veuillez utiliser une enveloppe P-237 ou P-238 ou sinon indiquer la mention "non-pliable" au recto de l'enveloppe.

MINISTERE DES TRANSPORTS



QTR A 108 558