

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Étude technique

Aménagement du territoire

DOCUMENT DE TRAVAIL
VERSION FINALE

Transports
Québec 

Février 2001

RECHERCHE ET RÉDACTION

Josée Banville, géographe stagiaire, Service des inventaires et plan, DATNQ.
Nathalie Leblanc, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ.

PARTICIPATION À L'ÉLABORATION DE L'ÉTUDE

Annick Poirier, technicienne en travaux publics, Service des inventaires et plan, DATNQ.
Caroline Roberge, géographe stagiaire, Service des inventaires et plan, DATNQ.

RÉVISION ET HARMONISATION DES TEXTES

Brigitte Goulet, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ.
Jean Iracà, urbaniste, Service des inventaires et plan, DATNQ.

SOUTIEN TECHNIQUE

Andrée Champagne, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ.
France Landry, technicienne en cartographie, Service des inventaires et plan, DATNQ.

REMERCIEMENTS

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

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

Ministère des Transports
Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec
Service des inventaires et plan
80, boulevard Québec
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1
Téléphone : (819) 763-3237
Télécopieur : (819) 763-3493

TABLE DES MATIERES

RÉSUMÉ	V
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 LÉGISLATION EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	5
2.1 Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, première application	5
2.2 Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme	6
2.3 Processus d'élaboration du schéma d'aménagement	7
3.0 CONTENU DES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT	9
3.1 MRC d'Abitibi	9
3.1.1 Grandes orientations et affectations du territoire	9
3.1.2 Réseaux de transport	10
3.1.3 Projets d'intervention	11
3.2 MRC d'Abitibi-Ouest	11
3.2.1 Grandes orientations et affectations du territoire	11
3.2.2 Réseaux de transport	12
3.2.3 Projets d'intervention	13
3.3 MRC de Rouyn-Noranda	14
3.3.1 Grandes orientations et affectations du territoire	14
3.3.2 Réseaux de transport	15
3.3.3 Projets d'intervention	16
3.4 MRC de Témiscamingue	16
3.4.1 Grandes orientations et affectations du territoire	16
3.4.2 Réseaux de transport	17
3.4.3 Projets d'intervention	17
3.5 MRC de Vallée-de-l'Or	18
3.5.1 Grandes orientations et affectations du territoire	18
3.5.2 Réseaux de transport	19
3.5.3 Projets d'intervention	20

4.0	RÉVISION DES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT	21
4.1	Processus de révision des schémas d'aménagement	21
4.2	Orientations gouvernementales en matière de transport	21
4.2.1	Réseau routier et équipements de transport collectif	22
4.2.2	Le secteur maritime, aérien et ferroviaire	23
4.2.3	Transport des marchandises	24
4.3	Les documents sur les objets de la révision	25
4.3.1	MRC d'Abitibi	25
4.3.2	MRC d'Abitibi-Ouest	25
4.3.3	MRC de Rouyn-Noranda	27
4.3.4	MRC de Vallée-de-l'Or	29
4.4	Les projets de schémas d'aménagement révisés	31
4.4.1	MRC d'Abitibi	31
4.4.1.1	<i>Grandes orientations et affectations du territoire</i>	31
4.4.1.2	<i>Réseaux de transport</i>	31
4.4.1.3	<i>Projets d'intervention</i>	33
4.4.2	MRC de Vallée-de-l'Or	34
4.4.2.1	<i>Grandes orientations et affectations du territoire</i>	34
4.4.2.2	<i>Réseaux de transport</i>	35
4.4.2.3	<i>Projets d'intervention</i>	37
4.5	Bilan des schémas	37
5.0	CONCLUSION	39
	BIBLIOGRAPHIE	43

ANNEXES

1. Processus d'élaboration d'un schéma d'aménagement
2. Processus de révision des schémas d'aménagement

LISTE DES CARTES

1. Les municipalités régionales de comté3

SIGLES

DOR Document sur les objets de la révision

PSAR Projet de schéma d'aménagement révisé

SAR Schéma d'aménagement révisé

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

Le but de cette étude n'est pas d'effectuer une analyse détaillée des *schémas d'aménagement*, mais de faire une synthèse des points importants relatifs au transport, tout en mettant en parallèle les orientations des municipalités régionales de comté et celles du gouvernement. Les informations recueillies à partir des *schémas d'aménagement* serviront donc à évaluer les impacts des choix en matière d'aménagement du territoire, tant sur les réseaux que sur les systèmes de transports existants.

Les *schémas d'aménagement* des diverses MRC de la région sont entrés en vigueur entre 1986 et 1989, à l'exception de celui de la MRC de Témiscamingue, qui est entré en vigueur en 1995. En vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, les MRC ont l'obligation d'entreprendre un processus de révision de leur schéma après cinq ans d'application¹. Au total, quatre des cinq MRC ont actuellement adopté le *document sur les objets de la révision* (DOR) (à l'exception de Témiscamingue), et deux ont adopté le premier *projet de schéma d'aménagement révisé* (PSAR), soit les MRC d'Abitibi et de Vallée-de-l'Or.

En mars 1993, l'Assemblée nationale adoptait le projet de loi 56 modifiant la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Cette nouvelle Loi implique des modifications importantes, notamment en ce qui concerne le contenu des *schémas d'aménagement*. Les schémas révisés comprennent de nouvelles composantes obligatoires et ce, plus particulièrement au niveau de la planification des transports. Ces nouvelles dispositions² concernent la planification du transport terrestre, l'organisation du transport maritime et aérien ainsi que les contraintes majeures dues à l'occupation du sol occasionnée par les voies de circulation.

En ce qui a trait au transport terrestre, les schémas révisés doivent³ : décrire les infrastructures et équipements de transport terrestre existants (exemple : les routes, les voies ferrées, les gares), évaluer les besoins futurs ainsi que proposer des modifications à l'organisation du transport terrestre sur le territoire.

Même si les pouvoirs des MRC, des communautés urbaines et des municipalités en matière de transport aérien et maritime sont limités, il est important de mettre en évidence, dans les *schémas d'aménagement* et les plans d'urbanisme, l'effet structurant de ces équipements et de ces infrastructures. Il faut prendre également en considération les liens qui existent entre ceux-ci et le transport terrestre. Ainsi, dans le contenu facultatif des schémas, le gouvernement demande que la description de l'organisation du transport maritime et aérien ainsi que l'intégration des équipements et des infrastructures associées à tous les modes de transport soient décrites.

1 *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, L.R.Q., c. A-19.1, art. 55.

2 *Ibid.*, art. 5 et 6

3 *Ibid.*

Avec l'adoption de ces nouvelles dispositions, plusieurs nouveaux enjeux sont apparus dans les orientations et la planification du territoire. Ces nouveaux éléments sont, entre autres, les pistes cyclables, les sentiers de motoneige, les sentiers de randonnée, etc. Ces concepts étaient à peu près absents lors de l'élaboration de la première génération de *schémas d'aménagement*, puisqu'ils n'étaient pas identifiés comme voies de circulation. Ces enjeux découlent donc d'une redéfinition de ce qu'est une voie de circulation⁴.

Il aurait été intéressant de pouvoir analyser l'évolution des orientations retenues dans les *schémas d'aménagement* mais, pour certaines MRC, cette évolution est difficile à cerner dans la mesure où le processus de révision des *schémas d'aménagement* n'est pas terminé, voire pas entamé.

De toute évidence, on assiste, avec les années, à une nouvelle conscientisation de la part des MRC, en ce qui a trait aux divers modes de transports. Celles-ci sont de plus en plus sensibles aux problématiques des réseaux de transport et à leurs effets structurants sur l'aménagement du territoire.

Même si l'évolution dans les orientations est peu perceptible pour le moment, on constate tout de même une certaine évolution dans la planification. Les orientations prises par les MRC dans le cadre de la révision présentent des enjeux plus spécifiques, reflétant une vision moins globale, plus axée vers la mise en œuvre.

4 Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, L.R.Q. ch. A-19.1, art. 1.

1.0 INTRODUCTION

La présente étude, s'inscrit dans la démarche de réalisation des études techniques, dans le cadre de l'élaboration du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*. Le but de cette étude n'est pas d'effectuer une analyse détaillée des *schémas d'aménagement*, mais de faire une synthèse des points importants relatifs au transport, tout en mettant en parallèle les orientations des MRC et les orientations gouvernementales⁵.

Les orientations présent en matière d'aménagement du territoire représentent d'une part, des facteurs qui influencent la demande en terme de transport, et d'autre part, la fonctionnalité et l'efficacité des réseaux de transport. Les informations recensées à partir des *schémas d'aménagement* serviront donc à évaluer les impacts des choix en matière d'aménagement du territoire, tant sur les réseaux que sur les systèmes de transports existants.

Les *schémas d'aménagement* des différentes MRC sont entrés en vigueur entre 1986 et 1989, à l'exception de celui de la MRC de Témiscamingue dont l'entrée en vigueur s'est effectuée en 1995. L'adoption des *schémas d'aménagement* constitue la première étape de mise en place d'un processus de planification à l'échelle municipale.

Les MRC ayant l'obligation de procéder à la révision de leur *schéma d'aménagement* après cinq ans d'application⁶, celles-ci sont maintenant en processus de révision (à l'exception de la MRC de Témiscamingue). Selon la démarche favorisée par chacune des MRC⁷, la révision du *schéma d'aménagement* ne présente pas le même degré d'avancement.

Au total, quatre des cinq MRC ont actuellement adopté leur *document sur les objets de la révision* (DOR). Il s'agit des MRC d'Abitibi, d'Abitibi-Ouest (dont l'adoption est la plus récente), de Rouyn-Noranda et de Vallée-de-l'Or. De celles-ci, deux ont déjà adopté le premier *projet de schéma d'aménagement révisé* (PSAR) soit, les MRC d'Abitibi et de Vallée-de-l'Or. La carte 1 présente les cinq municipalités régionales de comté de la région.

5 Dans la présentation des différents documents relatifs à la planification des territoires des MRC, certains termes peuvent avoir été adaptés afin d'uniformiser le texte de la présente étude.

6 *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, L.R.Q., c. A-19.1, art. 55.

7 Certaines MRC ont choisi une démarche plus consultative, ce qui prolonge le processus de révision.

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

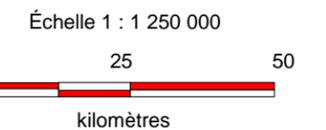
Aménagement du territoire

Carte 1
Les municipalités régionales de comté

- Abitibi
- Abitibi-Ouest
- Rouyn-Noranda
- Témiscamingue
- Vallée-de-l'Or

DOR : Document sur les objets de la révision
PSAR : Projet de schéma d'aménagement révisé

- Limite des provinces
- Limite des MRC
- Limite des régions administratives
- Limite des municipalités
- Réseau national



Source :
- Ministère des Transports du Québec

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

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Février 2001

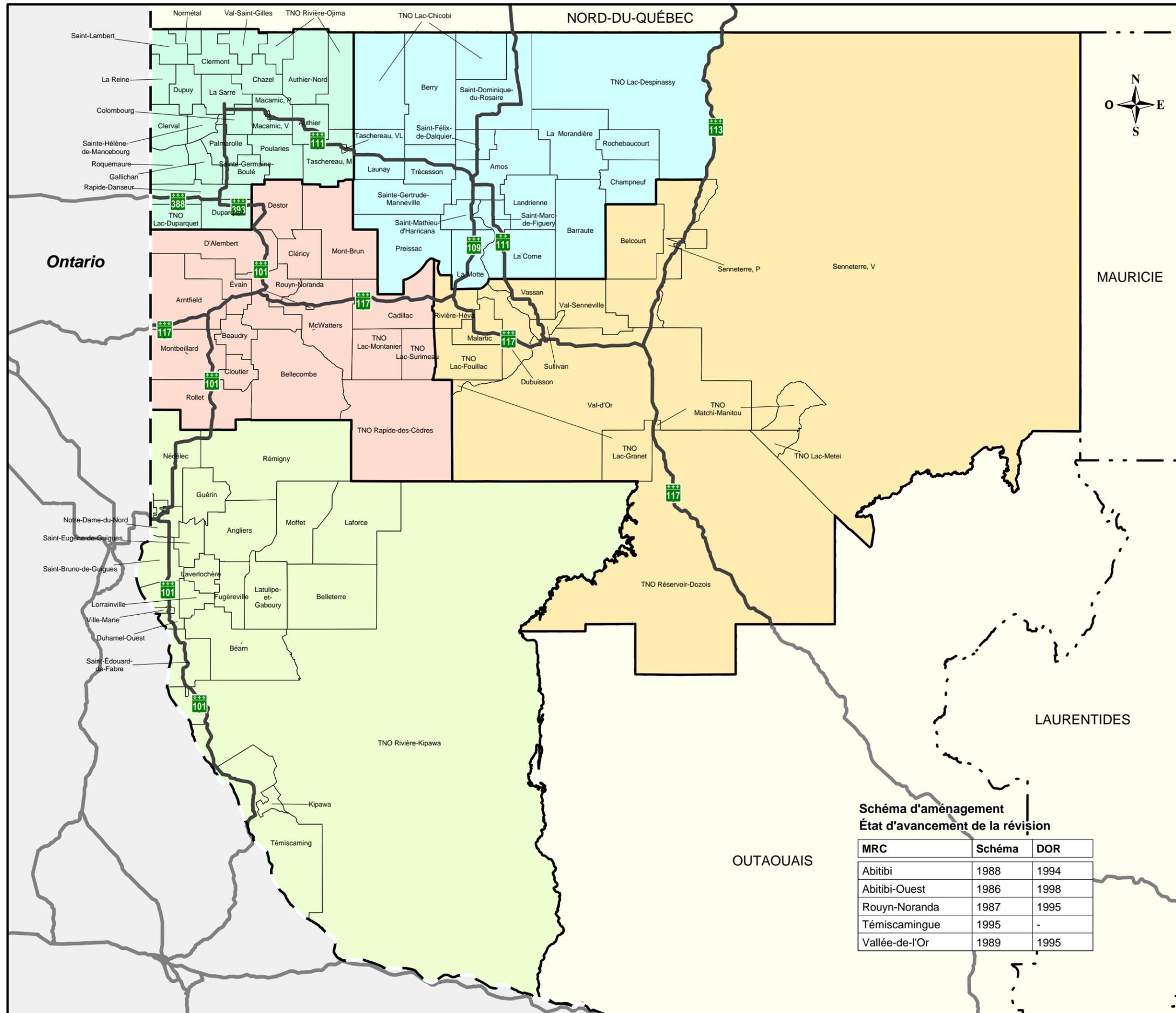


Schéma d'aménagement
État d'avancement de la révision

MRC	Schéma	DOR
Abitibi	1988	1994
Abitibi-Ouest	1986	1998
Rouyn-Noranda	1987	1995
Témiscamingue	1995	-
Vallée-de-l'Or	1989	1995

2.0 LÉGISLATION EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

2.1 Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, première application⁸

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* a été adoptée le 21 décembre 1979 par l'Assemblée nationale. Basée sur un nouveau partage des pouvoirs entre l'État et les collectivités locales. Cette Loi vise principalement la création des municipalités régionales de comté (MRC) ainsi que la définition de leur pouvoir et de leur rôle. Les MRC se sont ensuite vu confier le mandat d'élaborer un *schéma d'aménagement* pour leur territoire. La Loi oblige une certaine conformité entre les orientations et interventions gouvernementales, et le contenu des schémas. Les plans et règlements d'urbanisme des municipalités doivent être élaborés en conformité au *schéma d'aménagement* auquel ils se rapportent. Les *schémas d'aménagement* constituent le principal outil de planification du territoire.

La Loi, telle qu'adoptée en 1979, indique un certain nombre d'éléments obligatoires et facultatifs. Les éléments obligatoires tels que l'identification et la localisation approximative des infrastructures, que la MRC considère de caractère intermunicipal, ainsi que celles à être mises en place par le gouvernement, font en sorte que les MRC prennent en compte le domaine des transports dans leur planification⁹. En ce qui concerne les transports, seul l'élément facultatif relatif au tracé approximatif et au type des principales voies de circulation, interpelle les responsables des schémas.

Afin de rencontrer les exigences de la Loi, le ministère des Transports apporte sa contribution en transmettant les projets inscrits à sa programmation et en communiquant ses orientations par l'entremise du document « Aménager l'avenir »¹⁰. Ce dernier a été publié en 1983 et rassemblait l'ensemble des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire. Ce document a été créé en vue d'éclairer les MRC dans cette nouvelle démarche, et dans le but d'assurer la meilleure concertation et conciliation possibles de leur vision respective de l'aménagement du territoire.

Parmi les grandes orientations du gouvernement, certaines d'entre elles concernent le domaine des transports, soit : privilégier la conservation et l'amélioration des infrastructures existantes ainsi que la consolidation du tissu urbain et l'amélioration prioritaire du transport en commun.

Relativement à ces orientations, voici les intentions que le Ministère indiquait aux MRC :¹¹

8 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Orientations ministérielles en transport et en aménagement du territoire*, juin 1983, 48 pages.

9 *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, L.R.Q., c. A-19.1, art. 5.

10 Gouvernement du Québec, *Aménager l'avenir. Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire*, 1983, 126 pages.

11 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Orientations ministérielles en transport et en aménagement du territoire*, juin 1983, p. 1 - 2.

- Élaborer une classification fonctionnelle du réseau routier, afin de répondre aux besoins de cohérence entre une politique nationale et des attentes régionales et locales;
- Réévaluer le mode de gestion des haltes routières par la consolidation d'un réseau de base et la création d'un réseau complémentaire;
- Implanter la signalisation touristique à l'ensemble du réseau routier;
- Soutenir la mise en place de réseaux municipaux de pistes cyclables;
- Implanter des mesures strictes de contrôle des abords routiers afin de protéger les emprises routières;
- Encourager et soutenir le développement des transports collectifs.

2.2 Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Le 16 mars 1993, l'Assemblée nationale adopte le projet de loi 56 modifiant la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Cette nouvelle loi implique des modifications importantes notamment en ce qui concerne le contenu des *schémas d'aménagement*. Les schémas révisés doivent comprendre de nouvelles composantes obligatoires, et ce, plus particulièrement au niveau de la planification des transports. Ces modifications concernent la planification du transport terrestre, maritime et aérien. En ce qui a trait au transport terrestre, les schémas révisés devront¹² :

- Décrire les infrastructures et équipements existants de transport terrestre (ex. : les routes, les voies ferrées, les gares);
- Évaluer les besoins futurs;
- Proposer des modifications à l'organisation du transport terrestre sur leur territoire.

Sans viser directement les infrastructures de transport, une autre composante (obligatoire) du *schéma d'aménagement*, peut avoir une influence sur la planification des transports, il s'agit du plan d'action¹³. Ce dernier mentionne entre autres, les différentes étapes de mise en œuvre, les personnes susceptibles d'y participer ainsi que les échéances prévues pour chaque étape du plan d'action.

Même si les pouvoirs des MRC et des municipalités en matière de transport aérien et maritime sont limités, il est important de mettre en évidence, dans les *schémas d'aménagement* et plans d'urbanisme, l'effet structurant de ces équipements. Également, il faut prendre en considération les liens qui existent entre les transports aérien et maritime, et le transport terrestre. Ainsi, dans le contenu facultatif des schémas, le gouvernement demande la description de l'organisation du transport

12 *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, L.R.Q., c. A-19.1, art. 5 et 6.

13 *Ibid.*, L.R.Q., c. A-19.1, art. 7, 1.1.

maritime et aérien ainsi que l'intégration des équipements et infrastructures associés à tous les modes de transport soient décrits.

Aux articles 5 et 7, la Loi mentionne que les MRC doivent identifier les endroits qui représentent une contrainte majeure dans son *schéma d'aménagement*. Les corridors routiers présentant un certain potentiel de contraintes doivent donc être identifiés au schéma. Les mesures de protection qui pourront alors être prises par les MRC peuvent être ajoutées au document complémentaire accompagnant les *schémas d'aménagement*. Les mesures adoptées s'appliqueront par le biais des règlements municipaux.

2.3 Processus d'élaboration du schéma d'aménagement

Le *schéma d'aménagement* est un document légal en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Ce dernier constitue un document de concertation et de planification à l'échelle d'une MRC. Selon la Loi, les MRC doivent maintenir en vigueur un *schéma d'aménagement* applicable à leur territoire respectif¹⁴.

La mise en place d'un schéma constitue un processus long et élaboré (voir processus détaillé en annexe). Entre le début de l'élaboration et l'entrée en vigueur, plusieurs étapes sont prévues par la Loi. La MRC adopte des propositions préliminaires, qui sont suivies d'avis municipaux et gouvernementaux. Par le biais d'avis, le gouvernement assure la concordance entre les orientations élaborées par les divers ministères, et celles retenues au schéma. Avant l'adoption, celui-ci est assujéti à une consultation publique. Le processus se termine par l'entrée en vigueur du schéma. Les principaux intervenants impliqués dans le processus sont le gouvernement, les MRC et les municipalités.

Étant donné que le *schéma d'aménagement* constitue un document légal, il engendre des répercussions sur les différents partenaires. Le gouvernement est légalement lié par le schéma, un grand nombre d'interventions du gouvernement sont assujétiées aux objectifs élaborés au schéma¹⁵. Cependant, ce dernier n'a pas d'effet direct sur les citoyens. Ceux-ci sont plutôt liés par le biais du plan d'urbanisme et des divers règlements municipaux qui en découlent (règlements de zonage, de construction et de lotissement).

14 *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, L.R.Q., c. A-19.1, art. 3.

15 *Ibid.*, art. 149 à 157.

3.0 CONTENU DES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT

3.1 MRC d'Abitibi

De façon générale, la MRC, par le biais de son schéma¹⁶ n'entrevoit pas, à court terme, de changements majeurs qui pourraient influencer la tendance de croissance urbaine. Selon les observations, le profil actuel des municipalités de la MRC ne devrait pas se modifier de façon considérable. Puisque la délimitation de la zone agricole a pour effet de restreindre l'implantation de l'urbanisation à l'extérieur des périmètres d'urbanisation, la MRC envisage un certain accroissement et une consolidation des activités à l'intérieur des périmètres d'urbanisation. La MRC considère également que la qualité du réseau routier est souvent négligée. Le transport lourd et les conditions climatiques endommagent la qualité de la chaussée.

3.1.1 Grandes orientations et affectations du territoire

La MRC d'Abitibi s'est fixé quatre grandes orientations d'aménagement. Même si celles-ci n'ont pas d'impacts directs sur les réseaux de transport, il demeure intéressant de les présenter.

- Favoriser une utilisation optimale et rationnelle des ressources naturelles;
- Assurer une plus grande protection de l'environnement;
- Consolider la région d'appartenance de la MRC d'Abitibi;
- Accentuer la protection et la mise en valeur des potentiels récréotouristiques.

Parmi les affectations du territoire, « l'affectation urbaine », c'est-à-dire les périmètres d'urbanisation, constitue un aspect qui est susceptible d'affecter l'évolution de la desserte en transport.

La délimitation du périmètre d'urbanisation correspond à une limite spatiale qui détermine pour chaque municipalité et TNO, les secteurs où l'activité urbaine est appelée à se développer. Cette affectation distingue le milieu urbain du milieu rural. Au total, trois objectifs ont été élaborés dont le principal est de permettre à chacune des municipalités d'assurer son développement urbain en reconnaissant un territoire affecté à cette fin.

Afin d'appuyer les objectifs, les schémas proposent des mesures particulières qui viennent préciser ces derniers. Ces mesures particulières¹⁷ se présentent sous forme de recommandations. Selon la MRC, les municipalités ayant plus d'un périmètre d'urbanisation ont tout avantage à consolider leur développement urbain dans un seul périmètre. La création de nouveaux noyaux habités où la mise en place de nouveaux

16 Schéma d'aménagement de la MRC d'Abitibi est entré en vigueur le 13 octobre 1988.

17 Schéma d'aménagement de la MRC d'Abitibi, p. 56.

services, tels égouts et aqueduc hors des périmètres d'urbanisation, est fortement déconseillée.

3.1.2 Réseaux de transport

C'est au chapitre « équipements, infrastructures et réseaux majeurs » du *schéma d'aménagement*, que l'on retrouve les principales orientations qui se rattachent aux infrastructures et au réseau de transport.

Selon les problématiques ciblées par la MRC, les haltes en bordure des corridors routiers sont des équipements indispensables à la mise en valeur du territoire. Celle-ci considère qu'il est nécessaire d'aménager de nouveaux sites, qui seraient localisés en priorité le long des principaux axes routiers. Aussi, la MRC privilégie le maintien des écoles rurales, afin d'éviter le parcours de longues distances pour les écoliers en bas âge et faciliter l'exercice d'activités communautaires¹⁸.

En ce qui concerne plus particulièrement le réseau de transport, la MRC considère que le transport lourd est une contrainte majeure pour les routes de la région et que la vocation des principaux corridors n'est pas suffisamment définie.

Par rapport au transport aérien, l'aéroport d'Amos a développé plusieurs services au cours des années. Cette infrastructure, indispensable pour le développement régional, connaît cependant certaines difficultés à accroître les services jugés essentiels, en raison de l'absence d'équipements adéquats.

Le principal objectif d'aménagement que le schéma indique en relation avec les transports, est l'amélioration de la qualité du réseau routier primaire et secondaire. Afin de mener à bien l'objectif qu'elle s'est fixé, la MRC a élaboré plusieurs mesures particulières. Celles-ci font aussi objet de recommandations.

- Tous les travaux d'aménagement ou d'amélioration du réseau routier devront tenir compte des conséquences du transport lourd et garantir une meilleure qualité du réseau routier;
- La signalisation routière et celle des sites d'intérêt sont déficientes. Les centres urbains d'Amos et Barraute ne sont pas suffisamment indiqués, surtout hors de la MRC. Le MTQ devrait régler ces problèmes de signalisation et consulter la MRC à cette fin;
- L'entretien de la route 109 (Amos - Rivière-Héva) ainsi que l'entretien pour le trajet Barraute - Val-d'Or, devront être améliorés en période hivernale;
- La planification des nouveaux chemins forestiers devra tendre vers une utilisation plus polyvalente de ceux-ci;
- Que l'axe nord-sud, Baie-James via Amos (109) et Amos - Val-d'Or (111) soit désigné « route trans-québécoise » et reconnu comme la route de la Baie-James.

18 *Schéma d'aménagement de la MRC d'Abitibi*, p. 124.

- On demande au MTQ d'intervenir en :
 - identifiant par une numérotation unique;
 - reconnaissant un sigle distinctif;
 - permettant l'accès au public;
 - améliorant et assurant un bon entretien.
- Un nouveau tronçon routier devra être aménagé pour assurer la liaison entre la route 395 sud et le parc d'Aiguebelle;
- Accroître le développement de l'aéroport d'Amos en améliorant les divers équipements et installations;
- Le maintien du service ferroviaire est indispensable;
- Les subventions relatives à l'entretien des chemins d'hiver devront être augmentées de façon substantielle, pour permettre aux municipalités d'assurer l'entretien lors des périodes de dégel;
- L'épandage d'abat-poussière non dommageable pour l'environnement est essentiel sur les routes non pavées.

Considérant que la qualité du réseau routier est déterminante dans le développement touristique d'une région, la MRC souhaite que le MTQ améliore l'état des axes majeurs et la signalisation routière des principaux sites d'intérêt.

3.1.3 Projets d'intervention

Au total, la MRC s'est fixé trente-deux priorités d'intervention sur le réseau routier supérieur¹⁹. De ce nombre, six projets d'intervention concernent la correction de courbes sur les routes nationales 109 et 111. Sept autres visent plus particulièrement une reconstruction majeure de route. Une voie de contournement est également prévue à l'entrée nord de la ville d'Amos. Les autres projets prévus sont relatifs à des améliorations et pavage de certains tronçons.

3.2 MRC d'Abitibi-Ouest

3.2.1 Grandes orientations et affectations du territoire

Les grandes orientations élaborées par la MRC à l'intérieur du schéma²⁰, étant très générales, il demeure difficile d'en évaluer les impacts sur les transports. Les grandes affectations du territoire présentent des orientations plus spécifiques.

19 La liste des priorités d'interventions peut être consultée aux pages 130 et 131 du schéma de cette MRC.

20 L'entrée en vigueur du *Schéma d'aménagement* de la MRC d'Abitibi-Ouest s'est effectuée en mai 1986.

Parmi les grandes affectations²¹ proposées dans le schéma, certaines d'entre elles présentent des éléments pouvant influencer sur les problématiques de transport. À l'affectation « agriculture », la MRC propose de favoriser l'implantation d'une résidence par lot originaire, et ce, pour dans toute l'affectation agricole.

Dans une autre affectation, soit celle des « espaces urbains », la MRC favorise la consolidation des espaces à fonctions urbaines (dans les périmètres d'urbanisation). Afin de faciliter la réalisation de son intention d'aménagement relativement aux espaces urbains, la MRC s'est fixé des objectifs généraux et spécifiques dont certains interpellent le MTQ soit, orienter les activités urbaines à l'intérieur des espaces les plus propices à cette fin, c'est-à-dire dans les périmètres d'urbanisation. Plus spécifiquement, interdire le développement de nouveaux villages, villes ou de campements d'ouvriers dans un rayon de 25 km autour d'un périmètre d'urbanisation existant.

En ce qui a trait à l'affectation « récréation-tourisme », quelques objectifs spécifiques peuvent aussi avoir des répercussions sur les problématiques de transport. Parmi celles-ci plusieurs ont été ciblées :

- Autoriser l'implantation de chalets, le développement d'activités récréatives et la présence de commerces associés à ces dernières dans l'affectation villégiature (sauf pour les plans d'eau qui ont atteint ou dépassé leur capacité de support);
- Amorcer la mise en place d'un circuit touristique entre Duparquet, La Sarre et Taschereau, par les routes 111 et 393;
- Inclure dans la réglementation municipale, des dispositions visant à améliorer ou conserver l'esthétique de l'encadrement visuel, à partir des routes du corridor touristique. Cela inclut les chemins qui conduisent aux sites d'intérêts;
- Installer des panneaux de signalisation touristique;
- Protéger et mettre en valeur les ponts couverts de la région;
- Réserver l'emprise des lignes ferroviaires désaffectées à des fins récréatives.

3.2.2 Réseaux de transport

Au chapitre « transport » du schéma, quelques problématiques générales ont été identifiées par la MRC. Selon cette dernière, la mauvaise qualité des fondations des différentes routes a des répercussions directes sur la surface de roulement. Une faible proportion de chemins publics (environ 25%) est pavé. Aussi, le système de transport collectif ne dessert que quelques localités. La signalisation touristique est considérée comme étant sommaire. Il ne semble pas y avoir de mesures de protection et de mise en valeur des ponts couverts.

21 *Schéma aménagement de la MRC d'Abitibi-Ouest*, p. GA-1 à GA-5.

Afin de tenter de remédier à ces lacunes, quelques intentions d'aménagement ont été ciblées soit, assurer le maintien de l'accès routier à l'ensemble du territoire, accroître la qualité des infrastructures de transport existantes, palier aux carences dans les domaines connexes aux infrastructures de transport.

Relativement à l'ensemble des problématiques en matière de transport, la MRC a élaboré quelques objectifs généraux :²²

- Accorder une priorité aux travaux d'amélioration des routes de la région;
- Susciter l'instauration d'un système de transport collectif régional;
- Conférer aux routes un statut juridique et administratif conforme à la réalité actuelle;
- Faciliter l'accès au produit touristique régional et aux secteurs d'approvisionnement en matières premières;
- Réaliser l'ensemble des travaux d'amélioration routière, identifiés par les municipalités;
- Doter la MRC d'Abitibi-Ouest d'un système de transport collectif régional, intégré au transport scolaire;
- Favoriser la conservation des ponts couverts de la région;
- Procéder à la classification fonctionnelle des routes.

3.2.3 Projets d'intervention

Les priorités d'interventions prévues par la MRC sont scinder en deux catégories, « les équipements et infrastructures à caractère intermunicipal » et ceux à être « mis en place par le gouvernement ».

Selon la MRC, quatre projets à caractère intermunicipal devront être effectués en priorité soit, la route à la Pointe-aux-indiens (Gallichan), la route d'accès aux zones de villégiature (en bordure des principaux plans d'eau), la voie de contournement de La Sarre ainsi que des panneaux de signalisation touristique.

Pour ce qui est des équipements et infrastructures à être mis en place par le gouvernement, quatre projets ont aussi été ciblés. L'amélioration du réseau routier sur les routes 111, 393, 390 et 388, la reconstruction de la route existante Authier-Joutel, l'amélioration des chemins, rangs et routes ainsi que la correction du tracé du 1^{er} Rang du canton Chazel sur la route Authier-Joutel.

D'autres travaux à réaliser ont aussi été identifiés au *schéma d'aménagement*. Il s'agit surtout de projets d'amélioration de tronçons de routes, deux projets sont constitués de reconstructions majeures.

22 *Schéma d'aménagement de la MRC d'Abitibi-Ouest*, p. T3 à T5.

3.3 MRC de Rouyn-Noranda

3.3.1 Grandes orientations et affectations du territoire

Dans son schéma²³, la MRC de Rouyn-Noranda a élaboré trois grandes orientations d'aménagement. Parmi celles-ci, une d'entre elles se rapporte plus particulièrement au domaine des transports. Ainsi, à la grande orientation « consolidation de l'organisation spatiale »²⁴, on retrouve le point « amélioration et rationalisation des réseaux de transport et de communication ». Les objectifs d'aménagement qui en découlent et qui se rattachent aux transports sont les suivants :

- Axer les interventions sur la réfection du réseau routier existant plutôt que sur la construction de nouvelles routes;
- Établir des priorités pour la réfection du réseau routier de la MRC;
- Implanter une voie de contournement à Rouyn-Noranda;
- Assurer la création d'une zone de protection autour de l'aéroport, de manière à favoriser l'amélioration et l'agrandissement des infrastructures aéroportuaires.

Par ailleurs, à la section « densification de l'occupation du territoire municipal », certains éléments sont susceptibles d'avoir une incidence sur la planification ou les infrastructures de transport. Un des principes d'intervention de la MRC consiste à permettre la construction d'une résidence par lot originaire en zone agricole. Plusieurs objectifs d'aménagement sont reliés à cet élément dont :

- Procéder à la délimitation de périmètres d'urbanisation afin de favoriser la consolidation de noyaux de services, de faciliter l'implantation de service dont la rentabilisation exige une certaine concentration de population et d'éviter l'éclosion aléatoire de noyaux habités.

Finalement, dans la sous-orientation « consolidation des équipements publics, culturels et industriels », la MRC a formulé quelques objectifs d'aménagement susceptibles de présenter des impacts au niveau du transport. Ainsi, elle entend :

- Prévoir des espaces pour les besoins industriels futurs;
- Créer des espaces pour accueillir l'industrie lourde;
- Permettre aux industries de bénéficier des infrastructures aéroportuaires par la localisation adéquate d'un parc industriel, à proximité de l'aéroport de Rouyn-Noranda.

23 L'entrée en vigueur du *Schéma d'aménagement* de la MRC de Rouyn-Noranda s'est effectuée en juin 1987.

24 *Schéma d'aménagement de la MRC de Rouyn-Noranda*, p. 67.

3.3.2 Réseaux de transport

À l'intérieur du chapitre sur le transport, on retrouve plusieurs intentions d'aménagement relatives au transport, plus particulièrement au réseau routier et au transport aérien²⁵. Il est à noter que le transport ferroviaire n'est pas inclus dans ce chapitre, ce thème est cependant traité à la partie « contexte d'intervention ». Ainsi, pour le réseau routier, la MRC entend favoriser :

- La réfection du réseau routier existant plutôt que la construction de nouveaux tronçons routiers, à l'exception de la voie de contournement²⁶;
- Le maintien des haltes routières de Cadillac et Arntfield;
- Le pavage de tous les chemins servant d'accès principal aux ressources (chemins miniers ou forestiers) afin de diminuer les inconvénients causés par le transport lourd;
- La préservation d'un cadre esthétique et visuel de qualité en bordure des routes;
- Une prescription des marges de recul plus importantes le long des nouveaux tronçons routiers afin de diminuer le nombre d'expropriations lors du réaménagement des routes;
- Le maintien d'une bande boisée dans les secteurs de coupe forestière pour protéger l'encadrement visuel des routes.

La MRC indique qu'elle dispose d'un réseau routier bien implanté et complet. Cependant, la MRC estime que les routes sont abîmées. En outre, la ville de Rouyn-Noranda ne compte qu'une voie de contournement, soit celle de la route 101 à l'entrée nord de Rouyn-Noranda, alors que l'axe de transport principal est la route 117. Puisque cette dernière traverse le centre-ville, on observe des problèmes de ralentissement de la circulation et de détérioration du réseau routier local. Il semble y avoir aussi un problème de transport lourd sur les routes collectrices et les chemins de rangs de la MRC.

L'aéroport de Rouyn-Noranda est considéré comme un élément essentiel au développement et au dynamisme de la MRC. Le schéma propose donc en matière de transport aérien :

- D'améliorer les infrastructures de l'aéroport afin de les rendre sécuritaires et opérationnels, peu importe les conditions climatiques;
- Établir une zone de protection, en périphérie de l'aéroport, afin qu'aucune activité ne vienne gêner les opérations ou l'expansion de celles-ci;
- Identifier un site potentiel pour l'implantation d'un parc industriel en face de l'aéroport.

25 Schéma d'aménagement de la MRC de Rouyn-Noranda, p. 223.

26 Ibid., annexes 1 et 2.

Dans son schéma, la MRC de Rouyn-Noranda indique que le transport ferroviaire²⁷ est surtout utilisé pour le transport des matières premières, des produits en vrac et des gros équipements. La concurrence de l'industrie du camion a occasionné l'abandon de certains tronçons ferroviaires. Étant donné la configuration inadéquate de ce réseau et la concurrence de plus en plus forte des autres modes de transport, les possibilités de développement pour le rail s'avèrent très limitées dans la MRC.

Parmi les grandes affectations du territoire de la MRC de Rouyn-Noranda, certaines intentions d'aménagement peuvent avoir une incidence sur le transport. Ainsi, dans les zones d'affectations « exploitation des ressources » et « rurale », la MRC permet la localisation de sites de gravières et sablières. Pour ce qui est de l'affectation « rurale » et « agricole », la MRC propose un minimum d'une résidence par lot originaire. De plus, pour maintenir le caractère rural, elle favorise le développement linéaire le long des routes puisque la création de noyaux de peuplement est interdite.

En ce qui concerne les périmètres d'urbanisation, la MRC veut concentrer le développement urbain afin d'éviter l'éparpillement des noyaux de services dans les municipalités rurales.

3.3.3 Projets d'intervention

Environ une douzaine de projets d'intervention en transport sont prévus sur les routes du réseau supérieur. Ces projets concernent principalement des travaux majeurs de réaménagement de routes existantes. Dans son schéma, la MRC identifie aussi dans les travaux à réaliser, une voie de contournement de Rouyn-Noranda pour la route 117.

3.4 MRC de Témiscamingue

3.4.1 Grandes orientations et affectations du territoire

Dans les grandes orientations élaborées par la MRC de Témiscamingue ayant un caractère général, les impacts sur les réseaux de transport sont peu perceptibles au premier abord. Les éléments plus particuliers au transport sont présentés au chapitre « grandes affectations »²⁸.

Les deux principales affectations qui peuvent éventuellement avoir un impact sur les problématiques de transport sont les affectations « périmètres d'urbanisation » et « forêt-conservation ».

27 Schéma d'aménagement de la MRC de Rouyn-Noranda, p. 32.

28 Schéma d'aménagement de la MRC de Témiscamingue, p. 23.

À l'image de l'ensemble des MRC de la région, le *schéma d'aménagement* de la MRC de Témiscamingue vise par l'affectation « périmètres d'urbanisation », à consolider à l'intérieur d'un périmètre, les fonctions urbaines les plus susceptibles d'évoluer (résidentielle, commerciale, industrielle, publique et institutionnelle). En ce qui a trait à l'affectation forêt-conservation, le schéma propose de développer un nouvel accès routier soit le tronçon Belleterre–Le Domaine.

3.4.2 Réseaux de transport

Dans son *schéma d'aménagement*²⁹, la MRC de Témiscamingue a cerné un certain nombre de problématiques en relation avec les différents modes de transports et leurs infrastructures respectives. De façon générale, la MRC considère qu'il existe des lacunes importantes relativement à la qualité et à la structure des routes, que le réseau est très mal raccordé à l'ensemble du réseau routier québécois, (surtout dans le secteur est) puisqu'il constitue un cul-de-sac routier. Aussi, la MRC estime que la détérioration de certains tronçons du réseau est perceptible, tout autant que les problèmes liés à la circulation en milieu urbain. Ces derniers sont accentués par la présence d'un grand nombre de véhicules lourds, en particulier sur la route 101.

En ce qui concerne le transport interurbain, le circuit de transport en commun sur l'axe 101, avec détours vers Lorrainville et Béarn, fait l'objet de demandes afin d'effectuer un aller-retour à Rouyn-Noranda dans la même journée. Sur le territoire de la MRC, à l'instar de plusieurs autres MRC, le transport ferroviaire semble être en péril.

D'autres propositions d'intervention ont aussi été ciblées par le schéma. Deux éléments en particulier attirent notre attention. La reconstruction et la restauration du pont Grassy Narrow à Moffet, comme site d'intérêt sectoriel et régional, et de voies d'accès aux ressources récréatives et naturelles. À ce sujet, la MRC demande au MTQ d'effectuer une étude de coûts et de faisabilité, en consultation avec les municipalités concernées.

Dans un deuxième temps, le schéma vise l'application d'une signalisation routière normalisée des attraits et des activités touristiques définis conjointement par le MTQ et le ministère du Tourisme.

3.4.3 Projets d'intervention

Pour ce qui est des projets d'intervention envisagés par la MRC, un certain nombre d'objectifs et d'intentions sont mentionnés au schéma³⁰.

29 L'adoption du *schéma d'aménagement* de la MRC s'est effectuée en mars 1987, mais sa mise en vigueur n'a été effective qu'en novembre 1995.

30 *Schéma d'aménagement de la MRC de Témiscamingue*, p. 111.

- Compte tenu de la détérioration du réseau routier et de l'accroissement de la circulation, la MRC suggère que le MTQ mette en œuvre un plan quinquennal de restauration des infrastructures routières;
- L'ajout par le MTQ des demandes formulées par les municipalités lors de la programmation;
- Harmoniser la qualité de l'entretien et de la restauration de la route 101 du secteur de Rouyn-Noranda, avec celle du secteur de Ville-Marie, et ce, pour une meilleure qualité et sécurité routière;
- Réaliser trois voies de contournement afin de soulager le milieu urbain du trafic lourd et de rendre le réseau plus sécuritaire à Témiscaming, Béarn et Ville-Marie;
- Réaménager la halte routière entre Fugèreville et Latulipe;
- Construire trois nouveaux tronçons routiers majeurs soit, Témiscaming - Maniwaki, Belleterre - Le Domaine, Laforce - Val-d'Or, et les considérer comme routes collectrices;
- Implanter un aéroport régional à St-Bruno-de-Guigues;
- Maintenir intégralement le transport en commun et si possible l'améliorer;
- Favoriser la coopération des divers intervenants gouvernementaux, régionaux et locaux dans le but d'implanter un service de transport public adapté aux personnes âgées et handicapées.

3.5 MRC de Vallée-de-l'Or

3.5.1 Grandes orientations et affectations du territoire

Pour l'ensemble du *Schéma d'aménagement de la MRC de Vallée-de-l'Or*³¹, trois grandes orientations présentent des affectations ou objectifs d'aménagement susceptibles de concerner plus particulièrement le transport³². Premièrement, « Intégrer les fonctions résidentielles, institutionnelles et commerciales en délimitant un périmètre afin d'harmoniser l'urbanisation, regrouper les fonctions industrielles dans un secteur planifié à cette fin ».

Cette orientation exprime une volonté, face aux problèmes qu'entraîne le phénomène de l'urbanisation incontrôlée, de prévoir des espaces vacants suffisants pour répondre aux besoins d'activités urbaines. Celle-ci a été formulée afin de préciser l'orientation qui est de consolider des espaces industriels régionaux déjà aménagés et de permettre la mise en place de zones industrielles pouvant accueillir l'industrie légère, et ce, dans des secteurs planifiés par les municipalités. Le but étant d'éviter l'étalement de l'industrie.

31 *Schéma d'aménagement de la MRC de Vallée-de-l'Or* est entré en vigueur en septembre 1989.

32 *Schéma d'aménagement de la MRC de Vallée-de-l'Or*, p. 11 - 13.

Une des affectations du territoire qui se rapporte à cette orientation est la mise en place de « périmètres d'urbanisation ». Ces périmètres expriment la limite donnée à l'extension future d'une agglomération. Cette délimitation consiste à désigner dans le temps et l'espace, une partie du territoire municipal où l'on concentrera des efforts à développer le noyau urbain existant.

La deuxième orientation qui nous intéresse correspond à « maintenir, améliorer et compléter les réseaux majeurs de transport, d'électricité, de gaz, de télécommunication et de câblodistribution ». Celle-ci vise l'amélioration des réseaux majeurs reliant les municipalités de la MRC, l'amélioration de l'accessibilité inter-régionale, plus particulièrement avec le Témiscamingue. Cette orientation reconnaît le maintien et le développement de la zone aéroportuaire de Val-d'Or et de la zone ferroviaire du CN à Senneterre-ville.

En ce qui a trait plus particulièrement à l'affectation « réseau routier », les principales préoccupations de la MRC visent l'établissement d'un réseau routier régionalement équilibré, en fonction de l'accès aux sites urbains et aux ressources.

La MRC a inclus à son *schéma d'aménagement* la proposition de classification fonctionnelle du réseau routier élaborée par le MTQ (route nationale, route régionale, route collectrice et chemin d'accès aux ressources).

Relativement à la zone aéroportuaire, l'aéroport de Val-d'Or constitue le seul équipement de ce type sur le territoire de la MRC. Celui-ci étend son aire de rayonnement à l'ensemble de la MRC et au-delà.

La troisième orientation élaborée est de « renforcer l'activité récréo-touristique par un aménagement intégré des affectations, des équipements, des infrastructures et des sites d'intérêts particuliers qui y sont liés ».

L'objectif de cette orientation, se rattachant plus particulièrement au transport et à ses composantes d'aménagement, consiste à identifier les équipements et les infrastructures récréo-touristiques ainsi que les sites d'intérêts par une signalisation routière touristique.

3.5.2 Réseaux de transport

Le *schéma d'aménagement* propose quelques objectifs d'aménagement en rapport aux réseaux de transport :³³

- Identifier au *schéma d'aménagement* la classification fonctionnelle du réseau routier telle que définie par le MTQ;
- Améliorer les voies de circulation telles qu'identifiées au réseau routier prioritaire.

33 *Schéma d'aménagement de la MRC de Vallée-de-l'Or*, p. 13 - 14.

- Identifier au *schéma d'aménagement*, la zone aéroportuaire de Val-d'Or et la zone ferroviaire de Senneterre–ville;
- Régir l'utilisation du sol à proximité ou à l'intérieur des corridors routiers et espaces aéroportuaires;
- Améliorer l'entretien des routes de la MRC par l'implantation d'un centre administratif du MTQ;
- Prévoir dans la zone aéroportuaire de Val-d'Or, l'espace nécessaire à l'implantation d'un complexe aéroportuaire.

En plus de ceux cités précédemment, d'autres objectifs d'aménagement ont aussi été ciblés dans le *schéma d'aménagement*. Il s'agit de l'aménagement d'un sentier de motoneiges intégré au réseau national (Trans-Québec) dans la Réserve faunique La Vérendrye ainsi que l'aménagement et le développement de la zone industrielle aéroportuaire favorisant l'implantation d'entreprises manufacturières.

Les problèmes les plus apparents relativement aux infrastructures de transport sont notés au niveau des liens intermunicipaux et interrégionaux, plusieurs routes devraient être améliorées. Les liens interrégionaux avec la MRC de Témiscamingue sont également considérés comme étant déficients. L'approche retenue dans le *schéma d'aménagement* consiste à identifier globalement un réseau routier prioritaire vers lequel devrait tendre, à court ou à moyen terme, les interventions du MTQ.

3.5.3 Projets d'intervention

Les travaux sur le réseau routier qui sont considérés comme prioritaires au *schéma d'aménagement*, sont surtout des travaux de reconstruction majeure³⁴. Ces projets touchent plus particulièrement les routes 117, 113 et 111. La plupart des projets d'interventions prévus par le MTQ se retrouvent à l'intérieur de la Réserve faunique La Vérendrye, ce qui constitue la majeure partie des investissements.

34 *Schéma d'aménagement de la MRC de Vallée-de-l'Or*, p. 99.

4.0 RÉVISION DES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT

4.1 Processus de révision des schémas d'aménagement

En vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, la MRC doit réviser son *schéma d'aménagement* après cinq ans d'application³⁵ (voir processus de révision détaillé, en annexe). À l'instar du *schéma d'aménagement* de la première génération, l'élaboration du *schéma d'aménagement révisé* (SAR) présente un processus constitué de plusieurs étapes.

Ainsi, la première étape de la révision pour la MRC consiste à adopter un *document sur les objets de la révision* (DOR). Le DOR présente les principaux thèmes devant être traités dans le schéma révisé. Les orientations et actions visées par le DOR, seront reprises dans un premier *projet de schéma d'aménagement révisé* (PSAR). Avant l'adoption du schéma révisé, un second projet de schéma révisé est prévu par la Loi.

Le gouvernement doit fixer, au début du processus de révision, les orientations ministérielles en matière d'aménagement du territoire et de transport. Par la suite, un avis gouvernemental doit être donné postérieurement aux principales étapes soit, le DOR (avis facultatif), le PSAR et le SAR.

4.2 Orientations gouvernementales en matière de transport

Afin de mieux comprendre les enjeux et les orientations privilégiés par les différentes MRC de la région, il est important de faire un bref survol des orientations gouvernementales susceptibles d'influer sur les choix d'aménagement du territoire. Les orientations retenues ici, présentent une brève synthèse des orientations gouvernementales pouvant avoir un impact plus direct sur les grandes problématiques d'aménagement endossées par les MRC³⁶.

Dans le cadre de la révision des *schémas d'aménagement*, le ministère des Affaires municipales propose trois objectifs généraux sur lesquels devraient s'appuyer et s'orienter l'élaboration des *schémas d'aménagement révisés*. Les *schémas d'aménagement* doivent :

- « Intégrer à l'aménagement du territoire, des perspectives relatives au développement socio-économique et à l'équilibre environnemental;
- Être orientés vers la mise en œuvre;

35 *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, L.R.Q., ch. A-19.1, art. 55.

36 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Orientations ministérielles en transport et en aménagement du territoire*, juin 1993, 48 pages.

- Donner lieu à la production d'orientations gouvernementales plus intégrées, adaptées aux régions »³⁷.

De façon générale, la mission du ministère des Transports est « d'assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires, et qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions »³⁸.

Relativement aux infrastructures de transport, les principales orientations retenues sont de « préserver les infrastructures de transport, maintenir un service adéquat à l'usager et soutenir le développement socio-économique des différentes régions du Québec en optimisant les acquis des différents modes de transport »³⁹.

4.2.1 Réseau routier et équipements de transport collectif

La sollicitation de plus en plus importante du réseau routier occasionne une détérioration croissante de la qualité des infrastructures routières. Le gouvernement entend donc mettre dans ses priorités, l'entretien, la réfection et l'amélioration du réseau routier⁴⁰.

Par rapport à l'exploitation efficace et sécuritaire du réseau routier, plusieurs démarches ont été entreprises dont certaines concernent plus particulièrement le MTQ soit, la gestion des corridors routiers, les traversées d'agglomérations et la signalisation touristique.

Afin de préserver la vocation de son réseau, le Ministère a engagé une démarche, auprès des organismes municipaux qui doit permettre d'atteindre certains objectifs :

- Définir des scénarios d'intervention pour assurer une gestion efficace des corridors routiers;
- Préciser les responsabilités respectives du Ministère et des organismes municipaux en matières de gestion des corridors routiers;
- Définir un mécanisme de concertation entre le Ministère et les organismes municipaux pour intégrer la gestion des corridors routiers à la planification du territoire;

37 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Orientations ministérielles en transport et en aménagement du territoire*, juin 1993, p. 3

38 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Plan stratégique 1998 - 2001 du ministère des Transports*, janvier 1998, 58 pages.

39 Gouvernement du Québec, Ministère des Affaires Municipales, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Pour un aménagement concerté du territoire*, 1994, p. 78.

40 Ibid., p. 78.

- Déterminer un plan d'action pour mettre en œuvre un système de gestion des corridors routiers⁴¹.

Plusieurs facteurs peuvent influencer sur la demande en transport et les déplacements. Un des plus importants est relatif au mode d'urbanisation ou d'occupation du sol. Celui-ci est influencé par la densité des fonctions résidentielles, de l'ampleur et de la localisation des entreprises, de la mixité des fonctions urbaines ainsi que de l'évolution du périmètre d'urbanisation.

En matière de transport collectif, cinq orientations se rattachant plus spécifiquement à ces types de transports ont été ciblées. Il s'agit de :⁴²

- Accroître la sécurité des personnes dans tous les déplacements;
- Favoriser en milieu urbain et péri-urbain, l'intégration des divers modes de transport et le développement de l'intermodalité;
- Favoriser le transport collectif ou les déplacements non motorisés;
- Faire en sorte que les régions disposent d'une desserte régulière en transport collectif;
- Tenir compte de la clientèle à mobilité réduite dans la planification de réseaux de transport et de la localisation de services.

4.2.2 Le secteur maritime, aérien et ferroviaire

Le transport maritime contribue, lorsqu'il est utilisé, à relier, en complémentarité avec d'autres modes de transport (tels le système routier ou ferroviaire), les régions isolées, périphériques ou enclavées par rapport aux axes routiers. Le maintien, l'amélioration et la consolidation des infrastructures maritimes existantes, nécessaires à ces services, constituent une préoccupation pour le MTQ. Le transport maritime est à peu près inexistant en Abitibi-Témiscamingue.

Pour ce qui est du transport aérien, les compétences du gouvernement du Québec s'exercent surtout en région éloignée ou isolée, où le transport aérien joue un rôle souvent essentiel. La desserte de ces régions représente une préoccupation du Ministère. Ce dernier compte également évaluer l'impact du transfert des infrastructures de transport fédérales, par sa politique à l'égard des aéroports locaux et régionaux du Québec⁴³.

La problématique du maintien du transport ferroviaire touche essentiellement le transport des marchandises. Le Ministère vise à favoriser le maintien et le développement d'un réseau ferroviaire de base. En plus des actions envisagées pour

41 Ibid., p. 79.

42 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Orientations ministérielles en transport et en aménagement du territoire*, juin 1993, p. 33.

43 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *La politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires*, décembre 1995, 16 pages.

le maintien du réseau ferroviaire, le Ministère compte favoriser la création de chemins de fer d'intérêt local (CFIL).

4.2.3 Transport des marchandises

Pour l'ensemble des orientations relatives aux infrastructures de transport et au développement régional, celles-ci favorisent l'intermodalité des divers modes de transports. On entend ici par intermodalité, « une combinaison globale d'outils et de services nécessaires à l'expédition, par plus d'un mode de transport, sur la plus grande partie possible du parcours, entre le lieu de production et le lieu de consommation »⁴⁴.

La politique en matière de transport des marchandises au Québec, s'articule autour de quatre orientations générales.⁴⁵

- Assurer le transport des marchandises au moindre coût, au Québec et vers l'extérieur de la province;
- Assurer aux expéditeurs industriels du Québec, un système de transport des marchandises fiable, sécuritaire et économique afin de desservir les différentes régions ainsi que les sources d'approvisionnement et les marchés;
- Assurer une meilleure intégration des actions qui visent l'amélioration du développement et de l'efficacité des modes et infrastructures de transport;
- Favoriser l'accroissement d'une industrie québécoise des transports (routier, ferroviaire et maritime), correspondant aux besoins des expéditeurs.

Les politiques et réglementations du Ministère, en matière de transport des marchandises visent :

- La protection du réseau routier;
- L'adaptation de l'industrie à un marché plus concurrentiel;
- Le maintien d'une saine concurrence entre les transporteurs;
- Le développement d'une industrie productive et efficace;
- Un niveau de sécurité routière optimal.

44 Gouvernement du Québec, Ministère des Affaires Municipales, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Pour un aménagement concerté du territoire*, 1994, p. 78.

45 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Orientations ministérielles en transport et en aménagement du territoire*, juin 1993, p. 33.

4.3 Les documents sur les objets de la révision

4.3.1 MRC d'Abitibi

Dans le *document sur les objets de la révision (DOR)*⁴⁶, la MRC d'Abitibi indique ses préoccupations en matière de transport dans un objet spécifique soit : « Organisation du transport terrestre ». À partir de cet objet, un certain nombre de préoccupations ont été ciblées.

Dans le cadre de la révision du *schéma d'aménagement*, certaines réflexions seront entreprises par la MRC, dans le but de redéfinir les interventions en transport. Celles-ci concernent la réévaluation de l'état des infrastructures routières, une mise à jour des priorités d'intervention, une description et une réflexion sur le service ferroviaire, le transport en commun, les sentiers de motoneiges et les chemins forestiers.

La MRC entend cerner et évaluer les contraintes majeures. La circulation du transport lourd dans les secteurs résidentiels, la capacité des routes à supporter le transport lourd, le transport scolaire, sont des exemples de contraintes. Dans le même ordre d'idée, les impacts des divers modes et réseaux de transport seront évalués en fonction des occupants riverains, des utilisateurs des voies de transport, du développement du secteur et des corridors routiers.

Les principales préoccupations qui se rattachent à l'organisation du transport terrestre sont les suivantes :⁴⁷

- Description et évaluation de l'état des équipements et des infrastructures de transport terrestre;
- Identification et « priorisation » des améliorations à apporter aux infrastructures et aux équipements de transport;
- Sélection et planification des projets prioritaires;
- Évaluation de la problématique et planification des sentiers de motoneiges;
- Identification des contraintes relatives aux voies de circulation : identification des contraintes majeures et de leurs impacts, identification des corridors routiers occasionnant des contraintes majeures, évaluation des mesures applicables en bordure de ces corridors.

4.3.2 MRC d'Abitibi-Ouest

Dans le DOR⁴⁸, la MRC d'Abitibi-Ouest a inclus dans ses problématiques d'aménagement du territoire, celles des réseaux de transport. Ces dernières visent plus particulièrement le niveau de concordance entre les besoins, la capacité,

46 DOR de la MRC d'Abitibi est entré en vigueur en avril 1994.

47 DOR MRC d'Abitibi, p. 2.

48 DOR de la MRC d'Abitibi-Ouest est entré en vigueur en septembre 1998.

l'utilisation et la gestion des réseaux. Les divers points amenés sont présentés par champs d'intérêt (appeler ici objet), décrivant une série de préoccupations, accompagnées des actions que la MRC entend prendre.

Dans l'objet « ressources », au point « agriculture », deux préoccupations ont été identifiées, ainsi que les actions prévues pouvant avoir un impact sur la gestion du transport. Les deux principales préoccupations retenues sont : l'occupation du territoire rural et les usages autres qu'agricoles.

Pour ce faire, la MRC prévoit l'action suivante, soit, de revoir le principe d'une résidence par lot, par rapport à l'exercice à venir des demandes d'autorisation en bloc de « dézonage » d'une partie de la zone agricole. (Exercice possible en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*)⁴⁹.

L'objet « les transports et les communications », comporte plusieurs préoccupations relativement au réseau routier, au transport ferroviaire, au transport aérien et aux plans d'eau navigables.

En ce qui a trait plus particulièrement au réseau routier, on constate que le nombre de préoccupations⁵⁰ ciblées par la MRC sont en nombre significatif, signe de l'importance que les municipalités accordent à ces dernières :

- L'intégrité du réseau de transport routier;
- La sécurité et qualité du transport routier;
- L'état des divers équipements et infrastructures du transport terrestre;
- La capacité des municipalités à supporter leur réseau routier;
- La gestion des corridors routiers;
- L'impact de l'exploitation des forêts intramunicipales et privées sur le réseau local;
- La multiplication des plans directeurs;
- L'impact du transport lourd et des trains routiers sur le réseau supérieur;
- La sollicitation croissante auprès des municipalités pour les impliquer dans les différents dossiers du transport terrestre.

Afin d'intervenir au niveau des préoccupations soulevées, plusieurs actions ont été prévues par la MRC. Parmi celles-ci, quelques-unes sont ici présentées.

- Décrire et planifier l'organisation terrestre;
- Établir le portrait des déplacements sur le réseau routier;
- Évaluer la qualité des infrastructures et des équipements existants;

49 *Loi de la protection du territoire et des activités agricoles du Québec*, L.R.Q., c. P-41.1, art. 59.

50 *DOR de la MRC d'Abitibi-Ouest*, p. 19.

- Identifier les travaux requis pour l'amélioration du réseau et déterminer un ordre de priorité;
- Coordonner les utilisations du sol avec la classification et la capacité du réseau routier;
- Relever les points de contraintes reliés aux voies de circulation et identifier les mesures correctives appropriées;
- Synthétiser les nombreux outils de planification et d'intervention du MTQ et en évaluer les conséquences pour les municipalités;
- Cerner les niveaux d'intervention du monde municipal en matière d'aménagement et de développement du territoire pour le transport scolaire et adapté, les sentiers de motoneiges ainsi que les pistes cyclables.

À l'objet « les transports et les communications », on remarque aussi certaines préoccupations relativement au transport ferroviaire et aérien ainsi que les voies navigables⁵¹. Au chapitre du transport ferroviaire, deux éléments sont retenus. L'avenir du transport ferroviaire en Abitibi-Ouest et la réutilisation des emprises ferroviaires abandonnées.

La principale action que la MRC entend prendre par rapport au transport ferroviaire, consiste à obtenir les orientations des gestionnaires à l'endroit de la voie ferrée La Sarre - Taschereau et d'en évaluer les conséquences potentielles sur le réseau routier (transport lourd).

En ce qui a trait au transport aérien, la préoccupation constitue la concordance entre les services aériens et les besoins des usagers. Les actions visées par celle-ci sont de connaître le niveau de satisfaction des utilisateurs des services aériens et d'identifier les carences.

La dernière catégorie visée par cet objet représente les plans d'eau navigables. Deux préoccupations sont citées au DOR. Il s'agit de la variabilité du niveau d'eau des lacs Abitibi et Macamic ainsi que de la sécurité nautique et de la qualité de vie sur les lacs. L'action que la MRC entend prendre par rapport à ce point, est d'analyser la question de la sécurité dans la navigation de plaisance et dans les activités nautiques.

4.3.3 MRC de Rouyn-Noranda

Dans le DOR⁵², la MRC de Rouyn-Noranda indique les objets de la révision et les préoccupations du milieu en précisant les actions que la MRC entend prendre. Au chapitre « réseaux de transport », on retrouve trois objets concernant les transports ainsi que les préoccupations s'y rattachant.

51 DOR de la MRC d'Abitibi-Ouest, p. 20.

52 DOR de la MRC de Rouyn-Noranda est entré en vigueur en avril 1995.

Le premier objet consiste à décrire et planifier l'organisation du transport terrestre⁵³. La MRC mentionne que le réseau est bien desservi au niveau routier. Toutefois, ce réseau est très détérioré compte tenu des nombreux véhicules lourds qui circulent sur les routes. Les points qui suivent constituent les principales préoccupations rattachées à cet objet.

- La qualité du réseau routier provincial;
- La circulation du camionnage lourd sur les réseaux municipaux et sur les routes collectrices;
- La mise en place d'une voie de contournement à Rouyn-Noranda;
- Le transport collectif dans la ville de Rouyn-Noranda et en périphérie.

Le deuxième objet représente la détermination des voies de circulation dont la présence fait en sorte que l'occupation du sol à proximité est soumise à des contraintes majeures⁵⁴. L'efficacité et la sécurité des routes provinciales, notamment la route 117, est la principale préoccupation de la MRC.

Le troisième objet présenté à cette section consiste à décrire et intégrer l'organisation du transport aérien et ses impacts sur les équipements⁵⁵. La préoccupation principale est le développement du parc aéroportuaire visant l'intermodalité.

Au chapitre « Implantation des activités dans les milieux urbains et ruraux »⁵⁶, les problématiques et orientations touchent plus particulièrement les périmètres d'urbanisation. Certaines préoccupations attribuées à ces périmètres pourraient avoir quelques répercussions sur les transports.

Le principal objet qui se rapporte à ce chapitre consiste à étudier la problématique des périmètres d'urbanisation des municipalités. Deux préoccupations viennent appuyer cet objet. Il s'agit du développement et de l'implantation d'infrastructures à l'intérieur des périmètres d'urbanisation et de l'importance d'une délimitation conséquente du périmètre d'urbanisation.

Au chapitre « Développement des municipalités rurales »⁵⁷, on retrouve certaines préoccupations relatives au développement de ces municipalités.

Les activités de type rural, comme par exemple, les industries artisanales et le développement résidentiel linéaire en bordure des chemins, sont permises en milieu rural. Par l'objet qui suit, on vise à consolider ces milieux afin de conserver les caractéristiques qui leur sont propres.

53 *DOR de la MRC de Rouyn-Noranda*, p. 6 - 7.

54 *DOR de la MRC de Rouyn-Noranda*, p. 8.

55 *Ibid.*

56 *DOR de la MRC de Rouyn-Noranda*, p. 20.

57 *Ibid.*, p. 21.

Le principal objet qui se rattache à ce thème est d'approfondir les connaissances sur la problématique du développement des municipalités rurales. À cet objet, trois préoccupations y sont associées. Il s'agit de la densification des aires rurales, du développement en bordure des routes existantes et de l'implantation d'un minimum d'une résidence par lot originaire.

Les objets mentionnés dans le DOR, regroupent certaines grandes orientations d'aménagement, que le ministère des Transports a identifié comme éléments visant à augmenter la qualité et l'efficacité des déplacements.

4.3.4 MRC de Vallée-de-l'Or

Dans l'identification des principaux objets de la révision du *schéma d'aménagement*⁵⁸, la MRC de Vallée-de-l'Or a consacré un chapitre sur les réseaux de transport. Au total, quatre objets⁵⁹ ont été retenus pour la partie « transport ».

Le premier objet consiste à l'amélioration des infrastructures routières et à la « priorisation » des interventions. Par rapport à cet objet, l'établissement d'un réseau routier régionalement équilibré et aussi complet que possible, représente une des préoccupations de la MRC. L'identification d'un réseau routier prioritaire vers lequel devrait tendre, à court et moyen terme, les interventions du ministère des Transports, représentent le point découlant de cette préoccupation.

Un premier bilan de la MRC par rapport aux transports, permet de confirmer que les intentions du *schéma d'aménagement*, relativement à « l'amélioration des voies de circulation » ont été atteints⁶⁰. Selon la MRC, la quasi-totalité des projets d'amélioration des infrastructures routières retenus, a été réalisée. Cependant, certaines interventions additionnelles permettant l'amélioration de l'état du réseau routier pourraient être envisagées. Les priorités d'intervention seront à définir.

Le deuxième objet du chapitre sur le transport constitue la problématique des corridors routiers. L'expansion urbaine en bordure de certaines voies de circulation est considérée comme problématique lorsqu'elle nuit à la fonctionnalité du réseau routier en place. La multiplication du nombre de constructions et conséquemment des accès aux abords des corridors routiers, affectent la fluidité de la circulation sur le réseau routier, entraînant des problèmes de sécurité. À titre d'exemple, deux tronçons de la route 117, soit celui de Val-d'Or – Dubuisson et celui de Malartic – Rivière-Héva, où des problèmes de fluidité et un nombre élevé d'accidents routiers ont été observés, illustrent particulièrement bien cette situation.

Il apparaît que le mode de gestion de l'urbanisation du territoire préconisé par la MRC, devient étroitement lié à la problématique des corridors routiers. La MRC se

58 DOR de la MRC de Vallée-de-l'Or est entré en vigueur en mai 1995.

59 DOR de la MRC de Vallée-de-l'Or, p. 4.

60 Ibid.

fixe donc le mandat d'approfondir cette question. Elle devra juger de la nécessité ou non d'instaurer des mécanismes de coordination qui permettront de concilier le développement urbain et le maintien d'un réseau routier efficace et sécuritaire.

Le troisième objet est le maintien et la promotion du réseau ferroviaire. Depuis son implantation dans la région, le réseau ferroviaire a grandement contribué à l'accroissement économique de la MRC. L'industrie ferroviaire génère quelques 150 emplois directs, uniquement dans la municipalité de Senneterre. De plus, l'utilisation du réseau ferroviaire a permis aux entreprises minières et forestières de la région, de demeurer concurrentielles face aux entreprises de l'extérieur.

Par contre, depuis quelques années, on compte une régression dans l'utilisation du transport ferroviaire au profit de l'industrie du camionnage. L'essor de cette dernière soulève cependant, plusieurs interrogations quant aux impacts d'un accroissement considérable des véhicules lourds sur le réseau routier. Les routes ne pourront supporter davantage de charges substantielles sans dégradation significative de leur état. En lien à cela, il faut ajouter les problèmes d'encombrement provoqués par l'accroissement des camions lourds sur les voies de circulation⁶¹.

La MRC profitera de la révision du *schéma d'aménagement* pour définir précisément les mesures à prendre afin d'assurer le maintien et le développement du réseau ferroviaire à l'intérieur de la MRC.

Le quatrième et dernier objet du DOR, constitue l'avenir des installations aéroportuaires de Val-d'Or. Désigné « aéroport régional de l'Est de l'Abitibi », de par son aire de rayonnement qui s'étend bien au-delà des limites de la MRC et sa position géographique stratégique, l'aéroport de Val-d'Or joue un rôle déterminant en ce qui a trait aux liaisons aériennes entre le nord du Québec et les régions situées plus au sud.

Devant l'importance de cette infrastructure pour la MRC, il importe donc d'assurer la continuité de service dans la région. La MRC demeure attentive à toutes questions concernant le développement de l'aéroport de Val-d'Or et entend apporter des objectifs précis à ce sujet au *schéma d'aménagement*.

61 DOR de la MRC de Vallée-de-l'Or, p. 5.

4.4 Les projets de schémas d'aménagement révisés

4.4.1 MRC d'Abitibi

4.4.1.1 Grandes orientations et affectations du territoire

Les grandes orientations présentées au *projet de schéma d'aménagement révisé* (PSAR)⁶² étant très générales, il demeure difficile à cette étape de cibler les orientations susceptibles d'avoir un impact sur les infrastructures de transports. Les affectations du territoire sont plus représentatives des orientations prises par la MRC.

Parmi les grandes affectations du territoire élaborées dans le PSAR, deux d'entre elles sont susceptibles d'avoir des répercussions sur le transport et ses infrastructures. Il s'agit de l'« affectation urbaine » et de l'« affectation récréative ».

À l'instar du schéma de première génération, le PSAR de la MRC d'Abitibi présente une affectation urbaine⁶³, qui vise principalement les périmètres d'urbanisation. Ce périmètre constitue une limite spatiale qui circonscrit dans chaque municipalité et TNO, les secteurs où l'activité urbaine est appelée à se développer.

L'objectif de la MRC avec la délimitation des périmètres d'urbanisation, est d'accroître la rentabilité des équipements et services municipaux en réduisant la dispersion des activités urbaines. Pour appuyer l'objectif, une mesure particulière est élaborée, spécifiant que la création de nouveaux noyaux habités se limite à l'affectation urbaine.

Pour ce qui est de l'affectation récréative, une des mesures particulières élaborées, touche plus spécialement le transport. Elle précise que « l'amélioration de la route 395 sud, s'avère un facteur déterminant dans la mise en valeur du secteur du lac Preissac. Il est urgent que le MTQ intervienne afin d'améliorer et de paver ce corridor routier »⁶⁴.

4.4.1.2 Réseaux de transport

À cette section du projet de *schéma d'aménagement révisé*, on retrouve les principaux éléments reliés au réseau de transport. Au chapitre « équipements et infrastructures », la MRC considère que les haltes routières sont des équipements indispensables à la mise en valeur du territoire. Selon celle-ci, il serait nécessaire d'aménager de nouveaux sites, localisés le long des principaux axes routiers.

62 PSAR de la MRC d'Abitibi est entré en vigueur en juin 1996.

63 PSAR de la MRC d'Abitibi, p. 4-2.

64 PSAR de la MRC d'Abitibi, p. 4-8.

Dans la partie relative au « réseau de transport routier », la MRC favorise la mise en place d'une classification fonctionnelle du réseau, telle que proposée par le MTQ.

La MRC a amorcé un exercice de réflexion sur la planification des transports, ainsi qu'une analyse de certains tronçons de corridors routiers sur son territoire. Cette dernière a été effectuée afin de valider la fonctionnalité du réseau actuel par rapport aux différentes problématiques⁶⁵. Les principaux tronçons à l'étude sont les suivants :

- La route 109 Sud – Pont de la rivière Authier;
- La route 109 Nord – Chemin des rangs 3 et 4 (Amos);
- La route 111 Sud – Chemin Massicotte;
- La route 111 Nord – Route 399;
- La route 395 Sud – Chemin de la pépinière.

Au même moment, certaines intersections problématiques seront aussi évaluées, soit l'intersection des routes 111-395-109, l'intersection des routes 111-399 (Berry) et l'intersection des routes 111-395 (4^e Rue).

Les problèmes d'infrastructures rencontrés dans cet exercice sont liés à des intersections situées aux quatre endroits suivants : l'entrée du Domaine Bellevue (Amos), l'entrée du Club de golf l'Oiselet (Amos), l'accès menant à la scierie Blanchet et l'intersection des routes 111-399 (Berry).

De façon générale, les objectifs d'aménagement poursuivis quant à la problématique du réseau routier sont les suivants : ⁶⁶

- L'amélioration de la qualité du réseau routier supérieur et local est considérée comme une des priorités d'aménagement des municipalités de la MRC;
- Dans le cadre du transfert possible du réseau collecteur vers le milieu municipal, il est primordial que des travaux soient réalisés sur ces infrastructures pour être remises en condition avant d'être transférées au milieu;
- Le schéma reconnaît une vocation majeure aux axes routiers suivants : 109, 111, 395 et 386;
- Favoriser l'adoption de trajets privilégiés pour le transport lourd des marchandises afin de préserver la qualité des routes locales.

Ces objectifs d'aménagement sont appuyés par des mesures particulières. L'entretien de la route 109, ainsi que les trajets Barraute – Val-d'Or partie sud, devrait être amélioré en période hivernale. Il est prioritaire que l'axe 111-109 soit désigné

⁶⁵ Ibid., p. 7-12, 7-13.

⁶⁶ PSAR de la MRC d'Abitibi, p. 7-15.

« Route trans-québécoise » pour être ainsi reconnu comme étant la route de la Baie-James.

En ce qui concerne les autres réseaux de transports, certaines problématiques se posent quant à l'efficacité de ceux-ci. Pour la MRC, l'aéroport d'Amos est considéré comme un outil stratégique de développement économique. L'absence d'une liaison régulière entre le nord du Québec, Amos et Montréal, limite le développement des équipements aéroportuaires.

En ce qui a trait au réseau cyclable, certaines routes régionales, comme la route 395 et la route 109, sont utilisées par les cyclistes, mais les infrastructures routières, ne sont pas aménagées en fonction de ce mode d'utilisation (pas d'accotements pavés).

Le territoire de la MRC possède également un réseau de sentiers de motoneiges, intégré au réseau régional et provincial. De nombreux points de conflits ainsi qu'une augmentation de la vitesse dans les sentiers, sont apparus au fil des ans. À titre d'exemple, on retrouve de plus en plus de traverses problématiques. En saison estivale, les véhicules tout-terrains envahissent ces sentiers. Ce phénomène a pris considérablement d'ampleur au cours des dernières années.

Par rapport au réseau ferroviaire, la MRC s'est fixé comme objectif d'améliorer le transport des marchandises par le réseau ferroviaire, et ceci, dans le but d'alléger la pression sur le réseau de transport régional.

Les mesures particulières découlant de ces problématiques ont été ciblées. Trois de celles-ci sont ici présentées.

- La MRC, en collaboration avec les principaux intervenants, verra à évaluer la possibilité de mettre en application un mode de transport multimodal, impliquant le transport routier et ferroviaire;
- Une évaluation des modes de transport collectif et scolaire sera faite afin de proposer une alternative au transport collectif les fins de semaines et ainsi permettre de meilleurs liens régionaux;
- Privilégier le développement d'un réseau cyclable, se rattachant à la Route verte provinciale.

4.4.1.3 Projets d'intervention

En ce qui a trait aux projets d'intervention prévus par le MTQ, un certain nombre concerne la réfection de ponts. Les projets de reconstruction présentés touchent plus particulièrement la route 395 vers Preissac. Les autres visent surtout à effectuer des améliorations à la surface de roulement. Au total, une quinzaine de projets sont ciblés au schéma.

4.4.2 MRC de Vallée-de-l'Or

4.4.2.1 Grandes orientations et affectations du territoire

Parmi les grandes orientations d'aménagement élaborées par la MRC à l'intérieur du PSAR⁶⁷, deux d'entre elles présentent des éléments pouvant influencer sur le transport⁶⁸.

La première consiste à limiter l'extension urbaine sur le territoire de la MRC en favorisant la consolidation des périmètres d'urbanisation et des espaces industriels. Avec la consolidation des périmètres d'urbanisation, la MRC espère contrer les effets de l'étalement urbain sur l'aménagement et le développement du territoire. Pour ce faire, deux objectifs ont ici été ciblés :

- Développer en priorité les secteurs vacants situés à l'intérieur des périmètres d'urbanisation ;
- Concentrer le développement de l'industrie à l'intérieur des espaces planifiés à cette fin et consolider les espaces industriels existants.

La deuxième orientation constitue l'amélioration de la desserte régionale en matière de transport. Les réseaux majeurs de transport représentent l'un des points tournants de l'occupation du territoire. Ils structurent l'espace tout en permettant les interrelations entre les diverses municipalités sur le territoire de la MRC. Dans cette optique, la MRC entend orienter son *schéma d'aménagement*, vers l'amélioration de la desserte régionale en matière de transport. Quelques objectifs ont été définis. Ceux-ci sont présentés à la section suivante relative aux infrastructures de transport.

Parmi les affectations du territoire définies dans le cadre du PSAR, deux d'entre elles sont ici ciblées. Il s'agit de l'« affectation urbaine » et de l'« affectation rurale »⁶⁹. L'affectation urbaine vise plus particulièrement les périmètres d'urbanisation. Une analyse de la répartition de l'urbanisation effectuée par la MRC, leur a permis d'identifier un développement diffus sur le territoire et une dévitalisation de plusieurs secteurs centraux. Ces phénomènes auront une incidence particulière sur les réseaux de transport.

S'appuyant sur une évaluation des besoins en matière de développement urbain pour les cinq à dix prochaines années, la MRC a défini treize périmètres d'urbanisation. Afin de palier au caractère spatial particulier de certaines municipalités, la MRC a délimité des « zones de consolidation rurale »⁷⁰. Ces espaces sont définis là où des développements plus compacts sont privilégiés par opposition au reste du territoire et devant la nécessité de contenir certains développements domiciliaires hors des périmètres d'urbanisation. Les municipalités de Senneterre-paroisse, de Sullivan et de Val-Senneville possèdent des secteurs identifiés comme tel. Les municipalités de

67 PSAR de la MRC de Vallée-de-l'Or est entré en vigueur en mars 1997.

68 PSAR de la MRC de Vallée-de-l'Or, p. 18.

69 PSAR de la MRC de Vallée-de-l'Or, p. 53 - 54.

70 Ibid., p. 63.

Dubuisson et Vassan présentent quant à elles, deux périmètres d'urbanisation. Le but de la démarche n'est pas ici d'étendre le développement mais de tenter de le limiter.

4.4.2.2 Réseaux de transport

L'organisation du transport demeure étroitement liée à l'aménagement du territoire. Les réseaux de transport auront donc un impact significatif sur le développement spatial de la région. Dans le PSAR, c'est au chapitre « organisation du transport » que l'on retrouve la plupart des orientations en matière de transport. Deux points importants sont mentionnés ici, « le transport routier » ainsi que « les réseaux routiers et sentiers véhiculaires à caractère récréatif ».

En ce qui a trait au réseau routier, l'objectif qui suit précise les intentions de la MRC qui consiste à accroître la fonctionnalité du réseau routier supérieur, tout en privilégiant une sécurité accrue de ses usagers⁷¹. Par le biais de son PSAR, la MRC favorise une classification fonctionnelle du réseau routier, qui s'appuie sur la démarche élaborée par le MTQ soit, le réseau supérieur (routes nationales, régionales et collectrices), le réseau local et le réseau d'accès aux ressources. Dans le but de poursuivre l'orientation que la MRC s'est fixée, diverses problématiques ont été amenées.

Sur son territoire, la MRC considère que la problématique liée à la fonctionnalité du réseau supérieur, résultent généralement d'une mauvaise gestion des corridors routiers. L'effet conjugué de l'accroissement de l'achalandage du transport routier, ainsi que de l'expansion urbaine en bordure de certaines routes, influent sur la mobilité et la sécurité des usagers. Cette présence de véhicules lourds sur les routes de la région, accentue la détérioration de la chaussée et agit de façon négative sur la fonctionnalité.

Plusieurs tronçons routiers du réseau supérieur, présentent des problèmes de fonctionnement, liés au mode de développement urbain préconisé aux abords de certains corridors routiers. Ainsi, douze corridors routiers problématiques ont été répertoriés de façon préliminaire sur le territoire de la MRC.

Le nombre élevé d'accès de même que leur mode de conception expliquent, dans une large mesure, la perte de fonctionnalité du réseau supérieur. Afin de contrer le problème, le MTQ a mis en place des mesures de contrôle par rapport à l'aménagement d'accès en bordure de la voie de contournement nord de la ville de Val-d'Or et de la section nord de la route 111 (secteur Sullivan).

Une série de mesures devant accroître la mobilité et la sécurité des usagers du réseau supérieur a été élaborée au document complémentaire⁷². Dorénavant,

71 Ibid., p. 120.

72 PSAR de la MRC de Vallée-de-l'Or, p. 165.

l'aménagement des accès le long des corridors routiers problématiques, devra s'effectuer en conformité avec certaines normes minimales.

Pour sauvegarder les infrastructures routières et diminuer les problèmes engendrés par la circulation des véhicules lourds hors des grands axes, le MTQ a mis en place un réseau de camionnage, permettant d'orienter ce type de véhicules vers les routes les plus appropriées.

Ce réseau devrait également permettre de faciliter le contrôle routier et l'accroissement de la protection du réseau et, par le fait même, la sécurité de ses usagers. Trois types de routes orientent donc les camionneurs soit, routes de transit, routes restreintes et routes interdites. Concernant ces dernières, il est à noter qu'aucune n'a été recensée sur le territoire de la MRC. À l'échelle municipale, les mesures restrictives accompagnant ces trois types de routes s'inscrivent dans la « Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal », instaurée par le MTQ. Quelques municipalités de la MRC se sont déjà prévaluées de ce droit. Il est, dès lors, possible d'observer son application sur plusieurs rues et chemins municipaux.

Relativement au réseau ferroviaire, selon la MRC, cette industrie est actuellement en perte de vitesse. Cette part du marché, est compensée par l'industrie du camionnage, qui elle, affiche depuis quelques années, une progression fulgurante. Cette dernière s'accapare petit à petit les créneaux traditionnellement occupés par l'industrie ferroviaire, telles les expéditions en vrac sur longue distance. L'objectif est ici d'assurer le maintien et le développement des équipements et infrastructures ferroviaires sur le territoire de la MRC et renforcer la vocation régionale de la zone ferroviaire de Senneterre.

En ce qui a trait au réseau aéroportuaire, la MRC vise comme objectif la consolidation et le développement des installations aéroportuaires de Val-d'Or.

Les autres réseaux routiers et sentiers véhiculaires à caractère récréatif ciblés dans le PSAR sont : le réseau de sentiers de motoneiges et le réseau cyclable. Le réseau de sentiers de motoneiges est développé sur le territoire de la MRC. La pratique de la motoneige connaît avec les années, une popularité croissante. Sa consolidation sur le territoire de la MRC présente donc un objectif important.

On compte également un réseau cyclable intermunicipal sur le territoire de la MRC. En 1996, cet aménagement s'insérait dans le cadre de la « Politique sur le vélo » instaurée par le MTQ. La volonté du Ministère à ce sujet s'est concrétisée lors de l'intégration d'aménagement cyclable, à même certains travaux de réfections de la route 117, survenus en 1996. Pour ce faire, la MRC entend favoriser le développement du réseau cyclable sur l'ensemble du territoire de la MRC.

4.4.2.3 Projets d'intervention

Dans son PSAR, la MRC dresse le portrait des interventions que le MTQ entend réaliser au cours des prochaines années. Au total, 18 (dix-huit) projets sont présentés⁷³. De façon générale, ceux-ci concernent des reconstructions majeures de routes et la réparation de plusieurs ponts. En plus des interventions prévues par le MTQ, la MRC favorise la réalisation de huit autres projets de diverses natures (pavage, reconstruction, feux de circulation, etc.).

4.5 Bilan des schémas

Si on trace un bilan des *schémas d'aménagement*, plus particulièrement de l'application de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, il est possible de cibler quelques acquis en matière de planification du territoire⁷⁴. Parmi les points retenus, on retrouve :

- Une amélioration des outils de planification du territoire ainsi qu'un niveau de connaissance supérieur à ce qu'il était auparavant;
- Une collaboration intermunicipale plus présente, associée à une prise en compte des enjeux plus régionaux, débordant des limites municipales;
- Une concertation plus présente entre les différents partenaires des divers paliers décisionnels;
- Un leadership régional accru en matière d'aménagement du territoire;
- Une participation plus importante des citoyens à la gestion des orientations d'aménagement.

De manière générale, les grandes orientations d'aménagement élaborées aux *schémas d'aménagement* présentaient un contenu restreint, quant aux perspectives de développement. Celles-ci étaient souvent présentées dans un contexte global. Le constat est semblable en ce qui a trait aux grandes affectations du territoire. Les objectifs ne sont pas présentés de façon précise, ce qui laisse dans certains cas, une certaine ambiguïté quant à leur l'application.

On remarque aussi que la mise en place de phase de développement à l'intérieur des périmètres d'urbanisation, n'est à peu près pas utilisée par les MRC. La plupart des MRC s'en tiennent à délimiter leur périmètre, sans mettre d'emphase sur les étapes de développement. Relativement à la planification des transports, certains points faibles dans l'élaboration des orientations ont pu être constatés⁷⁵. Les voies de circulation permettant des liens intermunicipaux, ne sont pas prises en compte à

73 *PSAR de la MRC de Vallée-de-l'Or*, p. 125 à 127.

74 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Cadre d'application de la LAU et politique gouvernementale de développement régionale. La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, p. 29.

75 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Cadre d'application de la LAU et politique gouvernementale de développement régionale. La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, p. 31.

l'intérieur des périmètres d'urbanisation. La planification des équipements et des infrastructures de transport devrait faire place à des analyses plus détaillées pour comprendre une analyse des besoins, reliée au concept d'organisation spatiale.

En ce qui a trait à la contribution du gouvernement à la mise en place des schémas, certaines lacunes peuvent être ciblées, dont l'absence de modalités de mise en œuvre, rattachées aux diverses orientations élaborées. Également, quelques orientations définies par le gouvernement, mettent l'accent sur une vision plutôt sectorielle de l'aménagement du territoire. Suite à ces constats, on remarque qu'il y a un intérêt, lors de la révision des schémas, de produire un document général afin d'exprimer une vision globale des orientations gouvernementales. Afin de remédier aux diverses faiblesses de la mise en œuvre de la première génération des schémas, le ministère des Affaires municipales a proposé quelques objectifs généraux pouvant être appliqués dans le cadre de la révision des *schémas d'aménagement*⁷⁶.

Avec l'adoption des nouvelles dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, plusieurs nouveaux enjeux sont apparus dans les orientations et la planification du territoire. Ces nouveaux éléments sont, entre autres, les pistes cyclables, les sentiers de motoneiges, les sentiers de randonnée, etc. Ces concepts étaient à peu près absents lors de l'élaboration de la première génération des *schémas d'aménagement* puisqu'ils n'étaient pas identifiés comme voie de circulation. Ces enjeux découlent donc d'une redéfinition de ce qu'est une voie de circulation⁷⁷.

76 Ces objectifs sont présentés à la page 18 de la section 4.2 du présent document.

77 *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, L.R.Q. ch. A-19.1, art.

5.0 CONCLUSION

Cette étude dresse un portrait global des orientations en matière de transport, qu'entendent favoriser les MRC de la région. Celle-ci met aussi l'accent sur les diverses orientations prises qui pourraient éventuellement présenter des impacts sur le réseau de transport.

Les MRC sont assujetties à un contenu obligatoire de leur *schéma d'aménagement*. En vertu des nouvelles dispositions législatives⁷⁸, les orientations en matière de transport font désormais partie du contenu obligatoire, ce qui signifie qu'elles doivent être plus complètes.

Lorsqu'on analyse les différents schémas, la conformité avec les orientations gouvernementales est difficilement mesurable puisqu'en principe, les schémas étant adoptés, ils se doivent d'être conformes. Cette notion de conformité s'adresse plus particulièrement aux PSAR qui sont en cours d'élaboration.

De façon générale, toutes les MRC parlent de consolidation de l'urbanisation alors que plusieurs d'entre elles prévoient des agrandissements de périmètres d'urbanisation de leur territoire. À la lecture des PSAR déjà adoptés, on remarque que la tendance demeure. Pour plusieurs municipalités rurales, l'extension de plusieurs périmètres d'urbanisation s'effectue en bordure du réseau routier supérieur. Cette tendance du développement en milieu rural, risque d'occasionner d'éventuels problèmes, dont la hausse de la densité le long des voies, et conséquemment, la multiplication des accès.

Les municipalités qui tendent à favoriser un développement en zone de villégiature, créent dans certains cas, des noyaux de développement importants. Ce mode de développement pourrait, dans certains secteurs, occasionner des pressions sur la route et des problèmes de sécurité à l'entrée de ces chemins donnant accès aux lacs.

Il aurait été intéressant de pouvoir analyser l'évolution des orientations mais, pour certaines MRC, cette évolution est difficile à cerner dans la mesure où le processus de révision des *schémas d'aménagement* n'est pas terminé, voire pas entamé. Le phénomène est d'autant plus vrai pour la MRC de Témiscamingue, puisque le premier schéma est entré en vigueur en 1995, et la révision n'est pas débutée. On constate toutefois, que cette MRC a apporté des modifications au projet de schéma entre le moment de son adoption (1987) et de son entrée en vigueur (1995).

La portée des enjeux amenés par les nouvelles dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* est difficilement quantifiable à ce moment-ci, étant donné l'application plutôt récente de ces dernières. Les effets ne pourront être constatés qu'après quelques années d'application.

78 *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, L.R.Q., c. A-19.1, art. 5 à 7.

Avec l'entrée en vigueur des DOR et des premiers *schémas d'aménagement* révisés, de nouveaux enjeux sont apparus dont, entre autres, l'identification des sentiers cyclables et de motoneiges. En ce qui concerne les liens cyclables, l'identification au schéma des circuits prévus est souhaitable, puisqu'il s'agit d'une condition essentielle à l'intégration des projets cyclables à la planification des projets routiers du Ministère. Avec les années, les sentiers de motoneiges ont pris une importance considérable, il demeure donc essentiel de planifier de telles infrastructures.

En outre, on perçoit de plus en plus dans le vocabulaire des MRC le concept de fonctionnalité du réseau routier, notion qui était pratiquement absente de la première génération de *schémas d'aménagement*. Bien que la gestion des corridors routiers, soit une notion qui peut être contraignante pour les municipalités, on constate tout de même une certaine prise de conscience de la part des MRC. On observe aussi une ouverture en ce qui a trait à l'intermodalité dans les modes de transport. Ce concept, qui propose une approche plus globale dans le transport des marchandises, était à peu près absent à la première génération des schémas.

De toute évidence, les enjeux sont fortement influencés par les partenaires des MRC. Pour certaines d'entre elles, les orientations présentées en matière de transport prennent souvent la forme de revendication. Le MTQ étant un ministère où les actions sont visibles, on constate à la lecture des schémas, que ce dernier est probablement un des plus interpellés par les revendications.

LEXIQUE

Schéma d'aménagement

Document de planification structurant l'organisation du territoire à l'échelle régionale. Présente les orientations et les objectifs des MRC quant à l'aménagement de son territoire.

BIBLIOGRAPHIE

Gouvernement du Québec, *Aménager l'avenir. Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire*, 1983, 126 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Affaires municipales, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Pour un aménagement concerté du territoire*, 1994, 89 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *La politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires*, décembre 1995, 16 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Cadre d'application de la LAU et politique gouvernementale de développement régionale. La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, novembre 1994, 34 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Orientations ministérielles en transport et en aménagement du territoire*, juin 1993, 48 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Plan stratégique 1998-2001*, janvier 98, 58 pages.

MRC d'Abitibi, *Document sur les objets de la révision*, avril 1994, 18 pages.

MRC d'Abitibi, *Schéma d'aménagement révisé (premier projet)*, juin 1996, 126 pages.

MRC d'Abitibi, *Schéma d'aménagement*, octobre 1988, 208 pages.

MRC d'Abitibi-Ouest, *Document sur les objets de la révision*, septembre 1998, 34 pages.

MRC d'Abitibi-Ouest, *Schéma d'aménagement*, mai 1986, 120 pages.

MRC de Rouyn-Noranda, *Document sur les objets de la révision*, avril 1995, 39 pages.

MRC de Rouyn-Noranda, *Schéma d'aménagement*, juin 1987, 282 pages.

MRC de Témiscamingue, *Schéma d'aménagement et éléments de contenu*, novembre 1995, 362 pages.

MRC de Témiscamingue, *Schéma d'aménagement. Document complémentaire*, novembre 1995, 63 pages.

MRC de Témiscamingue, *Schéma d'aménagement. Document d'appoint sur le développement socio-économique*, novembre 1995, 47 pages.

MRC de Témiscamingue, *Schéma d'aménagement. Problématiques*, novembre 1995, 70 pages.

MRC de Vallée-de-l'Or, *Document sur les objets de la révision*, mai 1995, 23 pages.

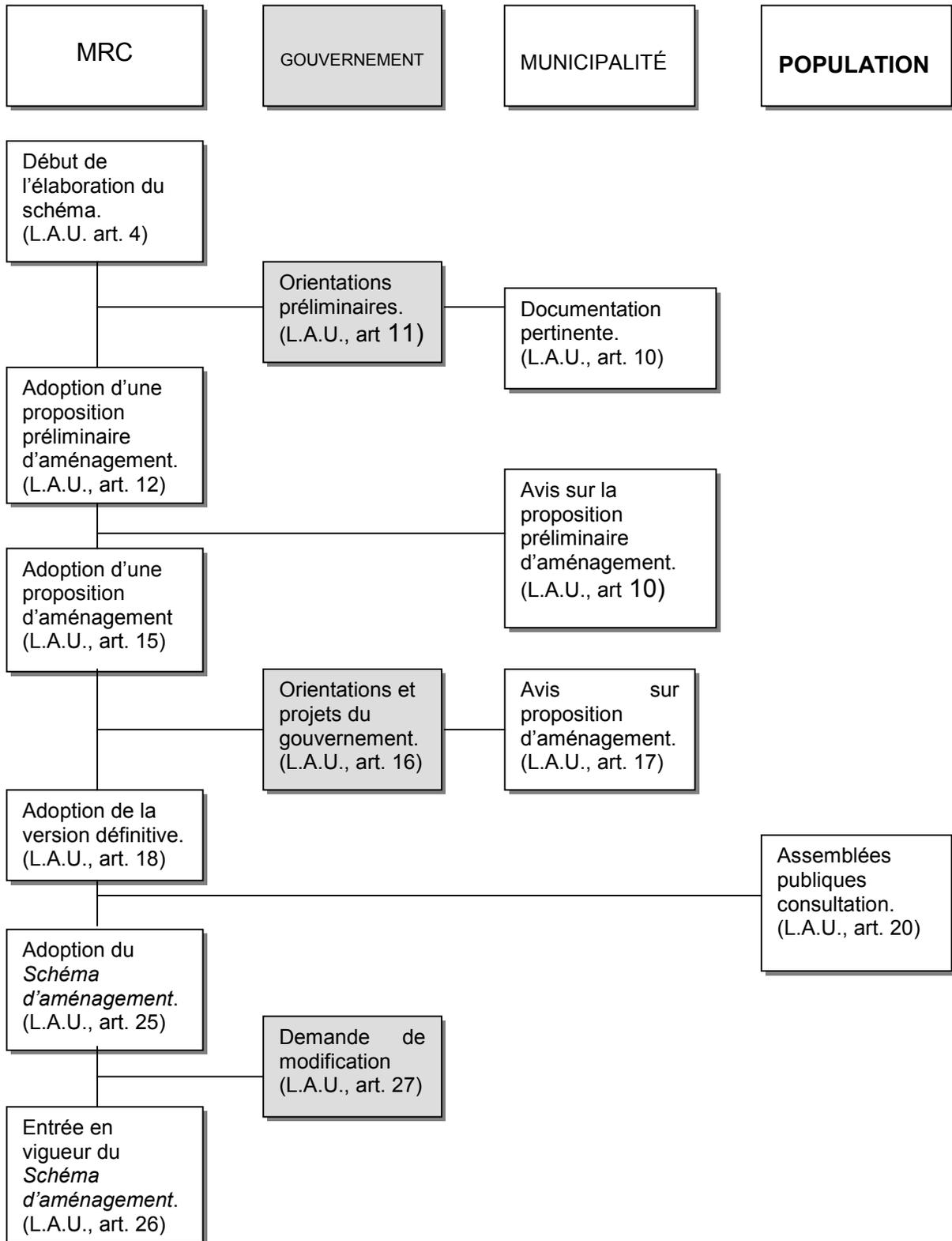
MRC de Vallée-de-l'Or, *Schéma d'aménagement révisé (premier projet)*, mars 1997, 171 pages.

MRC de Vallée-de-l'Or, *Schéma d'aménagement*, décembre 1986, 143 pages.

ANNEXE 1

PROCESSUS D'ELABORATION D'UN SCHEMA D'AMENAGEMENT

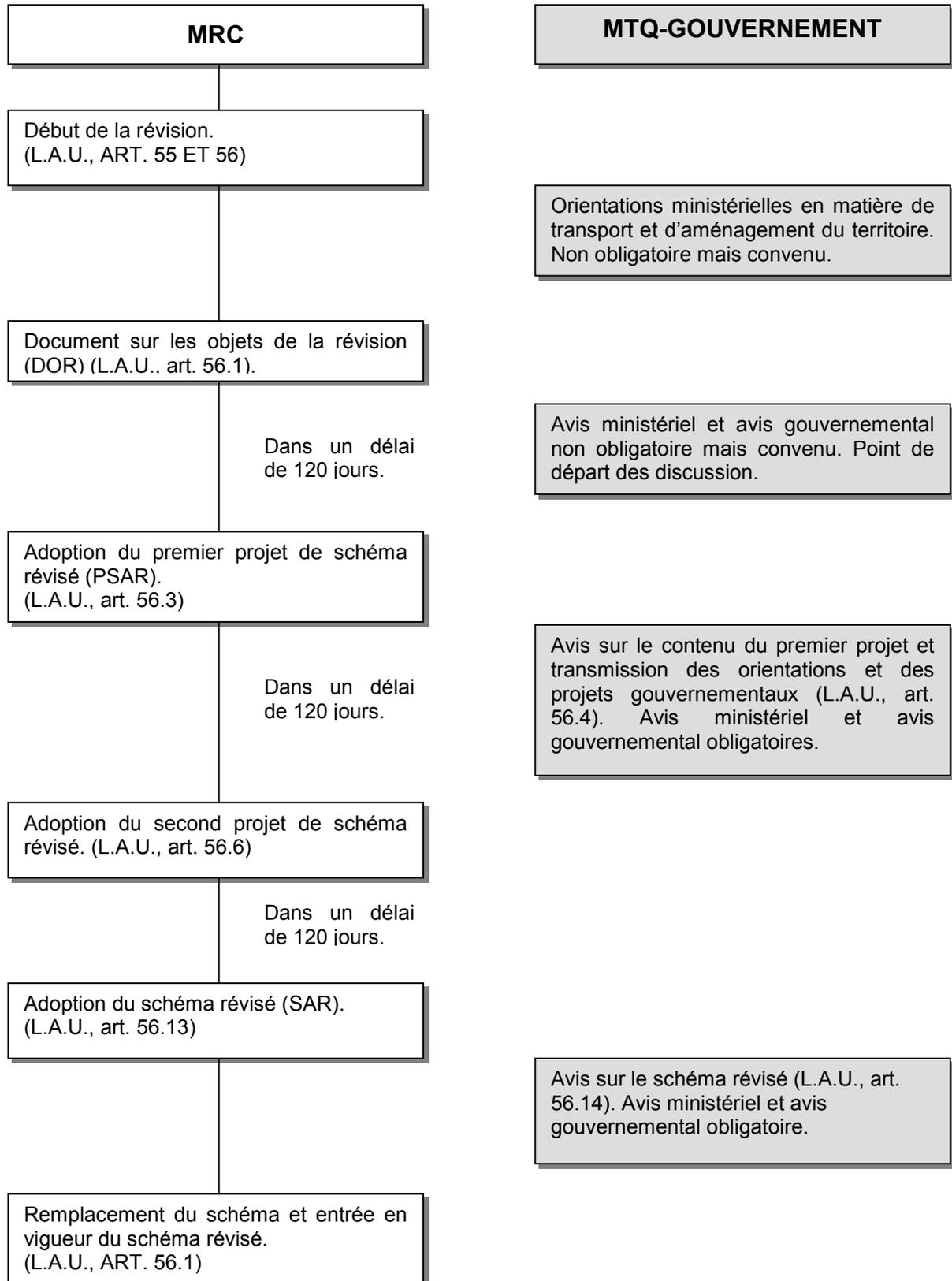
Processus d'élaboration d'un schéma d'aménagement



ANNEXE 2

PROCESSUS DE REVISION DES SCHEMAS D'AMENAGEMENT

PROCESSUS DE REVISION DES SCHEMAS D'AMENAGEMENT



COMMENTAIRES DU GROUPE TÉMOIN

**Rencontre du groupe témoin sur l'étude
« Aménagement du territoire »
du 22 juin 1999**

Salle de conférence n° 1 du Ministère des Ressources naturelles au 80 boulevard Québec à Rouyn-Noranda.

Les personnes suivantes étaient présentes lors de la rencontre

Daniel Dufault	MRC de Témiscamingue
Normand Grenier	MRC d'Abitibi
Jean Iracà	Ministère des Transports
Nathalie Leblanc	Ministère des Transports
Sylvain Létourneau	MRC de Vallée-de-l'Or
Martine Rioux	Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
Christine Savard	MRC de Rouyn-Noranda
Patrice Vachon	MRC d'Abitibi-Ouest

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

- Il aurait été intéressant de présenter dans l'étude, une partie concernant la réalisation des premiers schémas d'aménagement.
- Un participant mentionne que les schémas d'aménagement ne sont pas uniquement le reflet des orientations gouvernementales, mais aussi le choix de la population. Les schémas sont des documents en évolution.
- L'étude aurait pu présenter un suivi des actions inscrites dans les schémas d'aménagement afin d'évaluer leurs réalisations.
- L'étude affirme que les objectifs des schémas d'aménagement ne sont pas présentés de façon précises. Un participant mentionne à ce sujet que c'est le contexte qui a fait en sorte que le volet développement n'était pas présent et que les objectifs élaborés étaient généraux.
- Certaines MRC considèrent que le MTQ devrait montrer une ouverture, en matière de transport terrestre des personnes, quant aux nouvelles avenues de solutions qui pourraient être apportées par la révision des schémas d'aménagement.