

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Étude technique

Réseau de camionnage

DOCUMENT DE TRAVAIL
VERSION FINALE

Mai 2001

RECHERCHE ET RÉDACTION

Chantale Thiboutot, M. en aménagement du territoire et en développement régional

RÉVISION ET HARMONISATION DES TEXTES

Michel Baril, technicien en travaux publics, Service des liaisons avec les partenaires et usagés, DATNQ

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

Gaétan Lessard, agent de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ

SOUTIEN TECHNIQUE

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

Jocelyne Desrosiers, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

France Landry, technicienne en cartographie, Service des inventaires et plan, DATNQ

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

REMERCIEMENTS

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

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

Ministère des Transports

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

Service des inventaires et plan

Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1

Téléphone : (819) 763-3237

Télécopieur : (819) 763-3493

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	VII
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE	3
2.1 Loi sur la voirie.....	3
2.2 Loi sur les transports.....	3
2.3 Code de la sécurité routière	4
2.4 Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds	5
2.5 Code municipal du Québec	6
2.6 Règlement concernant les périodes de dégel annuel pour les années 1996 à 2000	6
2.7 Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers	7
2.8 Règlement sur le transport des matières dangereuses.....	7
2.9 Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers	7
2.10 Règlement concernant l'approbation des balances.....	8
2.11 Règlement sur la signalisation routière	8
2.12 Règlement sur les points d'inaptitude imputés aux transporteurs	9
2.13 Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds	9
3.0 RÉSEAU DE CAMIONNAGE	11
3.1 Classification du réseau de camionnage	11
3.2 Signalisation du réseau de camionnage	12
3.3 Réseau de camionnage de l'Abitibi-Témiscamingue	13
4.0 HARMONISATION DU RÉSEAU ET DE LA RÉGLEMENTATION	15
4.1 Harmonisation du réseau	15
4.2 Harmonisation de la signalisation	15
4.3 Harmonisation de la réglementation	16

5.0 CONCLUSION	19
LEXIQUE.....	21
BIBLIOGRAPHIE	23

ANNEXES

- 1 Articles pertinents du *Code de la sécurité routière*
- 2 Panneaux et panonceaux de signalisation

LISTE DE CARTE ET DE TABLEAU

CARTE

1. Classification du réseau de camionnage de l'Abitibi-Témiscamingue en pochette
La dimension originale de la carte est de 55 par 70 cm.

TABLEAU

1. Lois et règlements associés au transport des marchandises..... 10

NOTE AU LECTEUR

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

RÉSUMÉ

Cette étude s'inscrit dans le processus d'élaboration du plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue. Elle se concentre sur l'examen du réseau de camionnage. Cette étude se veut un apport pour les gestionnaires, les administrateurs et les utilisateurs du réseau.

Dans la foulée des actions visant à faciliter la gestion du réseau routier québécois, le ministère des Transports (MTQ) a implanté, en 1996, un réseau de camionnage. Un tel réseau permet d'atteindre plusieurs objectifs :

- diriger les véhicules lourds sur un réseau plus approprié pour minimiser la détérioration des infrastructures et réduire les inconvénients que présente la circulation des camions en dehors des grandes artères;
- faciliter le contrôle routier et ainsi atteindre plus facilement les objectifs de protection du réseau, de sécurité routière et d'équité entre les transporteurs;
- permettre aux municipalités de planifier plus facilement la circulation des véhicules lourds (les plaintes liées au bruit, à la pollution, à la vitesse, aux dommages causés au réseau, etc.);
- permettre au MTQ et aux municipalités de cibler les interventions visant à améliorer le niveau de service des routes les plus utilisées.

Le réseau de camionnage comprend trois niveaux de routes indiqués par les couleurs vert, jaune et rouge. L'accès aux routes de transit (vert) est autorisé à tout véhicule lourd. Ces routes comportent un minimum de restrictions à la circulation des véhicules lourds et les camionneurs sont incités à les emprunter le plus souvent possible. Les routes nationales constituent essentiellement les routes de transit. L'accès aux routes restreintes (jaune) est autorisé à tout véhicule lourd, mais leur circulation est soumise à certaines restrictions (ponts à tonnage réduit, viaducs de faible hauteur, etc.); il s'agit surtout des routes régionales et collectrices. Le camionneur devrait emprunter cette classe de route sur la plus courte distance possible pour atteindre le réseau routier de transit. Les routes interdites (rouge) sont fermées à la circulation des véhicules lourds. Des exceptions sont prévues essentiellement aux fins du transport local. Un panneau de signalisation « Accès interdit aux véhicules lourds » auquel est joint un panneau « Excepté livraison locale » identifie les routes de ce niveau. Le Ministère publie et maintient à jour une carte du réseau de camionnage du Québec.

Les municipalités ont le pouvoir de régler la circulation des véhicules lourds sur leur réseau. Il est opportun toutefois d'harmoniser les règles de circulation des véhicules lourds sur les deux réseaux (MTQ et municipal). C'est pourquoi le Ministère doit approuver tout règlement en la matière. Une brochure intitulée *La circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal* est offerte aux municipalités; elle comprend une liste des critères permettant de limiter la circulation des camions, un exemple de règlement municipal d'interdiction et la signalisation normalisée.

1.0 INTRODUCTION

Au Québec, plusieurs intervenants se partagent la gestion d'un vaste réseau routier. Ce partage s'effectue selon la fonction de la route.

Dans un premier temps, il est à noter que le réseau sous la gestion du ministère des Transports (MTQ) a pour vocation de relier les principales concentrations de population, les équipements et les territoires d'importance nationale et régionale. La circulation que l'on y retrouve en est principalement une de transit. En Abitibi-Témiscamingue, ce réseau représente 2 230 km de route.

Dans un second temps, le réseau sous la gestion des municipalités dessert plutôt une clientèle locale. Le principal rôle de ce réseau est de permettre l'accès aux commerces et à la propriété riveraine urbaine ou rurale.

Bien qu'il existe d'autres réseaux routiers, comme le réseau de chemins forestiers sous la responsabilité d'entreprises forestières ou du ministère des Ressources naturelles, la présente étude ne traite que des réseaux routiers sous la responsabilité du MTQ et des municipalités.

Au Québec, le réseau de camionnage permet de canaliser la circulation lourde sur des routes construites et entretenues en fonction de la circulation de ce type de véhicules. La concentration de la circulation lourde sur des routes spécifiques permet de préserver la qualité des infrastructures et d'exercer un contrôle sur les véhicules. Ainsi, le réseau de camionnage vise à assurer la sécurité des usagers de la route et à préserver la qualité de vie des riverains.

En Abitibi-Témiscamingue, les caractéristiques régionales s'ajoutent aux considérations provinciales. D'une part, l'économie régionale s'appuie largement sur l'exploitation des ressources naturelles¹ dont le transport met à l'épreuve la capacité des routes. D'autre part, les types de sol de la région sont variés (glaise, roche, etc.) et certains tronçons de route sont plus sensibles au poids de la circulation. De plus, les routes sont soumises aux particularités de la température régionale, avec ses intempéries, ses périodes de gel et de dégel.

À l'échelle municipale, il convient également de parler de l'importance du réseau de camionnage. En effet, pour éviter la détérioration précoce des routes locales et dans le but de veiller à assurer la sécurité et la qualité de vie des citoyens, le réseau de camionnage permet de concentrer ce trafic sur un tracé capable, par sa construction et son entretien, de soutenir la circulation lourde.

1 Fréchette P., Vézina J-P., *L'économie du Québec*, 4^e édition, Éditions Études Vivantes, 1994, p. 159.

Afin de guider les interventions, tant au niveau des politiques et de l'administration gouvernementale qu'à l'échelle des actions concrètes à poser sur le réseau routier, le gouvernement du Québec et le ministère des Transports ont établi des orientations en s'appuyant sur les principales préoccupations de l'État, à savoir : la mobilité nécessaire au développement social et économique, la qualité des infrastructures et la fiabilité des systèmes de transport ainsi que la sécurité des usagers².

Pour chaque orientation identifiée, le ministère des Transports a défini des axes d'intervention et des objectifs à atteindre tels que réduire, d'ici 2001, la réglementation à caractère économique dans le domaine des transports, améliorer les caractéristiques fonctionnelles du réseau routier stratégique (confort, sécurité et capacité) ainsi que l'accès aux régions ressources, améliorer la qualité du réseau routier, réduire de 25 %, entre 1998 et 2003 et en collaboration avec nos partenaires, le nombre d'accidents routiers impliquant un véhicule lourd.

2 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, <http://www.mtq.gouv.qc.ca>, *Plan stratégique 1999 - 2002*.

2.0 CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Le réseau de camionnage du Québec est régi par plusieurs lois, codes et règlements. Chacun de ces outils réglementaires s'applique à des intervenants et à des situations différentes.

Le présent chapitre décrit brièvement le contexte réglementaire ayant permis d'établir le réseau de camionnage au Québec. Les champs d'application des principales lois relatives au transport de marchandises y sont présentés de même que les règlements contenant des dispositions à ce sujet.

2.1 Loi sur la voirie

La *Loi sur la voirie*³ « s'applique aux routes dont la gestion incombe au ministre des Transports »⁴. Elle permet au gouvernement du Québec de transférer la responsabilité d'une route, du ministre à une municipalité ou l'inverse⁵. La *Loi sur la voirie* établit les pouvoirs et les responsabilités du ministre dans la gestion du réseau routier. En vertu de l'article 22 de cette loi, « le ministre peut interdire ou limiter l'accès à une route, aux endroits qu'il détermine ».

2.2 Loi sur les transports

La *Loi sur les transports* s'applique, entre autres, « aux véhicules et autres moyens ou systèmes de transports, sauf les navires, bâtiments ou aéronefs, qui sont utilisés dans les limites territoriales du Québec, notamment ceux qui sont régis par le *Code de la sécurité routière* » et « au courtage en transport et à la location de véhicules »⁶. Dans le cadre de cette loi, « le courtage en transport désigne le fait d'agir comme courtier pour le transport d'une matière en vrac ou le fait d'agir pour le compte d'un titulaire de permis pour un tel transport »⁷.

L'article 3 de la *Loi sur les transports* détermine les devoirs et les pouvoirs du ministre des Transports en ce qui a trait à la réglementation du transport des marchandises. En vertu de cet article, le ministre assume la principale charge relative au réseau de camionnage. Il « doit dresser un plan des systèmes de transport au Québec, faire la nomenclature des coûts, tarifs de transports et, sujet à l'approbation du gouvernement, prendre les mesures destinées à les améliorer en les coordonnant et en les intégrant »⁸.

L'article 5 de la *Loi sur les transports* précise les pouvoirs que le ministre peut exercer par règlement. Il est notamment en mesure d'établir « des normes, des conditions ou des modalités de construction, d'utilisation, de garde, d'entretien, de propriété, de

3 *Loi sur la voirie*, L.R.Q., c. V-9.

4 *Loi sur la voirie*, L.R.Q., c. V-9., 1992, c. 54, a. 1.

5 *Loi sur la voirie*, L.R.Q., c. V-9., 1992, c. 54, a. 3.

6 *Loi sur les transports*, L.R.Q., c. T-12.

7 Ibid.

8 *Loi sur les transports*, L.R.Q., c. T-12, a. 3.

possession ou de location, de salubrité et de sécurité d'un moyen ou d'un système de transport »⁹. Par l'alinéa c du même article, le ministre a le pouvoir de déterminer les activités requérant un permis en considérant entre autre le type de marchandises transportées et le type de transporteurs. Il est aussi en mesure de déterminer les classes et catégories de permis, les conditions de maintien, la durée d'un permis et les exigences applicables à la gestion et au financement des moyens ou systèmes de transport.

Le ministre peut fixer les exigences contractuelles applicables aux personnes ou transporteurs visés par la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*¹⁰. Il peut « déterminer les fonctions, pouvoirs, droits et obligations des titulaires de permis de courtage ainsi que ceux des titulaires de permis pour le transport d'une matière en vrac relativement au service de courtage »¹¹.

La *Loi sur les transports* détermine la zone à l'intérieur de laquelle les activités de courtage peuvent avoir lieu, la durée maximale du permis de courtage, les modalités de renouvellement, de suspension, de délivrance, de modification et de révocation.

Enfin, la *Loi sur les transports* présente les fonctions, les membres et les pouvoirs de la Corporation régionale de camionneurs abonnés à un service de courtage. Elle précise, entre autres, les droits dont dispose la Commission des transports du Québec de réaliser des enquêtes et des inspections auprès des transporteurs, les recours possibles devant le tribunal administratif du Québec et les dispositions pénales qui y sont associées.

2.3 Code de la sécurité routière

Tel que mentionné à l'article 1 du *Code de la sécurité routière*¹², celui-ci régit l'utilisation des véhicules sur les routes publiques et, dans les cas mentionnés, sur certaines routes et terrains privés. Il établit les règles relatives à la sécurité routière, à l'immatriculation des véhicules routiers et aux permis et licences dont l'administration relève de la Société de l'assurance automobile du Québec ainsi qu'au contrôle du transport routier des personnes et des marchandises.

Après avoir défini le sens des principales composantes du réseau routier, le *Code de la sécurité routière* détermine les règles et les normes en matière de signalisation routière, de charge et dimension, de transport des matières dangereuses et de circulation routière. Les articles 618 à 626 du *Code de la sécurité routière* distinguent les responsabilités et les pouvoirs de la Société de l'assurance automobile du Québec, du ministère des Transports et des municipalités relativement à ces thématiques.

9 *Loi sur les transports*, L.R.Q., c. T-12, a. 5.

10 Projet de loi n° 430 (1998).

11 *Loi sur les transports*, L.R.Q., c. T-12, a. 5.

12 *Code de la sécurité routière*, L.R.Q., c. C-24.2.

En vertu des articles, 291, 292.1, 293 et 293.1 du *Code de la sécurité routière*, les municipalités ont la responsabilité de signaler les interdictions de circuler sur les routes dont elles ont la charge.

L'article 291 du Code stipule que « la personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut restreindre ou interdire sur ce chemin, par une signalisation appropriée, la circulation de tous ou de certains véhicules lourds, notamment ceux dont la dimension ou le nombre d'essieux excède les limites maximales autorisées »¹³. Le deuxième alinéa de cet article précise que les municipalités peuvent, par règlement et sous l'approbation du ministre, limiter la circulation des véhicules lourds sur les routes dont elles ont la charge.

Dans le cas d'une *livraison locale*, la restriction ou l'interdiction de circuler peut être partiellement levée, lorsque la signalisation l'indique¹⁴. Lors d'événements spéciaux, l'organisme responsable d'une route peut en limiter temporairement l'accès, conformément à l'article 293 du Code.

Le 5^e alinéa de l'article 626 du *Code de la sécurité routière* confirme ces règles en ajoutant que sur les routes publiques dont la responsabilité relève d'une municipalité, celle-ci a le pouvoir d'interdire, avec ou sans exception, la circulation de véhicules.

À l'article 627, le *Code de la sécurité routière* précise cependant que toutes municipalités qui désirent modifier leurs règlements concernant la circulation des véhicules lourds sur les routes publiques dont elles ont la responsabilité doivent nécessairement les faire approuver par le ministre des Transports. Lors de l'étude de la demande de modification, le ministre tient compte des municipalités avoisinantes et des impacts que les changements proposés pourraient avoir au niveau régional.

2.4 Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds

La *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* fait suite au Projet de loi n^o 430. Cette loi modifie la *Loi sur l'assurance automobile*¹⁵, le *Code de la sécurité routière*, le *Code de procédure pénale*¹⁶, la *Loi sur les transports*¹⁷ et la *Loi sur la justice administrative*¹⁸. De plus, cette loi abroge la *Loi sur le camionnage*¹⁹ incluant le *Règlement sur la procédure de la Commission des transports du Québec*²⁰ et le *Règlement sur le camionnage*²¹.

13 *Code de la sécurité routière*, L.R.Q., c. C-24.2, a. 291.

14 *Code de la sécurité routière*, L.R.Q., c. C-24.2, a. 291.1.

15 *Loi sur l'assurance automobile* L.R.Q., c. A-25.

16 *Code de procédure pénale*, L.R.Q., c. C-25.1.

17 *Loi sur les transports*, L.R.Q., c. T-12.

18 *Loi sur la justice administrative*, 1996, c. 54.

19 *Loi sur le camionnage*, L.R.Q., c. C-5.1.

20 *Règlement sur la procédure de la Commission des transports du Québec*, L.R.Q., c. C-5.1, r.4.

21 *Règlement sur le camionnage*, L.R.Q., c. C-5.1, r.1.

La *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* a été sanctionnée le 20 juin 1998. Elle propose une nouvelle façon d'encadrer le transport routier par *camion* au Québec. Elle vise les exploitants et les propriétaires de véhicules lourds ainsi que les intermédiaires en services de transport qui circulent sur les routes publiques. Cette loi introduit un système administratif d'inscription des exploitants et propriétaires de véhicules lourds et des intermédiaires en services de transport qui permettra à la Commission des transports du Québec d'imposer, le cas échéant, les mesures administratives appropriées et à la Société de l'assurance automobile du Québec d'effectuer un suivi du comportement des conducteurs.

La *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* présente les responsabilités et obligations des conducteurs, des exploitants et des propriétaires de véhicules lourds ainsi que les dispositions pénales prévues en cas de non-respect de la réglementation.

2.5 Code municipal du Québec

Le chapitre 0.1 du *Code municipal du Québec*²² porte sur la gestion des routes municipales. Il détermine les responsabilités et les pouvoirs des municipalités en ce qui concerne la gestion des routes dont elles ont la charge (incluant les infrastructures, les ouvrages et les installations utiles à son aménagement et à sa gestion).

Une municipalité locale peut faire, modifier ou abroger des règlements afin de limiter la circulation de certains types de véhicules sur un tronçon de route ou lors d'activités spécifiques telles la réparation d'une route.

Par réglementation, une municipalité « peut adopter, modifier ou abroger un règlement pour permettre le détournement de la circulation dans les rues du territoire de la municipalité pour y exécuter des travaux de voirie, incluant l'enlèvement et le déblaiement de la neige, et pour toute autre raison de nécessité ou d'urgence »²³.

2.6 Règlement concernant les périodes de dégel annuel pour les années 1996 à 2000

Le *Règlement concernant les périodes de dégel annuel pour les années 1996 à 2000*²⁴ s'inscrit conformément à l'article 419 du *Code de la sécurité routière*. Il détermine les trois zones de dégel où la circulation des véhicules routiers et des ensembles de véhicules routiers est restreinte en raison du dégel annuel. Ce règlement détermine qu'en Abitibi-Témiscamingue certaines routes sont incluses à l'intérieur de la zone 2 alors que d'autres, plus au nord, sont incluses dans la zone 3. Les périodes de dégel sont fixées en fonction des zones. Par contre, le ministre peut, par décret, devancer ou retarder la période de dégel en fonction des conditions météorologiques réelles.

22 *Code municipal du Québec*, L.R.Q., c. C-27.1.

23 *Code municipal du Québec*, L.R.Q., c. C-27.1, 1985, c. 27, a. 55; 1996, c. 2, a. 315; a. 631.1.

24 *Règlement concernant les périodes de dégel annuel pour les années 1996 à 2000*, L.R.Q., c. C-24.2, a. 419.

2.7 Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers

Le *Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers*²⁵ contient les dispositions relatives aux dimensions maximales en longueur et en largeur autorisées pour tout véhicule routier ou tout ensemble de véhicules routiers de même que la charge maximale autorisée par essieu et catégorie de véhicule. La cinquième section du règlement s'applique conformément à l'article 419 du *Code de la sécurité routière* et établit les limites de charge à respecter en période de dégel ou de pluie.

2.8 Règlement sur le transport des matières dangereuses

Le *Règlement sur le transport des matières dangereuses*²⁶ distingue les matières dangereuses en les catégorisant par classe, suivant l'annexe de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*²⁷ de 1992. La section 4 de ce règlement prévoit que les documents d'expéditions doivent accompagner les matières dangereuses. De plus, les dispositions contenues à la section 5 précisent que des indications de danger doivent être apposées sur le véhicule transportant des matières dangereuses. Ce règlement contient également les références en matière de normes et de règles de sécurité ainsi que les interdictions de circuler visant les véhicules transportant des matières dangereuses dans certains tunnels de la région de Montréal et de Québec.

2.9 Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers

Le *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*²⁸ fait état des conditions de sécurité d'un véhicule lourd ainsi que des éléments et des modalités de vérification et d'entretien de ce type de véhicule. Il définit la fréquence des vérifications, les normes applicables aux dispositifs d'éclairage et aux signaux d'avertissement, les normes relatives à la dimension et au matériel de fabrication des pare-chocs, à la solidité des systèmes de verrouillage, à l'état des freins, de la carrosserie, de la direction, de la suspension, à l'usure et à la dimension des pneus et des roues etc.

Le chapitre 3 de ce règlement définit les éléments de conformité de l'expertise technique. Il précise notamment aux articles 181 et suivants que les roues doivent être alignées selon les normes du fabricant, que les éléments de la structure qui ne peuvent être réparés doivent être remplacés à l'exception du tablier qui ne doit pas être changé, etc.

25 *Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers*, L.R.Q., c. C-224.2, r.1.02.

26 *Règlement sur le transport des matières dangereuses*, L.R.Q., c. C-24.2, r.4.2.

27 *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, L.C., 1992, 40-41 Elizabeth II, c. 34.

28 *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*, L.R.Q., c. C-24-2, a. 621.

Les vérifications et l'entretien devant être fait par le conducteur ou le propriétaire d'un véhicule lourd sont présentées au chapitre 4 du règlement. À la section 2, les articles 192 et suivants établissent les éléments de la mécanique que le conducteur d'un véhicule lourd doit vérifier avant son départ. La section suivante vise les propriétaires des véhicules lourds et indique qu'ils doivent s'assurer que la vérification de leurs véhicules lourds soit faite au moins à tous les six mois. De plus, les propriétaires de véhicules lourds doivent tenir un dossier d'entretien pour chaque véhicule. Aussi, la fiche d'entretien doit être signée par la personne ayant effectué la vérification.

Enfin, le dernier chapitre de ce règlement décrit les normes conformément auxquelles les propriétaires de véhicule lourd adhérant au programme d'entretien préventif doivent se conformer. Ils doivent notamment disposer d'un lieu à l'abri du gel et des intempéries dans le but d'assurer l'accès aux différentes parties du véhicule et doivent aussi faire appel à des mécaniciens qui ont les compétences reconnues en vertu de ce règlement.

2.10 Règlement concernant l'approbation des balances

Le *Règlement concernant l'approbation des balances*²⁹ remplace l'Arrêté approuvant des balances en vertu de l'article 414 du Code de la sécurité routière³⁰. Ce règlement identifie les appareils pouvant être utilisés pour la pesée commerciale des camions, à savoir les balances à courte plate-forme, balances à longue plate-forme, les balances à multiples plates-formes et les pèse-roues. Il détermine les règles d'utilisation de chacun de ces appareils.

2.11 Règlement sur la signalisation routière

Le *Règlement sur la signalisation routière*³¹ définit les symboles d'obligation et d'interdiction de même que les différents panneaux de signalisation présents sur le réseau routier québécois.

Plusieurs panneaux s'adressent spécifiquement aux véhicules lourds. Le panneau P-120-4, par exemple, signale l'existence d'un trajet obligatoire pour les transporteurs de matières dangereuses; le panneau P-130-20, indique aux conducteurs visés qu'ils circulent sur une route publique qui leur est interdite sauf pour effectuer une *livraison locale* quant au panneau P-210, il signale aux conducteurs de véhicules lourds qu'ils doivent respecter les normes de charges applicables en périodes de dégel.

Les principaux panneaux de signalisation pertinents dans l'étude du réseau de camionnage sont présentés à l'annexe 2 du présent document.

29 *Règlement concernant l'approbation des balances*, L.R.Q., c. C-24.2, r.0.001 a. 467.

30 Arrêté approuvant des balances en vertu de l'article 414 du code de la sécurité routière, L.R.Q., c. C-24.1, r.1.1., remplacé, A.M., 88-09-06, 1988 G.O. 2, 4912; voir c. C-24.2, r.0.01.

31 *Règlement sur la signalisation routière*, L.R.Q., c. C-24.2, a. 289; 1998, c. 40, r.28 a. 83.

2.12 Règlement sur les points d'inaptitude imputés aux transporteurs

Le *Règlement sur les points d'inaptitude imputés aux transporteurs*³² établit dès la première section, une classification des transporteurs en fonction du nombre de véhicules que le transporteur a sous sa responsabilité. Lors d'infraction, des avis sont envoyés aux transporteurs en fonction du nombre de points d'inaptitudes accumulés et de la catégorie à l'intérieur de laquelle ils sont classés. La dernière section de ce règlement prévoit qu'un ou plusieurs véhicules du transporteur peuvent être saisis lorsque celui-ci n'a pas acquitté la pénalité qui lui a été imposée. Enfin, l'annexe 1 de ce règlement contient les points d'inaptitudes imputés à chaque infraction.

2.13 Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds

Le *Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*³³ définit les groupes ou catégories de personnes qui sont exemptés de s'inscrire au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds ainsi que les véhicules qui sont exemptés totalement de l'application de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*.

En vertu du premier alinéa de l'article 1 de ce règlement, par exemple, le propriétaire et l'exploitant qui utilisent un véhicule lourd pour l'application de mesures d'urgence en cas de sinistre ne sont pas tenus de s'inscrire au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds. Quant aux véhicules exemptés de l'ensemble de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, ils incluent les « ensembles de véhicules routiers dont chacun des véhicules formant l'ensemble a une masse nette de 3 000 kg ou moins, à la condition que la longueur de la remorque ou de la semi-remorque, incluant le système d'attelage, soit de 10 mètres ou moins, sauf ceux sur lesquels doivent être apposées des plaques d'indication de danger suivant les dispositions de la section V du *Règlement sur le transport des matières dangereuses* »³⁴.

32 *Règlement sur les points d'inaptitude imputés aux transporteurs*, L.R.Q., c. C-24.2, r.4.01a. 621.

33 *Règlement d'application de la loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, 1998, c. P-30, r.1, a. 3.

34 Ibid.

TABLEAU 1**LOIS ET RÈGLEMENTS ASSOCIÉS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES**

Lois et Codes reliés au transport de marchandises	Code d'identification de la loi	Règlements correspondants et pertinents au transport de marchandises	Code d'identification du règlement
<i>Loi sur la voirie</i>	L.R.Q., c. V-9.	Aucun	
<i>Loi sur les transports</i>	L.R.Q., c. T-12	<i>Règlement sur le camionnage en vrac</i>	L.R.Q., c. t-12, R. 3.
<i>Code de la Sécurité routière</i>	L.R.Q., c. C-24.2.	<i>Règlement concernant la période de dégel annuel pour les années 1996 à 2000.</i>	L.R.Q., c. C-24.2, A.M., 23-02-96.
		<i>Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules lourds et aux ensembles de véhicules routiers.</i>	L.R.Q., c. C-24.2, r.1.02.
		<i>Règlement sur le transport des matières dangereuses.</i>	L.R.Q., c. C-24.2, r.4.2.
		<i>Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers.</i>	L.R.Q., c. C-24.2, r.1.03
		<i>Règlement concernant l'approbation des balances.</i>	L.R.Q., c. C-24.2, r.0.001.
		<i>Règlement sur la signalisation routière.</i>	L.R.Q., c. C-24.2, r.4.1.2.
<i>Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicule lourds.</i>	L.R.Q., c. P-30.3, 1998, c. 40.	<i>Règlement sur les points d'inaptitude imputés aux transporteurs.</i>	L.R.Q., c. C-24.2, r.4.01.
		<i>Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.</i>	L.R.Q., c. P-30.3, r.1.
<i>Code municipal du Québec.</i>	L.R.Q., c. C-27.1.	Aucun.	

3.0 RÉSEAU DE CAMIONNAGE

Ce chapitre vise essentiellement à exposer les éléments constituant la classification du réseau de camionnage, à expliquer les principaux panneaux et panonceaux de signalisation du réseau et à présenter le réseau de camionnage de l'Abitibi-Témiscamingue.

3.1 Classification du réseau de camionnage

Le ministère des Transports définit chaque catégorie de route de la classification du réseau routier de la façon suivante³⁵ :

- Les routes de transit sont les routes dont l'accès est autorisé à tout véhicule lourd. Ces routes comportent un minimum de restrictions à la circulation des véhicules lourds. Le niveau de restriction minimale pour le camionneur sur ce réseau fait en sorte que ce dernier devrait être incité à l'emprunter le plus souvent possible.
- Les routes restreintes sont les routes dont l'accès est autorisé à tout véhicule lourd. Ces routes comportent certaines restrictions à la circulation des véhicules lourds.
- Les routes interdites sont les routes dont l'accès est interdit aux véhicules lourds. Des exceptions sont prévues essentiellement pour les fins de transport local. Ces routes comportent de nombreuses restrictions à la circulation des véhicules lourds. Elles sont identifiées par le panneau de signalisation « *Accès interdit aux véhicules lourds* » auquel est joint un panonceau « *Excepté livraison locale* ». La réglementation prévoit des exceptions applicables aux véhicules dont la charge et la dimension ou le type d'activité qu'ils doivent réaliser les inclus dans l'une ou l'autre des catégories suivantes :
 - cueillette ou livraison;
 - vers ou de son port d'attache;
 - entretien, réparation, remorquage d'un autre véhicule;
 - service;
 - véhicule hors normes;
 - autobus, minibus et véhicule récréatif;
 - véhicule d'urgence;
 - véhicule agricole;
 - l'accès à un chemin enclavé;
 - continuité spatiale des interdictions.

L'accès aux chemins municipaux peut être interdit à la circulation des véhicules lourds en raison d'un règlement municipal. Les municipalités s'affairent présentement à rédiger et à adopter les règlements restreignant la circulation des véhicules lourds sur leur réseau.

35 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Réseau de camionnage*, Carte, 2^e édition.

Le Ministère a conçu une carte routière de son réseau de camionnage sur laquelle les différentes catégories de routes sont présentées. La carte identifie quatre catégories de routes en fonction de l'accessibilité permise aux véhicules lourds. Chaque catégorie est représentée par une couleur différente :

- les routes de *transit* (vert);
- les routes restreintes (jaune);
- les routes interdites (rouge);
- autres routes ou chemins municipaux (gris).

Sur les routes québécoises, la classification du réseau de camionnage est complétée par la signalisation routière appropriée.

3.2 Signalisation du réseau de camionnage

Le *Règlement sur la signalisation routière*, qui découle du *Code de la Sécurité routière*, présente la signalisation à utiliser sur les routes dont la responsabilité incombe au ministère et aux municipalités. La signalisation routière vise à faciliter la circulation et la protection des usagers de la route.

Le ministère des Transports a établi une signalisation routière propre au réseau de camionnage. Elle est complémentaire à la première et est aménagée sur le réseau routier québécois dans le but d'indiquer aux camionneurs les interdictions et les obligations qui leur sont adressés sur un territoire donné. Le ministère des Transports privilégie généralement l'affichage d'interdictions plutôt que l'annonce d'un tracé précis à utiliser. Cette façon de faire est également privilégiée dans les règlements municipaux. Le Ministère travaille en collaboration avec les municipalités en vue d'établir, sur le réseau routier québécois, une signalisation uniforme et compatible.

Tel que nous l'avons précédemment, le chapitre 2 du *Code de la sécurité routière* précise les dispositions pénales et les amendes prévues lorsqu'une personne contrevient aux articles visant la signalisation routière. Plusieurs corps policiers, tels la police municipale, la Société de l'assurance automobile du Québec et la Sûreté du Québec sont responsables de faire respecter la signalisation installée par le MTQ et les municipalités.

Il existe différents panneaux de signalisation et de présignalisation, certains signalent les restrictions et les interdictions de circuler, d'autres indiquent un trajet obligatoire que certains véhicules doivent emprunter, d'autres encore annoncent les restrictions relatives au transport de matières dangereuses et aux normes de charges et dimensions des véhicules.

Lorsque l'information contenue sur les panneaux de signalisation ne l'indique pas, ils sont souvent accompagnés de panonceaux précisant les exceptions ou les modalités d'application de la signalisation. Ainsi, il n'est pas rare qu'un panneau de signalisation

soit complété par des indications précisant aux conducteurs de véhicules lourds la durée de l'interdiction, la distance sur laquelle elle s'applique, l'endroit où l'interdiction débute, la masse et les dimensions maximales permises ou les exceptions leur permettant de circuler notamment pour effectuer une *livraison locale*.

L'annexe 2 présente de façon plus précise les principaux panneaux et panonceaux de signalisation s'adressant aux véhicules lourds. Par ailleurs, afin de rendre la signalisation plus accessible, le Ministère produit également un dépliant intitulé *La signalisation routière sur les routes interdites aux camions*³⁶ à l'intérieur duquel la signalisation routière est vulgarisée.

3.3 Réseau de camionnage de l'Abitibi-Témiscamingue

Le réseau de camionnage dont la responsabilité incombe au ministère des Transports est illustré à la carte intitulée *Réseau de camionnage*. De plus, les cartes situées dans la pochette accompagnant ce document présentent clairement le réseau de camionnage pour les cinq municipalités régionales de comté de la région. Cette section s'inspire des informations contenues sur ces cartes et du guide d'information intitulé *La voirie locale : partage des responsabilités entre le gouvernement et les municipalités*³⁷.

Les routes de *transit*, les routes restreintes et les routes interdites composent le réseau de camionnage de la région. La classification fonctionnelle du réseau routier comporte, pour sa part, trois catégories de routes, à savoir le réseau routier supérieur, le réseau local et le réseau d'accès aux ressources. Chaque catégorie de route se distingue par la taille des agglomérations desservies³⁸ et en fonction du type de circulation; de *transit* versus locale³⁹.

Il existe une certaine congruence entre les classes de routes du réseau de camionnage et la classification fonctionnelle du réseau routier. Les routes de *transit* de la région se retrouvent majoritairement sur de grands axes routiers qui figurent parmi les routes nationales du réseau supérieur. Les routes restreintes sont, quant à elles, surtout formées des routes collectrices et régionales. Pour ce qui est des routes interdites à la circulation des véhicules lourds, une grande partie d'entre elles sont situées sur des routes locales. Néanmoins, les véhicules lourds ont la possibilité d'y pénétrer afin de prendre ou de livrer un bien, de fournir un service, d'exécuter un travail, de faire réparer le véhicule ou de le conduire à son point d'attache⁴⁰.

36 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *La signalisation routière sur les routes interdites aux camions*, Brochure, 2 pages.

37 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *La voirie locale : partage des responsabilités entre le gouvernement et les municipalités*, 73 pages.

38 Ibid., p. 18.

39 Gouvernement du Québec, Secrétariat à l'aménagement et à la décentralisation avec la collaboration des ministères et organismes concernés, *Aménager l'avenir : les orientations du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire*, 1983, 126 pages.

40 *Code de la sécurité routière*, L.R.Q., c. C-24.2, a. 292.

Il est important de noter que la classification fonctionnelle du réseau routier et la classification du réseau de camionnage ne correspondent pas systématiquement l'une avec l'autre. Il s'agit d'une tendance qui, à certaines occasions, ne s'applique pas aux routes régionales.

Le réseau de camionnage couvre la région et permet d'accéder à l'ensemble du territoire. De façon générale, à l'examen des cartes du réseau, on remarque que la circulation devient restreinte lorsque les localités sont éloignées des principaux axes routiers. Elle est interdite sur les routes dont les infrastructures sont moins bien adaptées à la circulation de véhicules lourds et dont l'accès aux municipalités ou aux territoires concernés peut être substitués par une route dont l'accès est permis ou restreint.

Les principaux axes routiers qui sillonnent la région servent souvent de routes de *transit*. Dans les plus grands centres urbains, les véhicules lourds n'ayant pas de *livraison locale* à effectuer circulent généralement sur les voies de contournement. Ailleurs au Québec les autoroutes sont utilisées à cette fin. Dans les villes moyennes, un tracé de circulation de *transit* est défini à même les principales artères de la ville.

Bref, le réseau routier en Abitibi-Témiscamingue est très étendu. Les véhicules lourds qui y circulent ne peuvent accéder sans restrictions à l'ensemble des routes qui le composent. La plupart du temps, les conducteurs de ce type de véhicules doivent emprunter des routes nationales dans le but de protéger la population, l'environnement et les infrastructures existantes.

4.0 HARMONISATION DU RÉSEAU ET DE LA RÉGLEMENTATION

Ce chapitre est inspiré du guide produit par le gouvernement du Québec intitulé *La circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal*⁴¹.

Dans un premier temps, il fait état des éléments généraux d'harmonisation du réseau de camionnage à l'échelle municipale et provinciale. Dans un deuxième temps, il présente les principes guidant l'harmonisation et la continuité de la signalisation. Finalement, les règles administratives auxquelles les municipalités doivent se conformer pour soumettre au ministère des Transports les demandes d'approbation des règlements interdisant de circuler sont exposées.

4.1 Harmonisation du réseau

Comme certaines routes sont sous la responsabilité du MTQ et que d'autres sont à la charge des municipalités, il apparaît essentiel d'uniformiser les composantes du réseau de camionnage. Dans le processus de normalisation du réseau, le Ministère a un rôle d'autorité et ses décisions ont préséances sur celles des autres gestionnaires du réseau.

En plus d'être uniforme au niveau intraprovincial, le réseau de camionnage du Québec s'harmonise avec celui de l'Ontario. Dans le cadre de plusieurs échanges commerciaux, les véhicules lourds en direction de la province voisine transitent par les réseaux de camionnage des deux provinces. De façon générale, les camionneurs circulant dans l'autre direction (de l'Ontario vers le Québec) transitent, de façon moins assidue par les réseaux de camionnage des deux provinces étant donné que le réseau de camionnage du Québec n'est pas complètement défini.

4.2 Harmonisation de la signalisation

Les panneaux et panonceaux devant être employés sur les routes publiques du Québec sont les mêmes partout, peu importe les personnes qui en ont la charge. L'uniformisation des panneaux a pour objectif d'harmoniser la signalisation et ainsi de favoriser la fluidité de la circulation sur l'ensemble du réseau routier québécois.

Pour ce faire, les panneaux et panonceaux de signalisation utilisés sur le réseau de camionnage doivent être conformes au *Règlement sur la signalisation routière* tel que présenté au chapitre 3 de ce document.

La signalisation doit obligatoirement indiquer les routes interdites aux camions sur le réseau de camionnage. Lorsque la signalisation n'est pas respectée par les usagers de la route, ces derniers pourront se voir attribuer une amende, tel que prévue au *Code de*

41 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *La circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal*, 3^e édition, 1997, 28 pages.

la sécurité routière. Cependant, en l'absence de signalisation adéquate, aucune amende ne pourra être délivrée.

Chaque responsable du réseau routier doit placer sur ses propres routes les panneaux de signalisation appropriés et les panneaux de pré-signalisation annonçant la réglementation à respecter sur le territoire voisin. Ainsi, les panneaux de pré-signalisation indiquant les interdictions municipales pourront être situés sur les routes dont la responsabilité relève du Ministère et vice-versa. La responsabilité de l'entretien et des frais relatifs aux panneaux de signalisation et de pré-signalisation installés sur un territoire relève du responsable du réseau sur lequel ils sont installés.

4.3 Harmonisation de la réglementation

Le gouvernement du Québec a la responsabilité d'établir les normes, le ministre des Transports a la responsabilité d'étudier et d'approuver les règlements municipaux, si la demande est justifiée et la municipalité a certains pouvoirs réglementaires sur les routes dont elle a la responsabilité.

Par les pouvoirs qui lui sont conférés, la municipalité peut adopter un règlement ou une ordonnance pour prohiber, avec ou sans exception, la circulation des véhicules sur les routes à sa charge. L'interdiction de circuler instaurée par la municipalité peut être temporaire ou permanente, à condition que la signalisation appropriée soit installée.

Les municipalités qui désirent adopter un règlement municipal visant à interdire ou limiter (temporairement ou de façon permanente) la circulation des camions sur les routes dont elles ont la charge, peuvent le faire en effectuant une demande d'approbation au ministre et en respectant les six critères suivants :

- 1- l'interdiction de circuler sur les routes et les chemins publics municipaux doit être compatible avec le réseau de camionnage du ministre des Transports;
- 2- la municipalité doit s'assurer qu'une route publique peut permettre aux véhicules lourds d'accéder à un territoire municipal avoisinant. À cet effet, le Ministère demande aux municipalités de se concerter pour la traverse des territoires municipaux;
- 3- la municipalité dont le règlement risque d'avoir des conséquences à l'extérieur de son territoire doit obtenir, au préalable, une résolution d'appui du conseil municipal des municipalités visées par les incidences du règlement;
- 4- le règlement municipal qui interdit la circulation des véhicules lourds doit notamment : définir les véhicules visés par l'interdiction; indiquer la ou les routes interdites à la circulation des véhicules lourds; fournir un plan ou une carte détaillée indiquant le type et l'emplacement de la signalisation routière sur la ou les routes interdites; prévoir que l'interdiction de circuler ne s'applique pas à certains véhicules tels que les véhicules devant effectuer une *livraison locale*, les

véhicules agricoles et les véhicules hors-normes disposant d'un permis spécial; préciser que les exceptions prévues dans le règlement municipal sont indiquées par une signalisation permettant la *livraison locale*; prévoir, sauf indications contraires sur le plan, que chaque route interdite ou partie de route interdite forme une *zone de circulation interdite*; préciser que la zone visée par l'interdiction de circuler est délimitée par les panneaux de signalisation appropriés; préciser qu'une signalisation de rappel peut être installée ailleurs qu'aux extrémités de la zone et veiller à ce que tous les accès à la zone soient clairement signalisés.

- 5- la municipalité est tenue de publier un avis du règlement qu'elle a adopté et qui a reçu l'approbation du ministre ou de son délégué;
- 6- la signalisation utilisée sur le réseau routier municipal doit être conforme au *Règlement sur la signalisation routière*.

Avant de procéder à la demande officielle, la municipalité peut soumettre au ministère des Transports son projet de règlement ou de modification de règlement pour en faire analyser le contenu. Cependant, il apparaît essentiel de noter que, pour être valide, le règlement présenté officiellement au ministre des Transports doit d'abord avoir été adopté par le conseil municipal.

La demande d'approbation du règlement municipal doit être accompagnée de quatre documents :

- la liste des routes et des chemins publics visés par l'interdiction de circuler;
- une carte ou un plan détaillé indiquant le type et l'emplacement de la signalisation routière sur la ou les routes interdites;
- le texte du règlement municipal ou du projet de règlement et, s'il y a lieu;
- les résolutions d'appui du conseil municipal des autres municipalités visées ou, lorsque la municipalité ne peut obtenir l'approbation de ses homologues, les résolutions d'appui de la MRC.

Dans l'étude de la demande d'ajout ou de modification d'un règlement municipal ayant pour but de limiter la circulation des véhicules lourds sur le territoire municipal, la Direction territoriale procède par l'entremise des six étapes suivantes :

- 1- réception de la demande de la municipalité et lui fait parvenir un accusé de réception. Elle évalue ensuite le projet de règlement proposé par la municipalité;
- 2- examen de la demande de la municipalité en tenant compte des six critères présentés plus haut;
- 3- examen des incidences du projet de règlement sur les municipalités avoisinantes et les impacts potentiels de cette modification sur le développement des activités économiques dans le secteur concerné;

- 4- demande d'aide auprès de la Direction du transport multimodal, de la Direction des affaires juridiques et de la Direction générale adjointe aux infrastructures et aux technologies, le cas échéant;
- 5- transmission par écrit de la réponse du ministre des Transports aux municipalités concernées;
- 6- dans le cas où la réponse du ministre des Transports est positive et que le projet de règlement est approuvé, la municipalité doit installer la signalisation appropriée.

La procédure à suivre par les municipalités, dans le cadre de l'adoption d'un règlement restreignant ou obligeant les véhicules lourds à circuler dans une zone donnée, s'applique également lorsqu'une municipalité désire interdire la circulation de certains types de véhicules en fonction de ses charges et dimensions ou qu'elle désire interdire la circulation des véhicules transportant des marchandises dangereuses. Une quarantaine de municipalités ont des règlements en vigueur et plus d'une quinzaine sont en préparation d'une demande. Le processus de réglementation devrait être complété dans les prochaines années.

5.0 CONCLUSION

En conclusion, force est de constater que l'implantation du réseau de camionnage exige le respect des normes établies de même qu'un suivi approprié. La gestion du réseau implique plusieurs partenaires et nécessite la considération de nombreux facteurs.

Afin de faciliter la gestion du réseau de camionnage, les divers intervenants disposent de nombreux outils. La réglementation existante permet de définir les normes à respecter de même que les droits et les devoirs de chacun; la classification du réseau de camionnage permet de distinguer les types de routes en fonction de leur accessibilité et la signalisation du réseau facilite la diffusion des interdictions et des obligations à respecter sur le réseau routier.

En Abitibi-Témiscamingue, le réseau de camionnage se caractérise par l'étendu du territoire qu'il sillonne. Il permet d'acheminer les marchandises dans toutes les localités de la région. Mis à part les restrictions et les interdictions de circuler sur les routes reliant des agglomérations de moindre envergure, peu de contraintes limitent les déplacements des véhicules lourds. Les municipalités participent actuellement à l'élaboration du réseau de camionnage en réglementant l'accessibilité des véhicules lourds sur les routes dont elles ont la charge. Leur collaboration est, à ce niveau, indispensable à l'aménagement et à l'efficacité du réseau.

Les problématiques actuelles relativement au transport des matières dangereuses et aux normes de charges et dimensions des véhicules lourds soulignent l'importance de certains enjeux tant pour les usagers de la route, les propriétaires, exploitants ou conducteurs de véhicules lourds, que pour les municipalités et les gouvernements.

Somme toute, la sécurité de la population et des usagers de la route de même que la protection de l'environnement et des marchandises transportées sont des constantes guidant les décisions de tous les intervenants en matière de transport.

LEXIQUE

Livraison locale

Endroit auquel on ne peut accéder qu'en pénétrant dans la *zone de circulation interdite* afin de prendre ou de livrer un bien, de fournir un service, d'exécuter un travail, de faire réparer le véhicule ou de le conduire à son point d'attache⁴².

En vertu d'un règlement ou d'une ordonnance, d'autres situations peuvent faire l'objet d'exceptions permettant aux véhicules lourds de circuler à l'intérieur d'une *zone de circulation interdite*. C'est notamment le cas des véhicules hors normes, de par leur charge et dimension, qui disposent d'un permis spécial et des véhicules agricoles (tracteur, véhicule de ferme et machinerie agricole) circulant sur une route ou un chemin interdit.

Transit⁴³

Passage d'un véhicule routier par un lieu où il n'y a pas de *livraison locale* à effectuer. Ainsi, les panneaux de signalisation portant l'inscription « *transit* » indiquent aux conducteurs de véhicules lourds la route à suivre s'ils n'ont pas à effectuer de *livraison locale*.

Véhicule lourd

Véhicule routier d'une masse nette de plus de 3 000 kg fabriqué uniquement pour le transport de biens, d'un équipement qui y est fixé en permanence ou des deux⁴⁴.

Véhicule-outil

Un véhicule routier, autre qu'un véhicule monté sur un châssis de camion, fabriqué pour effectuer un travail et dont le poste de travail est intégré au poste de conduite du véhicule. Pour les fins de cette définition, un châssis de camion est un cadre muni de l'ensemble des composantes mécaniques qui doivent se retrouver sur un véhicule routier fabriqué pour le transport de personnes, de marchandises ou d'un équipement.

Les véhicules suivants sont des exemples de *véhicules-outils* :

- le balai mécanique intégré;
- la chargeuse sur roues;
- le chariot élévateur;
- la grue autoporteuse;

42 Code de la sécurité routière, L.R.Q., c. C-24.2., a. 292.

43 Règlement sur la signalisation routière, L.R.Q., c. C-24.2, a. 289; 1998, c. 40, a. 83.

44 Règlement sur la signalisation routière, L.R.Q., c. C-24.2, a. 289; 1998, c. 40, a. 83. a. 3.

- la niveleuse;
- la pelle mécanique sur roues;
- la resurfaceuse;
- la rétrochargeuse;
- le rouleau;
- le tracteur de ferme et;
- la souffleuse à neige.

Il est à noter que cette liste n'est pas exhaustive et que d'autres *véhicules-outils* peuvent également être inclus dans la définition susmentionnée.

Zone de circulation interdite

Indiquent aux conducteurs de *camions* et de *véhicules-outils* qu'ils ne peuvent accéder à la zone touchée par cette prescription, sauf exception. La *zone de circulation interdite* peut être formée :

- d'une route ou d'une partie de route interdite;
- de routes interdites contiguës.

La *zone de circulation interdite* est délimitée par des panneaux de signalisation qui doivent être installés aux extrémités des routes interdites qui en font partie et à leur intersection avec une route ou un chemin où la circulation est permise.

BIBLIOGRAPHIE

BERNIER J., MARCEAU G., TOWNER M., *Rapport du Comité d'experts sur le statut des camionneurs-proprétaires*, 1999, 181 pages.

FRÉCHETTE P., VÉZINA J-P., *L'économie du Québec*, 4^e éditions, Éditions Études Vivantes, 1994, 577 pages.

Gouvernement du Québec, <http://www.mtq.gouv.qc.ca>, Ministère des Transports, novembre 1999.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Étude d'impact des nouvelles normes de charges et dimensions de 1998 sur le camionnage lourd au Québec*, Édition 1998, 180 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Feu vert **ou** feu rouge... Utilisateurs de véhicules lourds, à vous de choisir !*, 2^e édition, 1998, 32 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Feu vert **ou** feu rouge...*, Aide-mémoire, 1998, 2 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Guide de signalisation pour les chemins interdits aux camions et aux véhicules-outils*, 1997, 48 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Guide des normes de charges et dimensions des véhicules*, Édition 1999, 28 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports du Québec, *La circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal*, 3^e édition, 1997, 28 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *La demande de transport de marchandises au Québec et dans ses régions : caractéristiques et perspectives*, Socio-économie des transports, 1996, 185 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *La signalisation routière sur les routes interdites aux camions*, Brochure, 2 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *La voirie locale : partage des responsabilités entre le gouvernement et les municipalités*, 73 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Le camionnage en vrac : des changements à la Loi et aux règlements qui vous concernent*, Brochure, 1992, 8 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Le transport des marchandises au Québec; problématique et enjeux*, Sommaire, 1999, 27 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Réseau de camionnage*, Carte, 2^e édition.

ANNEXE 1

ARTICLES PERTINENTS DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Article 291 :

La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, au moyen d'une signalisation appropriée, restreindre ou interdire sur ce chemin la circulation des véhicules routiers d'une masse nette de plus de 3 000 kg ou de certains d'entre eux, notamment ceux dont la masse ou la dimension excède celle indiquée par la signalisation.

Nul ne peut conduire un véhicule routier en contravention d'une signalisation installée en application du présent article.

Article 292 :

Une signalisation installée en application de l'article 291 peut notamment prévoir une exception pour les véhicules qui doivent se rendre à un endroit auquel on ne peut accéder qu'en pénétrant dans la *zone de circulation interdite* afin de prendre ou de livrer un bien, de fournir un service, d'exécuter un travail, de faire réparer le véhicule ou de le conduire à son point d'attache.

Article 293 :

La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, au moyen d'une signalisation appropriée lors d'événements exceptionnels, d'épreuves ou de compétitions sportives, restreindre ou interdire sur ce chemin, pendant une période de temps qu'elle spécifie, la circulation des véhicules ou de certains d'entre eux.

Nul ne peut conduire un véhicule en contravention au présent article pendant la période de temps où la circulation est restreinte ou interdite.

Article 293.1 :

La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, au moyen d'une signalisation appropriée, restreindre ou interdire sur ce chemin, pour des motifs de sécurité, la circulation des véhicules ou de certains d'entre eux.

Dans le cas d'une municipalité, ce pouvoir est subordonné à l'autorisation du ministre des Transports, sauf urgence, à défaut d'autorisation, le Ministre peut enlever la signalisation en cause.

Nul ne peut conduire un véhicule routier en contravention d'une signalisation installée en application du présent article, à moins que ce véhicule ne soit utilisé pour l'entretien de ce chemin ou pour l'installation ou l'entretien d'utilités publiques qui s'y trouvent.

Article 626 :

Une municipalité peut, par règlement ou ordonnance :

5^e alinéa : prohiber, avec ou sans exception, la circulation de tout véhicule routier dans les chemins qu'elle indique et, s'il y a lieu, pour la période qu'elle fixe, pourvu que cette prohibition soit indiquée par une signalisation ou par des officiers de circulation.

Article 627 :

Malgré toute disposition contraire ou inconciliable d'une loi générale ou spéciale, tout règlement et toute résolution ou ordonnance pris par une municipalité relativement aux moyens ou systèmes de transport par véhicules soumis à la juridiction de la Commission des transports du Québec, à la construction des véhicules, à la circulation des véhicules lourds, à la vitesse, à la circulation des véhicules transportant des matières dangereuses et à l'utilisation des véhicules ailleurs que sur les chemins publics doivent, pour entrer en vigueur, être approuvés par le ministre des Transports.

Le présent article ne s'applique pas aux règlements, résolutions ou ordonnances pris en application de l'article 293.1, ni au transport par taxi au sens de la *Loi sur le transport par taxi*.

ANNEXE 2

PANNEAUX ET PANONCEAUX DE SIGNALISATION

La section suivante présente les panneaux et les panonceaux de signalisation contenus à l'intérieur du *Règlement sur la signalisation routière*. L'affichage de panneaux et de panonceaux doit être conforme à ce règlement.

Dans le but de présenter les éléments essentiels de signalisation du réseau de camionnage, les informations contenues à l'intérieur du texte suivant sont inspirées de deux ouvrages produits par le gouvernement du Québec, soit le dépliant intitulé : *La signalisation routière sur les routes interdites aux camions*⁴⁵ et le *Guide de signalisation des chemins interdits aux camions et aux véhicules-outils*⁴⁶.

Panneaux de signalisation

Accès interdit aux camions et aux véhicules-outils :

Panneau P-130-20 et panneau P-130-1, complétés par le panonceau P-130-P



P-130-20



P-130-1



P-130-P

Le panneau P-130-20 et panneau P-130-1, complétés par le panonceau P-130-P ont la même signification. Ils indiquent aux conducteurs de *camions* et de *véhicules-outils* que l'accès leur est interdit, excepté pour effectuer une *livraison locale*.

45 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *La signalisation routière sur les routes interdites aux camions*, Brochure, 2 pages.

46 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Guide de signalisation pour les chemins interdits aux camions et aux véhicules-outils*, 1997, 48 pages.

Ces panneaux délimitent la *zone de circulation interdite*. Ils sont localisés aux extrémités du territoire et informent les camionneurs qu'ils entrent à l'intérieur d'une zone dont la circulation leur est interdite. Les camionneurs ont alors la responsabilité de vérifier s'ils satisfont aux conditions permettant la *livraison locale* dans le but de se rendre à un endroit qu'ils ne peuvent atteindre qu'en pénétrant dans la *zone de circulation interdite*.

Lorsque les conducteurs de véhicules lourds rencontrent un panneau de signalisation leur interdisant l'accès sauf pour effectuer des livraisons locales, ils doivent s'interroger afin d'identifier si la raison de leur déplacement est incluse dans les exceptions prévues à la définition de *livraison locale* et, si cette raison leur permet de circuler sur la route interdite. Dans l'affirmative, ils pourront circuler sur la route ou le chemin borné d'un interdit jusqu'à un autre panneau analogue où ils devront se questionner à nouveau. À l'inverse, si la situation dans laquelle ils se trouvent ne correspond pas aux exceptions prévues dans la définition de *livraison locale*, les conducteurs de véhicules lourds devront emprunter une autre route.

Il apparaît opportun de noter qu'il est possible qu'une même route interdite à la circulation soit divisée en plusieurs zones par ces panneaux. Cette situation se présente surtout dans les grandes villes. La carte du réseau de camionnage est alors particulièrement utile et permet aux conducteurs de véhicules lourds d'identifier, dès leur départ, le trajet qu'ils pourront suivre sans être en situation d'infraction. Afin d'identifier la localisation d'une telle signalisation, les conducteurs de véhicules lourds peuvent également se renseigner aux bureaux municipaux concernés ou aux Directions territoriales du Ministère.

Panneau P-130-24

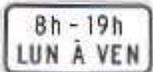


Le panneau P-130-24 rappelle aux camionneurs qu'ils circulent toujours sur une route interdite aux véhicules lourds, sauf pour effectuer une *livraison locale*. Ce panneau permet aux camionneurs qui ont complété leur livraison de poursuivre leur route afin de rejoindre une voie qui ne soit pas empreinte d'une telle interdiction.

Le panneau P-130-24 est utilisé au besoin, aux limites des municipalités traversées par la route interdite. Il permet aux municipalités d'indiquer aux camionneurs qu'ils circulent toujours sur une route interdite mais qu'ils peuvent poursuivre leur route pour les fins d'une *livraison locale*. Autrement dit, il indique que l'interdiction de circuler se poursuit.



P-130-1



P-110-P-1



P-130-P

Panneau P-130-1, complété par les panonceaux P-110-P-1 et P-130-P

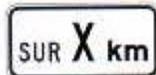
Le panneau P-130-1, complété par les panonceaux P-110-P-1 et P-130-P, indique que la circulation des véhicules lourds est interdite durant la période inscrite sur le panonceau, sauf pour effectuer une *livraison locale*.

Le panonceau P-110-P-1 indique la période au cours de laquelle la circulation des véhicules lourds est proscrite. Le panonceau peut indiquer les heures et les journées visées par l'interdiction de circuler. Ce panonceau doit être affiché sous le symbole d'interdiction dans le but d'en faciliter le décodage par les usagers de la route.

Panneau P-130-20, complété par un panonceau P-120-P-1



P-130-20



P-120-P-1

Le panneau P-130-20, complété par un panonceau P-120-P-1 « sur X km », indique aux camionneurs la distance sur laquelle la *zone de circulation interdite* s'étend.

Le panonceau P-120-P-1 est utilisé, notamment, lorsque la section de route visée par l'interdiction de circuler est relativement longue et qu'elle n'est traversée par aucune route majeure.

Panneau P-130-20, complété par le panonceau P-140-P

Le panneau P-130-20, complété par le panonceau P-140-P, indique aux camionneurs la fin de l'interdiction de circuler. Cette signalisation est utilisée au besoin.



P-130-20



P-140-P

Panneau P-130-26

Le panneau P-130-26 indique aux conducteurs de véhicules lourds que la circulation sur la route sur laquelle ils circulent et les rues transversales sont interdites, sauf pour effectuer des livraisons locales.

Trajet obligatoire pour véhicules lourds :

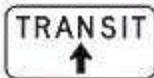
Panneau P-120-12 et panneau P-120-1, complétés par le panonceau P-120-P



P-120-12



P-120-1



P-120-P

Le panneau P-120-12 et panneau P-120-1, complétés par le panonceau P-120-P, indiquent une obligation pour les véhicules lourds en *transit* de poursuivre leur route dans la direction indiquée par la flèche. Les flèches apparaissant sur le panneau P-120-12 et sur le panonceau P-120-P peuvent indiquer toutes les directions possibles.

Panneaux de présignalisation

Afin de permettre aux conducteurs de véhicules lourds de connaître à l'avance les interdictions présentes sur le réseau de camionnage et d'en tenir compte dans leur itinéraire, des panneaux de présignalisation annoncent l'approche d'une zone dont la circulation est restreinte.

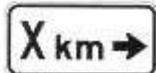
Présignalisation

Panneau D-450

D-450



P-130-20



P-200-P-2

Le panneau D-450 constitue un signal avancé d'interdiction de circulation de camions, excepté pour livraison locale.

Panneau P-130-20, complété par les panonceaux du type P-200-P-2

Le panneau P-130-20, complété par les panonceaux du type P-200-P-2, est installé à la dernière intersection permettant aux camionneurs de choisir un autre itinéraire. La flèche inscrite sur le panonceau indique l'endroit où débute l'interdiction.

Panneaux annonçant les restrictions relatives aux véhicules lourds

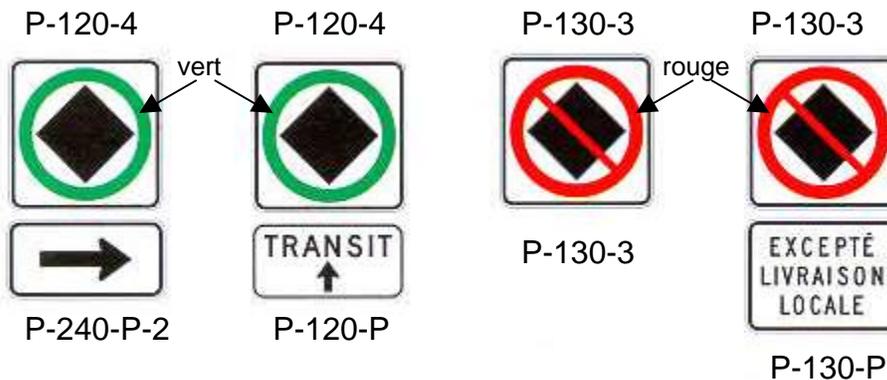
Les conducteurs de véhicules lourds sont aussi soumis à des restrictions particulières liées aux problématiques contemporaines en matière de circulation des véhicules lourds. Ces restrictions font l'objet d'une signalisation spécifique. Voyons brièvement les panneaux et panonceaux de signalisation annonçant les restrictions relatives à la circulation des véhicules lourds.

Panneaux et panonceaux relatifs au transport des matières dangereuses

Des restrictions relativement au transport des matières dangereuses peuvent être imposées aux conducteurs de véhicules lourds afin de veiller à assurer la sécurité des citoyens, de leurs propriétés et la protection de l'environnement.

Dans la signalisation routière, le symbole représentant les matières dangereuses est un carré noir plein reposant sur une pointe.

Panneau P-120-4, complété par le panonceau P-240-P-2



Le panneau P-120-4 annonce aux transporteurs de matières dangereuses qu'ils doivent respecter l'obligation précisée sur le panonceau joint. Le panneau P-120-4 complété par le panonceau P-240-P-2, indique le trajet obligatoire pour les transporteurs de matières dangereuses.

Panneau P-120-4, complété par le panonceau P-120-P

Le panneau P-120-4, complété par le panonceau P-120-P, indique aux conducteurs de véhicules transportant des matières dangereuses n'ayant pas de *livraison locale* à effectuer qu'ils doivent suivre la direction indiquée sur le panonceau.

Panneau P-130-3

Le panneau P-130-3 indique aux transporteurs de matières dangereuses que l'accès leur est interdit.

Panneau P-130-3, complété par le panonceau P-130-P

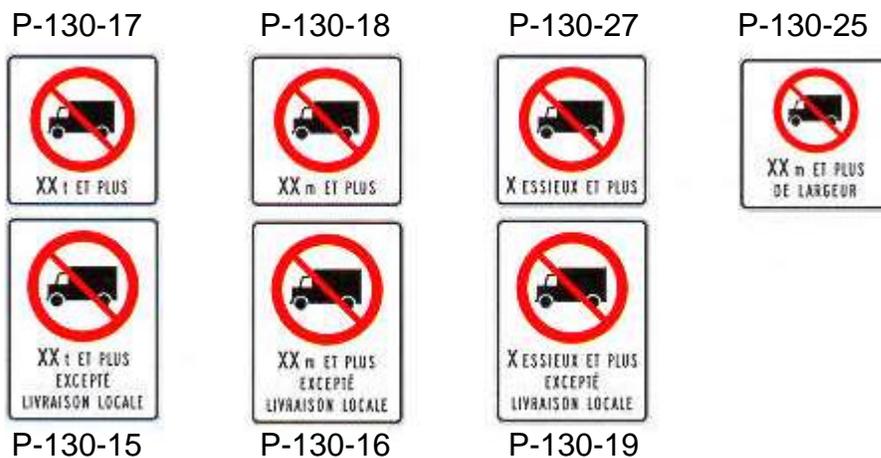
Le panneau P-130-3, complété par le panonceau P-130-P, indique aux transporteurs de matières dangereuses que l'accès leur est interdit, sauf pour effectuer une *livraison locale*.

Panneaux et panonceaux relatifs à la charge, la dimension et le nombre d'essieux

Les normes de charges et dimensions sont présentées dans le *Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensemble de véhicules routiers*. Ce règlement a pour objectif d'assurer la sécurité des usagers de la route et la conservation des infrastructures routières.

Généralement, les panneaux de signalisation concernant les charges et dimensions indiquent les limites inférieures à respecter. Il est rare que l'affichage des limites supérieures soit autorisé.

Panneau P-130-15



Le panneau P-130-15 indique que l'accès est interdit aux véhicules lourds dont la masse totale en charge (en tonnes) est supérieure à celle indiquée sur le panneau, sauf pour effectuer une *livraison locale*.

Panneau P-130-16

Le panneau P-130-16 indique que l'accès est interdit aux véhicules lourds dont la longueur (en mètres) est supérieure à celle indiquée sur le panneau, sauf pour effectuer une *livraison locale*.

Panneau P-130-25

Le panneau P-130-25 indique que l'accès est interdit aux véhicules lourds dont la largeur (en mètres) est supérieure à celle indiquée sur le panneau.

Panneau P-130-19

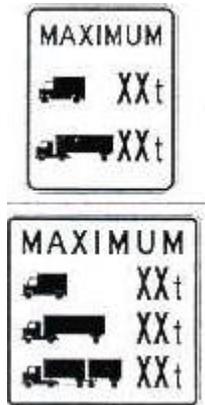
Le panneau P-130-19 indique que l'accès est interdit aux véhicules lourds dont le nombre d'essieux est supérieur à celui indiqué sur le panneau, sauf pour effectuer une *livraison locale*.

Panneau P-195



P-195

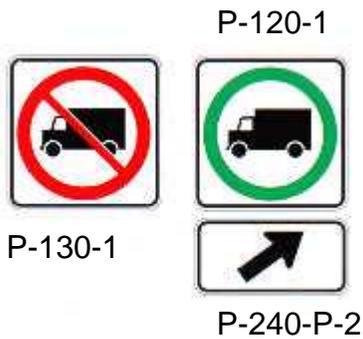
Le panneau P-195 annonce une limitation de poids aux charges légales. Autrement dit, ce panneau indique qu'une interdiction de circuler sur les ponts ou viaducs s'applique aux conducteurs de véhicules lourds dont la masse excède la limite légale, sauf s'ils disposent d'un permis spécial les autorisant à circuler.



Panneaux P-200-1 et P-200-2

Le panneau P-200-1 indique que les conducteurs de toute catégorie de véhicules routiers dont la masse en charge excède le poids inscrit sur le panneau de signalisation ne peuvent emprunter certains ponts et viaducs. Depuis l'introduction du camion de type Train-B, le panneau P-200-2 est appelé à remplacer dans plusieurs cas le panneau P-200-1.

Panneaux relatifs à l'interdiction totale de circuler



Les panneaux d'interdiction ou d'obligation peuvent être utilisés pour indiquer aux conducteurs de véhicules lourds les restrictions dont ils doivent tenir compte.

Le panneau P-130-1 indique que l'accès est interdit aux véhicules lourds. Il peut être suivi du panneau P-120-1. Le panneau P-120-1 indique une obligation de circuler aux conducteurs de véhicules lourds. Il peut être complété par le panneau P-240-P, indiquant la direction à emprunter.

COMMENTAIRES DU GROUPE TÉMOIN

**Rencontre du groupe témoin sur l'étude
« Réseau de camionnage »
du 24 mars 2000**

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

Les personnes suivantes étaient présentes lors de la rencontre

M. Luc Adam	Service des liaisons avec les partenaires et usagers, MTQ
M. Gilles Baribeau	Société de l'assurance automobile du Québec
M ^{me} Marie Lalancette	Service des inventaires et plan, MTQ
M. Éric Poiré	Association régionale des camionneurs artisans
M ^{me} Martine Rioux	Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue

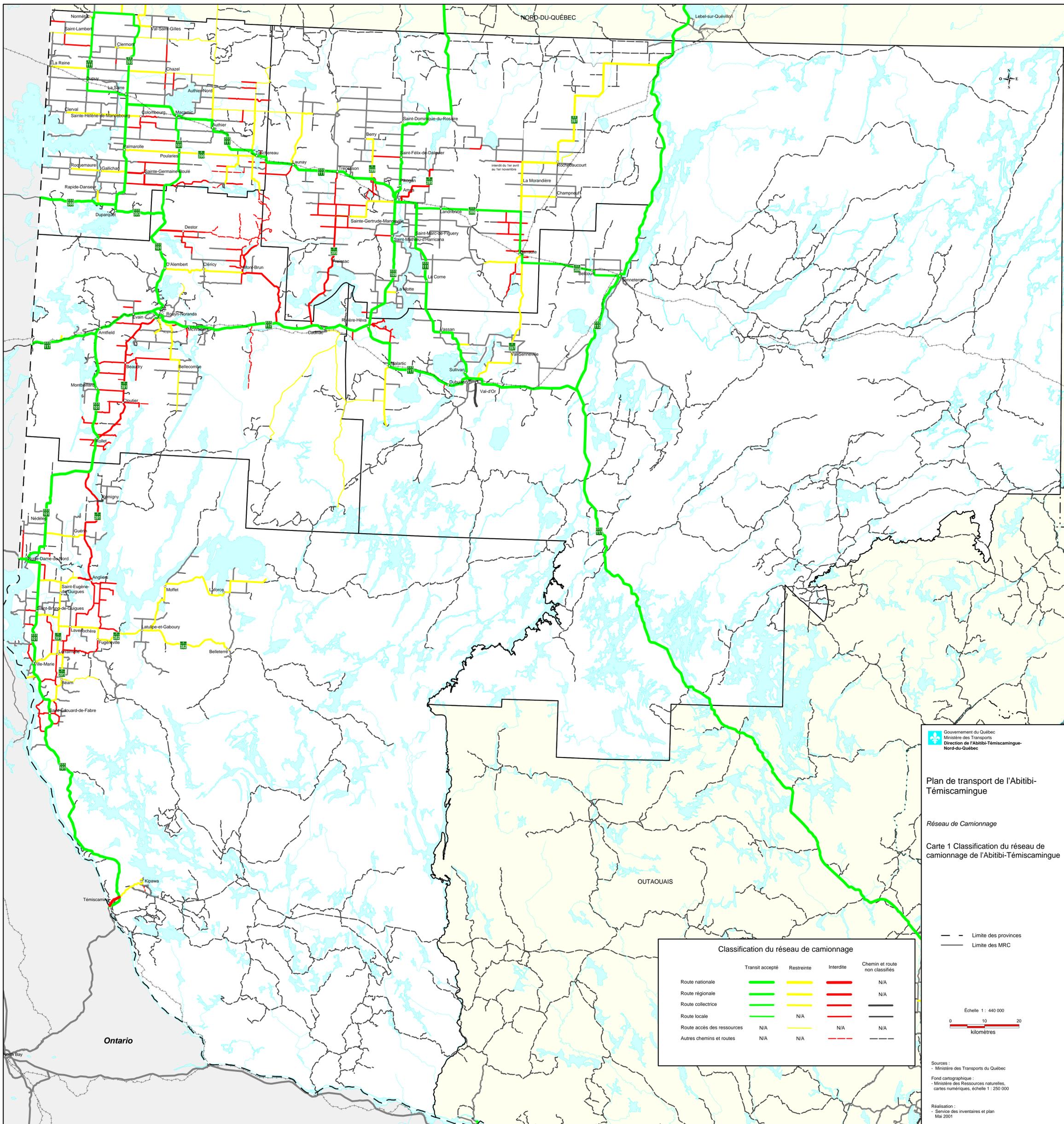
Le ministère des Transports remercie les participants du groupe témoin pour leurs commentaires et suggestions formulés lors de cette rencontre. Occasionnellement, nous avons aussi recueilli les commentaires et suggestions de personnes externes au groupe témoin. L'intégration de l'ensemble des commentaires 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**

- Un participant demande que le texte soit adapté en fonction de la Loi n° 430, notamment en ce qui concerne les notions de transporteur et d'exploitant.

- Aucun autre commentaire n'est fait sur le texte comme tel. Les participants profitent toutefois de la rencontre pour communiquer les problématiques suivantes :
- Du côté de la SAAQ, on fait remarquer que le poste de contrôle de Louvicourt est situé en zone 3, soit à environ 15 kilomètres de la limite nord de la réserve faunique La Vérendrye, où débute la zone 2. La position géographique du poste amène des problèmes au niveau du contrôle routier. En incluant le poste de contrôle de Louvicourt dans la zone 2, le travail des contrôleurs routiers s'en trouverait de beaucoup simplifié.
 - Par ailleurs, l'aménagement d'un autre poste de contrôle à Rouyn-Noranda (présentement à l'état de projet) améliorerait de beaucoup l'efficacité du contrôle routier en région.
 - Le représentant de l'Association des camionneurs note que les aires de stationnement ne sont pas suffisantes le long des routes. L'aménagement d'aires de stationnement permettrait aux camionneurs d'effectuer les vérifications obligatoires de façon beaucoup plus sécuritaire.



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-
Nord-du-Québec

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Réseau de Camionnage

Carte 1 Classification du réseau de camionnage de l'Abitibi-Témiscamingue

Classification du réseau de camionnage				
	Transit accepté	Restreinte	Interdite	Chemin et route non classifiés
Route nationale				N/A
Route régionale				N/A
Route collectrice				
Route locale		N/A		
Route accès des ressources	N/A		N/A	N/A
Autres chemins et routes	N/A	N/A		

--- Limite des provinces
--- Limite des MRC

Échelle 1 : 440 000
0 10 20
kilomètres

Sources :
- Ministère des Transports du Québec
Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles, cartes numériques, échelle 1 : 250 000
Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Mai 2001