

# ***Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue***

---

Étude technique

## ***Traversées d'agglomérations***

***Volume 1***

DOCUMENT DE TRAVAIL  
VERSION FINALE

Novembre 2000

## **RECHERCHE ET RÉDACTION**

Odile Simard, urbaniste, Service du plan et du soutien technique, DGO

## **COLLABORATION À LA RÉDACTION**

Luce Cardinal, urbaniste stagiaire, Groupe conseil Trame  
Julien Rivard, urbaniste, géographe, Groupe conseil Trame

## **PARTICIPATION À L'ÉLABORATION DE L'ÉTUDE**

Gilbert Lord, technicien en travaux publics, Service des inventaires et plan, DATNQ

## **REVISION ET HARMONISATION DES TEXTES**

Pierre Brochu, technicien en travaux publics, Centre de services de Rouyn-Noranda, DATNQ

Stéphane Campeau, urbaniste, Service de l'aménagement et des infrastructures et de l'environnement, DMT

Michelle Cyr, ingénieure stagiaire, Service des inventaires et plan, DATNQ

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

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

Sylvain Noël, ingénieur, Service des inventaires et plan, DATNQ

Robert Patry, agent de recherche, Service support technique, DGQE

Annick Poirier, technicienne en travaux publics, Service des inventaires et plan, DATNQ

Claire Poulin, agente de recherche, Service de l'aménagement et des infrastructures et de l'environnement, DMT

## **SOUTIEN TECHNIQUE**

Lise Blanchette, étudiante, Service des inventaires et plan, DATNQ

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

Michel Côté, technicien en travaux publics, Service du plan et du soutien technique, DGO

Mohamed Hilal, technicien en informatique, Service du plan et du soutien technique, DGO

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

Stéphane Landry, technicien en travaux publics, Service des inventaires et plan, DATNQ

Philippe Paquin, technicien en travaux publics, Service des inventaires et plan, DATNQ

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

Francis Samson, technicien en travaux publics, Service des projets, DATNQ

Mélanie Synnett, étudiante, 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 pour le Service inventaires et plan de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec du ministère des Transports. Pour obtenir des informations supplémentaires, s'adresser à :

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

## TABLE DES MATIÈRES

<b>SIGLES</b> .....	V
<b>RÉSUMÉ</b> .....	VII
<b>1.0 INTRODUCTION</b> .....	1
1.1 La traversée d'agglomération : une définition .....	1
1.2 Les objectifs de l'étude .....	1
<b>2.0 MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE</b> .....	3
2.1 Municipalités couvertes par l'étude .....	3
2.2 Caractérisation du développement dans la municipalité .....	3
2.2.1 La variation de la population .....	4
2.2.2 La structure de développement du périmètre d'urbanisation .....	4
2.2.2.1 Petit village à structure linéaire simple .....	4
2.2.2.2 Village moyen ou petite ville à structure linéaire complexe.....	5
2.2.2.3 Petite ville ou petit village de taille moyenne à structure en grille orthogonale régulière ou semi-radiale .....	6
2.2.3 La longueur de la route traversant l'agglomération et le nombre d'accès .....	6
2.3 La pression de la route.....	7
2.4 Les préoccupations exprimées par les municipalités .....	11
2.5 Contenu du Volume 2 .....	11
<b>3.0 RÉSULTATS DU SONDAGE AUPRÈS DES MUNICIPALITÉS</b> .....	13
3.1 Perception des problèmes de sécurité pour le trafic local .....	13
3.2 Interventions réalisées pour solutionner les problèmes de sécurité.....	14
3.3 Nuisances environnementales pour les riverains .....	15
3.4 Plaintes des citoyens .....	15
3.5 Autres questions .....	16
<b>4.0 ANALYSE DES RÉSULTATS PAR MRC</b> .....	17
4.1 Portrait de la MRC de Rouyn-Noranda.....	17
4.2 Portrait de la MRC de Vallée-de-l'Or .....	24
4.3 Portrait d'ensemble de la MRC d'Abitibi.....	31
4.4 Portrait d'ensemble de la MRC d'Abitibi-Ouest .....	40
4.5 Portrait de la MRC de Témiscamingue.....	49

<b>5.0 CONCLUSION</b> .....	59
<b>LEXIQUE</b> .....	63
<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	65

## **ANNEXES**

1. Exemple d'une fiche analytique pour une traversée d'agglomération telle que contenue dans le volume 2 de la présente étude technique.
2. Exemple du sondage transmis aux municipalités de la région.

## LISTE DES CARTES, DES FIGURES ET DES TABLEAUX

### CARTES

1.	Classification fonctionnelle des routes de l'Abitibi-Témiscamingue .....	9
2.	Typologie des municipalités de la MRC de Rouyn-Noranda et leur évolution démographique.....	21
3.	Typologie des municipalités de la MRC de Vallée-de-l'Or et leur évolution démographique.....	29
4.	Typologie des municipalités de la MRC d'Abitibi et de leur évolution démographique.....	37
5.	Typologie des municipalités de la MRC d'Abitibi-Ouest et de leur évolution démographique.....	47
6.	Typologie des municipalités de la MRC de Témiscamingue et leur évolution démographique.....	55

### FIGURES

1.	Petit village à structure linéaire simple.....	5
2.	Village moyen à structure linéaire complexe.....	6
3.	Petite ville ou village de taille moyenne à structure en grille orthogonale régulière ou semi-radiale.....	6

### TABLEAUX

1.	Pondération des indicateurs pour fixer le niveau de pression de la route.....	8
2.	Taux de réponse au sondage .....	13
3.	Perception des problèmes de sécurité pour le trafic local.....	13
4.	Interventions réalisées pour solutionner les problèmes de sécurité.....	14
5.	Nuisances environnementales pour les riverains.....	15
6.	Plaintes de la part des citoyens au sujet de la route traversant la municipalité.....	15
7.	Caractérisation du développement des municipalités de la MRC de Rouyn-Noranda.....	18
8.	Pression de la route - MRC de Rouyn-Noranda .....	19
9.	Préoccupations exprimées - MRC de Rouyn-Noranda .....	20

10.	Synthèse des indicateurs pour la MRC de Rouyn-Noranda .....	23
11.	Caractérisation du développement des municipalités de la MRC de Vallée-de-l'Or .....	25
12.	Pression de la route - MRC de Vallée-de-l'Or.....	26
13.	Préoccupations exprimées - MRC de Vallée-de-l'Or .....	27
14.	Synthèse des indicateurs pour la MRC de Vallée-de-l'Or.....	27
15.	Caractérisation du développement des municipalités de la MRC d'Abitibi .....	33
16.	Pression de la route - MRC d'Abitibi .....	35
17.	Préoccupations exprimées - MRC d'Abitibi.....	36
18.	Synthèse des indicateurs pour la MRC d'Abitibi .....	39
19.	Caractérisation du développement des municipalités de la MRC d'Abitibi-Ouest .....	41
20.	Pression de la route dans les municipalités de la MRC d'Abitibi-Ouest .....	43
21.	Préoccupations exprimées - MRC d'Abitibi-Ouest.....	45
22.	Synthèse des indicateurs pour la MRC d'Abitibi-Ouest .....	46
23.	Caractérisation du développement des municipalités de la MRC de Témiscamingue.....	51
24.	Pression de la route dans les municipalités de la MRC de Témiscamingue.....	53
25.	Préoccupations exprimées - MRC de Témiscamingue .....	54
26.	Synthèse des indicateurs pour la MRC de Témiscamingue .....	57

## **SIGLES**

DJMA	Débit journalier moyen annuel
MRC	Municipalité régionale de comté
TNO	Territoire non organisé

### **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

Une traversée d'agglomération est une section de route sous la responsabilité du ministère des Transports qui passe à l'intérieur du milieu urbanisé d'une municipalité. Le milieu est y plus densément construit et différents usagers s'y partagent la route : piétons, cyclistes, automobilistes, camionneurs et autres. Plusieurs fonctions urbaines s'y côtoient : résidences, commerces, industries, institutions, parcs, etc. La circulation de transit s'entremêle à la circulation locale. Cette section de route correspond généralement à la zone où la vitesse est limitée à 50 km/h et 70 km/h. Elle est le plus souvent incluse à l'intérieur du *périmètre d'urbanisation*.

### Les objectifs de l'étude

L'étude technique sur les traversées d'agglomérations fait partie du bloc sur la sécurité routière du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*. Ses principaux objectifs sont :

- d'identifier et de décrire les traversées d'agglomérations actuelles et prévisibles;
- de dresser un portrait des types d'agglomérations et des milieux concernés;
- de dresser un portrait d'ensemble de la problématique des traversées d'agglomérations pour chaque MRC;
- de contribuer à la définition de stratégies et de priorités d'intervention pour mieux gérer les traversées d'agglomérations.

L'étude compte deux volumes. Le premier comprend deux chapitres principaux, l'un sur les préoccupations exprimées par les municipalités, l'autre présentant, pour chacune des cinq MRC de la région, des données et une analyse des traversées d'agglomération des municipalités locales. Le second volume rassemble les fiches analytiques de chaque municipalité. Toutes les municipalités de la région ont été étudiées à l'exception des quatre villes principales que sont Rouyn-Noranda, Val-d'Or, Amos et La Sarre. Ces traversées étant plus complexes, elles sont abordées dans le cadre d'une étude à paraître sur les conditions de la circulation. Les communautés autochtones et les territoires non organisés ne sont pas traités dans l'étude.

### Les préoccupations exprimées par les municipalités

Les problèmes des traversées d'agglomérations qui ont été identifiés par les municipalités touchent les éléments suivants :

- la sécurité, surtout celle des usagers non-motorisés que sont les piétons, les cyclistes et les écoliers;
- la sécurité reliée aux entrées de ville;
- la vitesse excessive, notamment celle des véhicules lourds;
- la circulation lourde, qui est fréquemment identifiée comme un élément perturbateur du milieu traversé.

L'identification de ces problèmes montre qu'il y a certaines difficultés d'harmonisation entre la route et le milieu traversé. Les moyens d'intervention le plus souvent proposé par les municipalités sont les suivants :

- l'abaissement des vitesses autorisées;
- la surveillance accrue par la Sûreté du Québec;
- l'aménagement de voies d'évitement.

### **Les indicateurs du développement**

Les enjeux de gestion reliés aux traversées d'agglomération varient beaucoup d'une municipalité à l'autre en fonction de facteurs locaux. Ces facteurs ont été classés en deux catégories : les caractéristiques du développement et la pression de la route.

Les caractéristiques du développement ont été étudiées à l'aide d'indicateurs tels la croissance, la forme spatiale de l'agglomération, l'utilisation du sol et les accès à la route. Plusieurs municipalités voisines des principales villes connaissent une forte croissance qui se traduit par une augmentation du nombre d'accès à la route. La traversée d'agglomération y est l'objet d'une problématique particulière portant sur le contrôle des accès et sur la longueur de la zone de basse vitesse.

L'étude propose une typologie spatiale des agglomérations : village linéaire simple, village moyen ou petite ville à structure linéaire complexe, village moyen ou petite ville à grille orthogonale ou à schéma semi-radial. Plusieurs villages à structure linéaire simple connaissent peu de développement et le trafic y est relativement limité. La problématique de leur traversée d'agglomération reflète cette situation. Quelques villages se développent à l'écart de la route et sont donc moins affectés par ce qui se passe sur la route. Les villages plus importants et les petites villes sont plus affectés, surtout s'il y a plusieurs commerces, institutions et résidences en bordure de la route.

### **La pression de la route**

L'étude analyse le niveau de la pression de la route traversant l'agglomération de chaque municipalité. La pression est plus forte sur les routes nationales (101-partie, 109, 111-partie, 113, 117, 388 et 393-partie) que sur les routes régionales (101-partie, 111-partie, 386, 393-partie) ou collectrices. Elle est plus élevée s'il y a peu de restrictions à la circulation des camions et si le nombre de camions est élevé. L'importance du trafic est également un facteur de la pression de la route. Elle est mesurée par les *débites journaliers moyens annuels* (DJMA). Compte tenu de ces facteurs, certaines municipalités de petite taille et sans croissance subissent une forte pression de la route tandis que d'autres, plus grosses, peuvent avoir une pression plus faible.

Dans une région de ressources comme l'Abitibi-Témiscamingue, il est inévitable que, sur certaines routes, une grande part du trafic soit composée de camions transportant du bois, du minerai ou d'autres marchandises. Cela affecte la qualité de vie des

résidents des propriétés *riveraines*. Ces inconvénients sont amplifiés lorsqu'il y a un grand nombre d'entrées privées et de rues qui donnent sur cette route.

### **Une approche d'ensemble**

La plupart des routes ont été conçues pour répondre à une clientèle de transit et non pour être utilisées comme rues. À l'intérieur des agglomérations, le Ministère recherche l'atteinte de deux objectifs. Le premier consiste à maintenir des conditions favorisant la fluidité de la circulation, de manière à répondre à la demande des usagers en transit. Le second consiste à réduire les inconvénients de la circulation de transit pour les *riverains* et les autres usagers de la route.

Les traversées d'agglomérations concernent l'ensemble du milieu traversé et non pas seulement l'emprise du Ministère, c'est pour cette raison qu'un partenariat avec les municipalités est nécessaire. Ces dernières prennent des décisions qui ont une incidence sur la route, notamment celles touchant l'utilisation du sol. De plus, elles connaissent bien le milieu traversé et toute sa complexité et peuvent donc apporter au Ministère un éclairage précieux dans les choix qu'il doit faire.

L'étude sur les traversées d'agglomérations veut ainsi favoriser l'acquisition d'une lecture commune au Ministère et au milieu face aux problématiques. Si cet objectif est atteint, il sera plus facile de développer des collaborations dans la recherche de solutions communes et dans leur mise en place.

## 1.0 INTRODUCTION

### 1.1 La traversée d'agglomération : une définition

Une traversée d'agglomération est une section de route sous la responsabilité du ministère des Transports qui passe à l'intérieur du milieu urbanisé d'une municipalité. Le milieu est alors plus densément construit et différents usagers s'y partagent la route : piétons, cyclistes, automobilistes, camionneurs et autres. Plusieurs fonctions urbaines s'y côtoient : résidences, commerces, industries, institutions, parcs, etc. Deux types de circulation s'entremêlent : la circulation de transit pour qui l'agglomération n'est qu'un lieu de passage et la circulation locale qui utilise la route pour un déplacement à l'intérieur de l'agglomération. Cette section de route correspond généralement à la zone où la vitesse est limitée à 50 km/h et 70 km/h. Elle est le plus souvent incluse à l'intérieur du *périmètre d'urbanisation*.

Ainsi, les traversées d'agglomérations se distinguent des autres tronçons des routes sous la responsabilité du Ministère par leur double fonction, locale et de transit. Les intérêts de deux groupes distincts sont en jeu, ceux des *riverains* et ceux en transit. Ces derniers préfèrent une route fonctionnelle, comportant peu d'arrêts et permettant de maintenir une certaine vitesse. Les *riverains* accordent moins d'importance à la vitesse et à la fluidité de la circulation et sont portés à privilégier un environnement sécuritaire où les impacts liés aux bruits et aux vibrations sont peu importants.

### 1.2 Les objectifs de l'étude

L'étude qui suit veut apporter une contribution à une meilleure compréhension de ces deux volets des traversées d'agglomérations en Abitibi-Témiscamingue, le local et le transit. Le Ministère situe cette étude dans le bloc portant sur la sécurité routière du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*. Les principaux objectifs de l'étude sont :

- d'identifier et de décrire les traversées d'agglomérations actuelles et prévisibles;
- de dresser un portrait des types d'agglomérations et des milieux concernés;
- de dresser un portrait d'ensemble de la problématique des traversées d'agglomérations pour chaque MRC;
- de contribuer à la définition de stratégies et de priorités d'intervention pour mieux gérer les traversées d'agglomérations.

L'étude compte deux volumes. Le premier, que voici, présente la synthèse de l'analyse par municipalité et par MRC. Le deuxième, qui constitue une annexe, rassemble les fiches analytiques pour chacune des municipalités étudiées. Un exemple de ces fiches analytiques est illustré à l'annexe 1 du présent volume.

## 2.0 MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

Trois groupes d'indicateurs sont utilisés pour analyser les traversées d'agglomérations par municipalité et par MRC :

- la caractérisation du développement;
- la pression de la route;
- les préoccupations exprimées par les municipalités.

### 2.1 Municipalités couvertes par l'étude

Toutes les municipalités de la région ont fait l'objet d'une analyse sauf les quatre villes principales. La traversée d'agglomération de ces villes est plus complexe et nécessite une analyse plus élaborée<sup>1</sup> qui n'entre pas dans le mandat de la présente étude. Ce sont Rouyn-Noranda (population de 29 797), Val-d'Or (population de 24 285), Amos (population de 13 632) et La Sarre (population de 8 345)<sup>2</sup>. Chacune de ces villes est le chef-lieu de sa municipalité régionale de comté (MRC) et constitue le centre d'un groupe de municipalités qui, ensemble, forment une agglomération comprenant à la fois un noyau urbanisé et un milieu *périurbain*.

Le chef-lieu et pôle principal de la MRC de Témiscamingue fait exception à ce traitement parce qu'il s'agit d'une ville moins peuplée (population de 2 855). Elle est donc analysée dans la présente étude. Les territoires non-organisés (TNO), n'ont pas été inclus dans l'analyse même si certains ont un noyau urbanisé (Guyenne et Languedoc, par exemple).

### 2.2 Caractérisation du développement dans la municipalité

Au chapitre 4, pour chaque MRC, un premier tableau présente les caractéristiques du développement des municipalités. Les indicateurs suivants sont utilisés :

- le taux de variation de la population;
- la structure de développement du *périmètre d'urbanisation*;
- la longueur de la route traversant l'agglomération et le nombre d'accès à cette route.

---

1 La traversée de ces villes sera traitée dans le cadre d'une étude portant sur les conditions de la circulation.

2 Les données de population des municipalités sont tirées du recensement de 1996 de Statistique Canada.

## 2.2.1 La variation de la population

Le taux de variation de la population est présenté pour la période 1981-1996, de même que le chiffre de variation de la population<sup>3</sup>. Les municipalités qui ont connu une croissance démographique entre 1981 et 1996<sup>4</sup> apparaissent au début du tableau et les autres à la fin.

## 2.2.2 La structure de développement du périmètre d'urbanisation

La structure de développement des *périmètres d'urbanisation* de chaque municipalité a été étudiée à l'aide des cartes municipales que possède le Ministère et des cartes des *périmètres d'urbanisation* présentées à l'intérieur des schémas d'aménagement et des projets de schémas révisés. L'étude de ces cartes a permis de dégager une typologie du développement sous l'angle spatial. Dans certaines municipalités, le développement se concentre le long de la route relevant du Ministère alors que pour d'autres, il se localise en retrait de la route, sur de nouvelles rues ou sur des rues existantes. Trois grands types de développement spatial ont été identifiés :

- petit village à structure linéaire simple;
- village moyen ou petite ville à structure linéaire complexe;
- village moyen ou petite ville dont les rues présentent un schéma régulier, telle une grille orthogonale ou un schéma semi-radial.

Certaines municipalités, en plus de respecter l'une ou l'autre de ces trois formes, ont une situation particulière soit parce qu'elles ont un développement *tangentiel* à la route, soit parce qu'elles sont dans une position *périurbaine* par rapport à l'agglomération principale de la MRC.

Les limites des périmètres urbains sont également analysées. Dans certains cas, l'expansion prévue confirmera ou maintiendra la structure de développement du village ou de la ville. Dans d'autres cas, l'expansion modifiera ou accentuera la structure.

### 2.2.2.1 *Petit village à structure linéaire simple*

Le petit village à structure linéaire simple se caractérise par un alignement du *cadre bâti* le long de la route principale, qui joue aussi le rôle de rue principale. L'utilisation du sol comprend des résidences, quelques commerces et un noyau institutionnel composé traditionnellement de l'église, du presbytère et de bâtiments publics. Ce type de village compte souvent une intersection en croix formée par la route

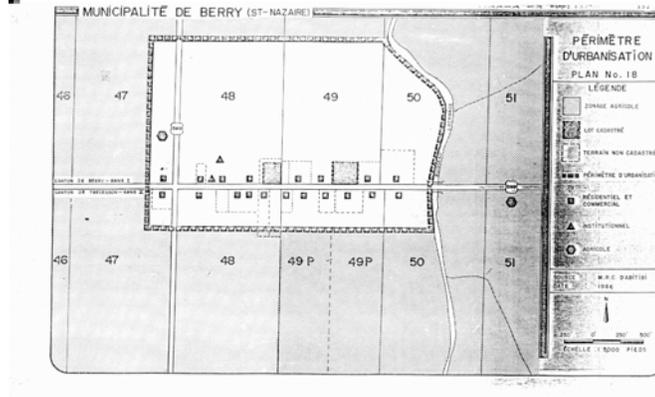
---

3 Il faut être prudent dans l'interprétation de cet indicateur puisque l'augmentation de la population ne veut pas nécessairement dire que le développement a lieu à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et le long de la traversée d'agglomération. Le développement ailleurs, en bordure d'un lac, par exemple, peut cependant avoir des effets sur d'autres sections de la route.

4 Ces données sont tirées des recensements de Statistique Canada des années concernées.

principale et un chemin de rang ou de traverse. L'intersection nommée « trait carré » forme dans bien des cas le centre du village.

**FIGURE 1**  
PETIT VILLAGE À STRUCTURE LINÉAIRE SIMPLE



#### 2.2.2.2 Village moyen ou petite ville à structure linéaire complexe

Le village moyen ou la petite ville à structure linéaire complexe correspond à un développement plus important comprenant des rues qui s'ajoutent à la route principale. Les rues se raccordent la plupart du temps à la route sous la gestion du Ministère, ce qui entraîne l'existence de plusieurs intersections qui augmentent la pression s'exerçant sur cette route.

La route exerce alors une fonction de transit et de desserte locale. Le réseau routier municipal comprend deux niveaux hiérarchiques : la route et les rues locales.

Ces villages de plus grande taille et ces petites villes possèdent un développement commercial plus élaboré en comparaison aux petits villages à structure linéaire simple. Les commerces recherchent souvent une localisation en bordure de la route principale. Toutefois, dans quelques cas, en milieu *périurbain* à proximité d'une agglomération majeure, le développement se fait sans *noyau villageois*.



L'information est tirée du relevé des accès et des vocations *riveraines* réalisé en 1997 par la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec du Ministère. Ces indicateurs donnent un aperçu de la taille de la municipalité et de la densité des occupations *riveraines*.

### 2.3 La pression de la route

Au chapitre 4, les tableaux 8, 12, 16, 20 et 24 représentant chacune des MRC, présentent par municipalité, quatre indicateurs sur la pression de la route :

- la *classification fonctionnelle* du réseau routier du Ministère;
- la classification du réseau de camionnage;
- les *débites journaliers moyens annuels* (DJMA);
- le nombre d'accidents dans la section de la route en traversée d'agglomération.

La *classification fonctionnelle* du réseau routier du Ministère comprend trois catégories de routes : nationale, régionale et collectrice, auxquelles s'ajoutent les routes d'accès aux ressources. Les routes nationales sont les suivantes : 101-partie, 109, 111-partie, 113, 117, 388 et 393-partie. Les routes régionales sont : 101-partie, 111-partie, 386, 393-partie (voir carte 1). La plupart des collectrices ont un numéro à cinq chiffres qui leur est attribué par le Ministère, mais qui est rarement connu des municipalités et des citoyens.

Les *DJMA* sont tirés du recueil des données de circulation pour 1995 et des données fournies par la Direction régionale du Ministère. Les *DJMA* qui apparaissent dans les tableaux sont ceux des sections de route situées à l'extérieur des agglomérations. Ils sont généralement inférieurs à ceux qui existent en milieu urbain où la circulation locale s'ajoute à celle de transit.

Les *DJMA* ont été classés en niveaux en prenant pour référence la classification des routes en milieu rural apparaissant dans le *Cahier des normes* du Ministère<sup>5</sup>, avec une adaptation pour la région de l'Abitibi-Témiscamingue. Cette classification est la suivante :

- |            |               |                                |
|------------|---------------|--------------------------------|
| • Niveau 1 | : Très faible | moins de 500 véhicules / jour  |
| • Niveau 2 | : Faible      | 500 à 1 999 véhicules / jour   |
| • Niveau 3 | : Moyen       | 2 000 à 4 999 véhicules / jour |
| • Niveau 4 | : Moyen élevé | 5 000 à 7 999 véhicules / jour |
| • Niveau 5 | : Élevé       | 8 000 véhicules / jour ou plus |

La classification du réseau de camionnage est celle du ministère des Transports. Celle-ci comporte trois niveaux d'accès à la route pour les camions :

- route de transit sur laquelle tout véhicule lourd est autorisé à circuler et qui comporte peu de restrictions à leur circulation;
- route restreinte sur laquelle tout véhicule lourd est autorisé à circuler, mais qui comporte certaines restrictions à leur circulation;

---

5 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Cahier des normes sur la conception et l'entretien des routes*, Tome 1 – Conception routière, chapitre 5, p. 4.

- route interdite sur laquelle tout véhicule lourd est interdit, avec des exceptions prévues essentiellement aux fins de transport local<sup>6</sup>.

Le nombre d'accidents par municipalité est indiqué pour les zones de vitesse de 50 km/h et de 70 km/h pour la période 1993-1995, par catégorie de route selon la *classification fonctionnelle*. Ces nombres sont présentés à titre indicatif, sans analyse. Une étude spécifique sur les accidents à l'intérieur des traversées d'agglomération pourrait être réalisée ultérieurement pour évaluer dans quelle mesure la route peut être une cause d'accidents (imputabilité de la route).

Le niveau de pression de la route est finalement établi en additionnant les trois groupes d'indicateurs. Chaque indicateur est classé selon une échelle d'intensité de pression de la route : de 1 à 3 pour la *classification fonctionnelle*; de 1 à 5 pour les *DJMA*; de 0 à 2 pour le réseau de camionnage. L'addition de ces trois valeurs donne le niveau de pression de la route, qui varie entre 2 et 10. Le tableau 1 illustre la méthode utilisée.

**TABLEAU 1**

PONDÉRATION DES INDICATEURS POUR FIXER LE NIVEAU DE PRESSION DE LA ROUTE

Classification fonctionnelle	Pondération	+	DJMA note <sup>7</sup>	+	Réseau de camionnage	Pondération	+	= Pression de la route
Nationale	3	+	5	+	Transit	2	+	= 2 à 10
Régionale	2		4		Restreinte	1		
Collectrice	1		3		Interdite	0		
			2					
			1 <sup>8</sup>					

6 Ces définitions sont tirées de la carte Réseau de camionnage produite par le Ministère des Transports, 2<sup>e</sup> édition, 1995.

7 Ces niveaux de DJMA sont ceux qui ont été déterminés à la page précédente.

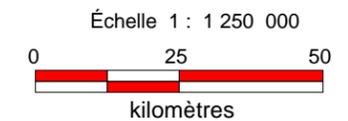
8 Il s'agit des cas où les DJMA ne sont pas disponibles.

# Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

## Traversées d'agglomérations

Carte 1  
Classification fonctionnelle  
du réseau routier

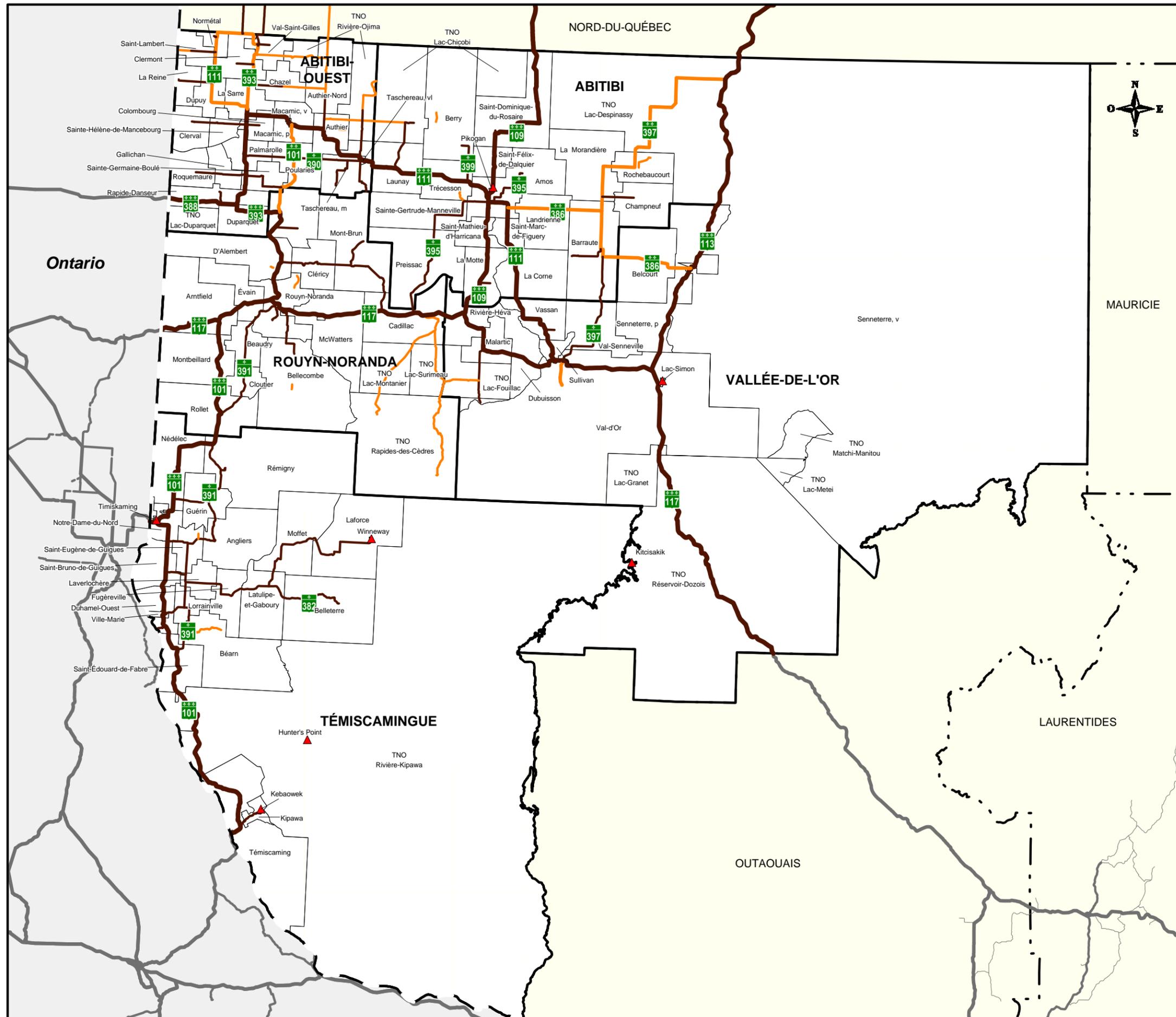
-  Limite des provinces
-  Limite des MRC
-  Limite des régions administratives
-  Limite des municipalités
-  Réseau national
-  Réseau régional
-  Réseau collecteur
-  Réseau d'accès aux ressources
-  Communauté autochtone



Source :  
- Ministère des Transports du Québec

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

Réalisation :  
- Service des inventaires et plan  
Juin 2000



## 2.4 Les préoccupations exprimées par les municipalités

La troisième catégorie d'indicateurs traite des préoccupations exprimées par les municipalités de l'Abitibi-Témiscamingue, dans le cadre d'un sondage réalisé auprès de celles-ci et de l'examen des demandes et des plaintes reçues au Ministère<sup>9</sup>. Les résultats du sondage, à l'échelle de l'Abitibi-Témiscamingue, sont présentés au chapitre 3, tandis que l'analyse à l'échelle des municipalités et des MRC apparaît au chapitre 4.

## 2.5 Contenu du Volume 2

Le Volume 2, qui représente une annexe à l'étude, est un recueil comprenant une fiche de quelques pages par municipalité, en excluant les quatre villes principales. Chaque fiche présente trois catégories d'indicateurs (décrits plus haut), soit :

1. une analyse sur la caractérisation du développement comprenant :
  - une ou deux cartes localisant le *périmètre d'urbanisation*;
  - des indications sur l'utilisation du sol en bordure de la route, provenant d'une analyse du relevé des accès et des vocations *riveraines* réalisés en 1997 par la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec pour les traversées d'agglomérations;
  - des indications sur l'affectation du sol des municipalités pour lesquelles le Ministère a la carte des affectations (le Ministère n'avait pas à sa disposition les cartes de certaines municipalités);
  - les données concernant le nombre de constructions ayant accès à la route entre 1992 et 1996 et celles prévues entre 1997 et 2002; l'information est tirée des réponses du sondage;
2. une analyse de la pression de la route, interprétant les différentes informations à la disposition du Ministère sur cette question;
3. une analyse des problèmes générés par la route, en prenant pour base les préoccupations exprimées par la municipalité dans le sondage, de même que les plaintes ou demandes adressées au Ministère entre 1993 et 1997 par la municipalité elle-même et par des citoyens.

Le Volume 2 comprend également un tableau synthèse par MRC sur l'évolution de la population par municipalité entre 1981, 1986, 1991 et 1996.

---

9 Sont prises en considération les demandes et les plaintes écrites qui ont été adressées dans les centres de services de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec, de 1993 à 1997. Les préoccupations concernant les traversées d'agglomérations ont été identifiées par le personnel de la Direction régionale.

### 3.0 RÉSULTATS DU SONDAGE AUPRÈS DES MUNICIPALITÉS

Le sondage visait principalement à demander l'avis de la municipalité sur les problèmes reliés à la traversée d'agglomération par la route sous la gestion du Ministère. Le questionnaire du sondage est annexé.

Le tableau 2 présente le taux de réponse au questionnaire. Ce taux est de 60 % pour l'ensemble de la région et varie de 35 % à 90 % selon la MRC. Il est plus élevé pour les MRC de Témiscamingue et de Vallée-de-l'Or et plus bas pour celles d'Abitibi et d'Abitibi-Ouest, la MRC de Rouyn-Noranda se situant dans la moyenne.

**TABLEAU 2**  
TAUX DE RÉPONSE AU SONDAGE

MRC	Nombre de municipalités ayant reçu un formulaire	Nombre de municipalités ayant répondu au sondage	% de municipalités ayant répondu au sondage
Abitibi	17	6	35
Abitibi-Ouest	24	11	46
Rouyn-Noranda	14	8	57
Témiscamingue	20	17	85
Vallée-de-l'Or	10	9	90
<b>TOTAL</b>	<b>85</b>	<b>51</b>	<b>60</b>

### 3.1 Perception des problèmes de sécurité pour le trafic local

**Question 1 A) :** *Croyez-vous que le trafic de la route qui traverse votre municipalité engendre des problèmes de sécurité pour le trafic local, les résidents riverains, les piétons et les cyclistes ?*

**TABLEAU 3**  
PERCEPTION DES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ POUR LE TRAFIC LOCAL

MRC	Nombre de municipalités ayant indiqué des problèmes de sécurité	Nombre de municipalités n'ayant pas indiqué des problèmes de sécurité
Abitibi	4	67 %
Abitibi-Ouest	8	73 %
Rouyn-Noranda	7	88 %
Témiscamingue	14	82 %
Vallée-de-l'Or	6	67 %
<b>TOTAL</b>	<b>39</b>	<b>76 %</b>

Les trois quarts des municipalités ayant répondu au sondage considèrent que la traversée d'agglomération engendre des problèmes de sécurité. Les problèmes soulevés sont les suivants :

- la vitesse excessive;
- la sécurité des piétons, des écoliers et des cyclistes;
- le trafic lourd (vitesse, bruit, vibrations);
- la visibilité (piétons et cyclistes) en rapport à la géométrie de la route;
- la sécurité aux entrées de la municipalité.

### 3.2 Interventions réalisées pour solutionner les problèmes de sécurité

**Question 1 B) :** *Des interventions ont-elles été réalisées pour solutionner les problèmes que vous avez identifiés dans la première partie de la question 1 ?*

**TABLEAU 4**

INTERVENTIONS RÉALISÉES POUR SOLUTIONNER LES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ

MRC	Ont réalisé des interventions	N'ont pas réalisé d'interventions	TOTAL
Abitibi	2	3	5
Abitibi-Ouest	4	5	9
Rouyn-Noranda	6	1	7
Témiscamingue	11	3	14
Vallée-de-l'Or	8	-	8
<b>TOTAL</b>	31	12	43
<b>POURCENTAGE</b>	72 %	28 %	100 %

Plusieurs municipalités ont cherché à résoudre les problèmes de sécurité de diverses manières, notamment en adressant des demandes au Ministère ou à la Sûreté du Québec portant sur :

- la signalisation (installation de panneaux d'arrêts et de feux clignotants);
- la réduction de la vitesse autorisée;
- une meilleure surveillance par la Sûreté du Québec en vue de faire respecter les limites de vitesse autorisées;
- la construction de voies d'évitement;
- l'installation d'éclairage aux intersections majeures.

### 3.3 Nuisances environnementales pour les riverains

**Question 2 :** *Y a-t-il des secteurs de votre municipalité où la proximité des bâtiments par rapport à la route occasionne des problèmes de bruit, de vibrations, de poussières ou autres nuisances environnementales pour les riverains ?*

**TABLEAU 5**  
NUISANCES ENVIRONNEMENTALES POUR LES RIVERAINS

MRC	Oui il y a des nuisances	Non il n'y a pas de nuisances	Ne sait pas	Il n'y a pas de problème	TOTAL
Abitibi	1	-	1	2	4
Abitibi-Ouest	5 <sup>a</sup>	5	1	-	11
Rouyn-Noranda	7	-	1	-	8
Témiscamingue	6	6	3	-	15
Vallée-de-l'Or	3	4	1	-	8
<b>TOTAL</b>	22	15	7	2	46
<b>POURCENTAGE</b>	48 %	33 %	15 %	4 %	100 %

a La réponse de l'une de ces municipalités est hors sujet.

Près de la moitié des 46 municipalités ayant répondu à cette question affirment qu'il y a des problèmes de nuisances environnementales pour les *riverains*. Un peu plus du tiers affirment qu'il n'y en a pas. Les problèmes le plus souvent mentionnés sont les vibrations, le bruit et la poussière générés surtout par le passage des véhicules lourds. Dans quelques cas, le mauvais état de la chaussée est identifié comme une source de bruit. Une municipalité note la proximité de quelques résidences par rapport à la route.

### 3.4 Plaintes des citoyens

**Question 3 :** *Depuis les cinq dernières années, avez-vous reçu des plaintes de la part des citoyens au sujet de la route traversant votre municipalité ?*

**TABLEAU 6**  
PLAINTES DE LA PART DES CITOYENS AU SUJET DE LA ROUTE TRAVERSANT LA MUNICIPALITÉ

MRC	Nombre de municipalité ayant reçu des plaintes	Nombre de municipalités n'ayant pas reçu de plaintes	TOTAL
Abitibi	6	0	6
Abitibi-Ouest	7	4	11
Rouyn-Noranda	8	6	8
Témiscamingue	12	1	13
Vallée-de-l'Or	7	1	8
<b>TOTAL</b>	40	6	46
<b>POURCENTAGE</b>	87 %	13 %	100 %

Des 46 municipalités qui ont répondu à cette question, 40 ont reçu des plaintes ou des demandes de la part des citoyens au sujet de la traversée de leur agglomération. Plusieurs de ces demandes ont été transmises au Ministère et portent, par exemple, sur l'ajout d'une voie d'accélération et de décélération, la réparation de la chaussée ou l'abaissement de la limite de vitesse. D'autres demandes ou plaintes touchent la vitesse excessive, le bruit et les vibrations (surtout venant des véhicules lourds), la visibilité (surtout pour les autobus scolaires), l'éclairage de l'entrée d'un village et l'état de la chaussée. Pour ce qui est des plaintes et des demandes des citoyens, elles vont généralement dans le même sens que celles exprimées par les municipalités.

### **3.5 Autres questions**

Les autres questions du sondage touchent le nombre de constructions érigées dans la municipalité entre 1992 et 1996 et celles prévues jusqu'en 2002, ainsi que sur la proportion ayant accès à la route traversant la municipalité. Les réponses à ces questions sont incluses dans les fiches analytiques regroupées dans le volume 2 de la présente étude technique.

## **4.0 ANALYSE DES RÉSULTATS PAR MRC**

Dans les lignes qui suivent, la situation des traversées d'agglomérations est analysée pour chaque MRC à l'aide de tableaux présentant les divers indicateurs identifiés au chapitre sur la méthodologie.

### **4.1 Portrait de la MRC de Rouyn-Noranda**

La MRC de Rouyn-Noranda est en croissance dans presque toutes ses municipalités. Son développement s'articule autour de la ville de Rouyn-Noranda qui en constitue le noyau central. Le territoire comprend aussi un grand nombre de municipalités rurales où l'on retrouve de l'agriculture, de l'exploitation des ressources, de la villégiature et des activités récréatives. Les routes nationales 101 et 117 desservent ce territoire, de même que les routes collectrices 391 et 395. La plupart des agglomérations se localisent le long des routes 101, 117 et 391<sup>10</sup>.

Les tableaux 7, 8, 9 et 10 présentent divers indicateurs permettant de saisir les particularités des traversées d'agglomération des municipalités de la MRC. La carte 2 illustre la répartition des municipalités selon le taux de croissance de la population et selon la typologie spatiale.

La plupart des municipalités ont, soit répondu au sondage ou transmis au moins une requête au Ministère. Plusieurs ont fait les deux. La majorité des requêtes sont constituées de demandes de modification de la signalisation routière afin de réduire la vitesse et d'améliorer la sécurité.

Parmi les huit municipalités de la MRC qui ont répondu au sondage, seule celle de Cléricy n'a exprimé aucune préoccupation par rapport à sa traversée d'agglomération. La pression de la route y est faible. Trois municipalités où la pression de la route est faible n'ont pas répondu au sondage (Mont-Brun, Cloutier et Beaudry) de même que deux municipalités à forte pression (Montbeillard et D'Alembert).

---

10 Municipalité régionale de comté de Rouyn-Noranda, *Schéma d'aménagement de la municipalité régionale de comté de Rouyn-Noranda*, 1988, p. 13 et 29.

**TABLEAU 7**

**CARACTÉRISATION DU DÉVELOPPEMENT DES MUNICIPALITÉS DE LA MRC DE ROUYN-NORANDA**

Municipalité	Taux de variation de la population 1981-1996	Gain ou perte de population 1981-1996	Structure de Développement	Périmètre urbain	Zone de 50 km/h			Zone de 70 km/h		
					Longueur	Accès nb	Accès/km	Longueur	Accès nb	Accès /km
<b>Arntfield</b>	13,9 %	53	Linéaire complexe	Accentue	Note <sup>11</sup>					
<b>Beaudry</b>	52,1 %	390	Linéaire complexe	Maintient et modifie	876 m	51	60			
<b>Bellecombe</b>	2,9 %	21	Linéaire simple	Maintient et accentue	510 m	13	40			
<b>Cadillac</b>	10,7 %	90	Semi-radiale	Accentue	Note <sup>12</sup>					
<b>Cléricy</b>	- 5,3 %	- 30	Linéaire complexe	Modifie	1 458 m	43	30			
<b>Cloutier</b>	2,6 %	9	Linéaire simple	Accentue et modifie	492 m	25	50			
<b>D'Alembert</b>	27,0 %	172	Linéaire simple	Modifie	759 m	32	40	306 m <sup>13</sup>	12	40
<b>Destor</b>	- 0,4 %	- 2	Linéaire simple	Accentue	490 m	14	30			
<b>Évain</b>	46,5 %	1 235	Linéaire complexe et grille orthogonale	Confirme	1 003 m	37	40			
<b>McWatters</b>	38,7 %	534	Linéaire complexe	Confirme en partie	Note <sup>14</sup>					
<b>Montbeillard</b>	70,1 %	279	Linéaire simple	Confirme et modifie				818 m	19	20
<b>Mont-Brun</b>	- 9,3 %	- 55	Linéaire complexe	Accentue	769 m	38	50			
<b>Rollet</b>	1,2 %	5	Linéaire complexe	Confirme	1 178 m	37	30			

11 Cette section de route est dans une zone de vitesse de 90 km/h et est traitée dans l'étude sur la gestion des accès.

12 Ibid.

13 Il s'agit ici d'une zone de vitesse de 80 km/h.

14 Il s'agit d'une zone de vitesse de 90 km/h.

**TABLEAU 8**  
PRESSION DE LA ROUTE - MRC DE ROUYN-NORANDA

Municipalité	Route	Classification fonctionnelle	DJMA	Classification du réseau de camionnage	% de véhicules lourds	Nombre d'accidents 1993 à 1995	Niveau de pression
	101-117	Nationale	3 000	Transit	N.D.	Note <sup>15</sup>	8
<b>Beudry</b>	391	Collectrice	1 260	Interdite	16 %	7	3
<b>Bellecombe</b>	22480	Collectrice	500 <sup>16</sup>	Restreinte	N.D.	1	3
<b>Cadillac</b>	117	Nationale	4 700 à 5 200	Restreinte, accès aux ressources	16 %	3	8
<b>Cléricy</b>	21910	Collectrice	500 <sup>17</sup>	Interdite	N.D.	2	2
<b>Cloutier</b>	391	Collectrice	500	Interdite	15 %	3	2
<b>D'Alembert</b>	101	Nationale	3 000	Transit	17 %	9	8
	21910	Collectrice	500 <sup>18</sup>	Interdite	N.D.	2	2
<b>Destor</b>	21220	Collectrice	500 <sup>19</sup>	Restreinte	N.D.	1	3
<b>Évain</b>	101-117	Nationale	10 000	Transit	N.D.	22	10
<b>McWatters</b>	117	Nationale	7 100	Transit	N.D.	Note <sup>20</sup>	9
<b>Montbeillard</b>	101	Nationale	1 440	Transit	21 %	3	7
<b>Mont-Brun</b>	21960	Collectrice	500 <sup>21</sup>	Interdite	N.D.	0	2
<b>Rollet</b>	101	Nationale	1 420 à 1 440	Transit	21 %	12	7
	391	Collectrice	500 <sup>22</sup>	Interdite	N.D.	6	2

15 Cette section de route est dans une zone de vitesse de 90 km/ h et est traitée dans l'étude sur la gestion des accès.

16 Un DJMA minimal de 500 véhicules est alloué pour une collectrice dont le DJMA réel n'est pas connu.

17 Ibid.

18 Ibid.

19 Ibid.

20 Le nombre d'accidents de 1993 à 1995 n'est pas disponible, cette route étant dans la zone de vitesse de 90 km/h.

21 Un DJMA minimal de 500 véhicules est alloué pour une collectrice dont le DJMA réel n'est pas connu.

22 Ibid.

**TABEAU 9**  
**PRÉOCCUPATIONS EXPRIMÉES - MRC DE ROUYN-NORANDA**

Municipalité	Résultats du sondage			Des plaintes ont été relevées dans les centres de services du Ministère
	A répondu au sondage	A soulevé des problèmes	A souligné des plaintes des citoyens	
<b>Arntfield</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Beaudry</b>	Non	-	-	Non
<b>Bellecombe</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Cadillac</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Cléricy</b>	Oui	Non	Non	Non
<b>Cloutier</b>	Non	-	-	Non
<b>D'Alembert</b>	Non	-	-	Oui
<b>Destor</b>	Oui	Oui	Oui	Non
<b>Évain</b>	Oui	Oui	Non	Non <sup>23</sup>
<b>McWatters</b>	Oui	Non	Oui	Non <sup>24</sup>
<b>Montbeillard</b>	Non	-	-	Oui
<b>Mont-Brun</b>	Non	-	-	Non
<b>Rollet</b>	Oui	Oui	Oui	Oui

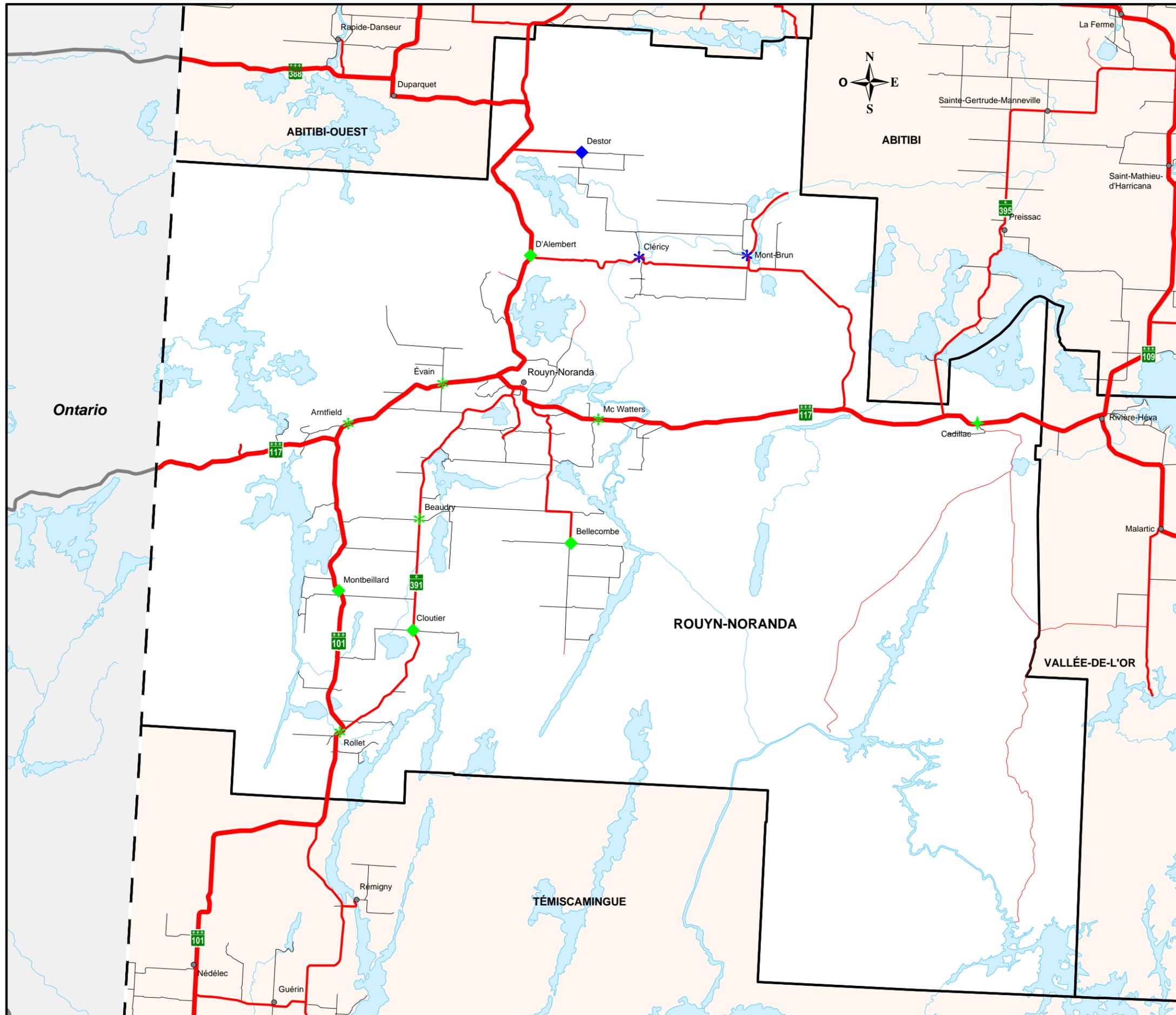
23 Une reconstruction majeure est actuellement en cours à Évain.

24 Une reconstruction majeure est actuellement en cours à McWatters.

# Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

*Traversées d'agglomérations*

Carte 2  
 Typologies des municipalités de la  
 MRC de Rouyn-Noranda et leur  
 évolution démographique  
 1981 à 1996



Population  
croissante

Population  
décroissante

Petit village à  
structure linéaire  
simple



Village moyen ou petite  
ville à structure  
linéaire complexe

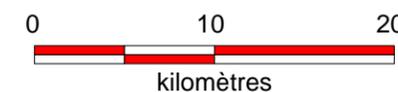


Village moyen ou petite  
ville dont la structure  
urbaine est une grille  
orthogonale ou est  
semi-radiale



- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Route d'accès aux ressources
- Route locale

Échelle 1 : 400 000



Source :  
 - Ministère des Transports du Québec, 1998

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

Réalisation :  
 - Service des inventaires et plan  
 Juin 2000

TABLEAU 10

SYNTHÈSE DES INDICATEURS POUR LA MRC DE ROUYN-NORANDA

Type de développement	Municipalité	Population en croissance ou décroissance	Nombre d'accès brut au km	Pression de la route <sup>25</sup>
<b>Petit village à structure linéaire simple</b>	Montbeillard	Croissance	20	7
	D'Alembert	Croissance	40	8
	Bellecombe	Croissance	40	3
	Cloutier	Croissance	50	2
	Destor	Décroissance	30	3
<b>Village moyen ou petite ville à structure linéaire complexe</b>	Évain	Croissance	40	10
	McWatters	Croissance	Non-applicable <sup>26</sup>	9
	Beaudry	Croissance	60	3
	Arntfield	Croissance	Non-applicable <sup>27</sup>	8
	Rollet		30	7
	Mont-Brun	Décroissance	50	2
	Cléricy	Décroissance	30	2
<b>Petite ville ou village moyen à grille orthogonale ou à forme semi-radiale</b>	Cadillac	Croissance	Non-applicable <sup>28</sup>	8

Voici les principaux constats qui se dégagent de l'analyse de ces tableaux. Cinq municipalités ont une structure linéaire simple : Montbeillard, D'Alembert, Bellecombe, Cloutier et Destor. Elles sont toutes en croissance à l'exception de Destor. Deux d'entre elles, Montbeillard et D'Alembert, présentent une importante pression de la route.

Sept municipalités ont la forme de villages moyens ou de petites villes à structure linéaire complexe : Évain, McWatters, Beaudry, Arntfield, Rollet, Mont-Brun et Cléricy. Les deux dernières sont en décroissance et les autres en croissance. Quatre connaissent une importante pression de la route : Évain, McWatters, Arntfield et Rollet, avec les particularités suivantes :

- Évain et Rollet sont traversées par une route nationale;
- dans le cas de McWatters et d'Arntfield, la route est *tangentielle* au *noyau villageois* et il y a un développement linéaire le long de cette route dont la vitesse autorisée est de 90 km/h;
- McWatters et Évain constituent des entrées de ville à Rouyn-Noranda; ces deux municipalités ont identifié un problème de sécurité ou de vitesse excessive, mais en précisant qu'il y a actuellement des travaux majeurs sur le réseau sous la gestion du Ministère.

25 Voir le tableau 1 pour ce groupe d'indicateurs.

26 Non-applicable puisqu'il s'agit d'une route tangentielle à l'agglomération.

27 Ibid.

28 Ibid.

Cadillac est une petite ville à grille orthogonale. La route est *tangentielle* à son développement et est recoupée par quelques rues du réseau municipal. La pression de la route y est importante.

#### **4.2 Portrait de la MRC de Vallée-de-l'Or**

Dans la MRC de Vallée-de-l'Or, il y a un pôle principal, formé de la ville de Val-d'Or, et deux pôles secondaires formés de Malartic et Senneterre. Les municipalités rurales se situent en périphérie des trois principaux noyaux urbains. La majorité des municipalités sont en croissance. Dans son schéma d'aménagement, la MRC de Vallée-de-l'Or indique son intention de contrôler davantage le développement de Sullivan, Val-Senneville et Senneterre Paroisse, pour lesquelles elle a prévu des zones de consolidation rurale en vue de limiter l'étalement du développement à l'extérieur du périmètre urbain. Deux de ces municipalités sont en périphérie de la ville de Val-d'Or et l'autre est en périphérie de la ville de Senneterre<sup>29</sup>.

Les tableaux 11, 12, 13 et 14 présentent divers indicateurs permettant de saisir les particularités des traversées d'agglomération. La carte 3 illustre la répartition des municipalités de la MRC selon leur taux de croissance de leur population et selon leur typologie spatiale.

---

29 Ces informations sont tirées du *Schéma d'aménagement de la MRC de Vallée-de-l'Or*, 1988.

TABLEAU 11

## CARACTÉRISATION DU DÉVELOPPEMENT DES MUNICIPALITÉS DE LA MRC DE VALLÉE-DE-L'OR

Municipalité	Taux de variation de la population 1981-1996	Gain ou perte de population 1981-1996	Structure de développement	Périmètre urbain	Zone de 50 km/h			Zone de 70 km/h		
					Longueur	Accès nb	Accès /km	Longueur	Accès nb	Accès /km
<b>Belcourt</b>	-27,8 %	-110	Linéaire complexe	Confirme	793 m	38	50			
<b>Dubuisson</b>	54,2 %	582	Linéaire simple	Accentue	954 m	73	80			
<b>Malartic</b>	-10,3 %	-477	Grille orthogonale et semi-radiale	Accentue	2 087 m (117) <sup>a</sup>	98	50			
					304 m (18 650) <sup>a</sup>	18	60			
<b>Rivière-Héva</b>	33,8 %	277	Linéaire simple	Confirme	1 090 m (109) <sup>a</sup>	38	30			
					548 m (117) <sup>a</sup>	22	40			
<b>Senneterre (V)</b>	-19,6 %	-851	Grille orthogonale	Confirme	3 106 m (113) <sup>a</sup>	15 8	50			
					560 m (386) <sup>a</sup>	32	60			
<b>Senneterre (P)</b>	0,3 %	3	Linéaire simple	Confirme	127 m	2	20			
<b>Sullivan</b>	55,9 %	1 188	Linéaire complexe	Accentue	1 260 m	10 4	80	250 m	3	10
<b>Val-Senneville</b>	103,9 %	1 227	Linéaire simple	Confirme	1 097 m	56	50			
<b>Vassan</b>	-0,5 %	-5	Linéaire simple	Confirme	619m (111) <sup>a</sup>	37	60			
					820 m (19 430) <sup>a</sup>	35	40			

a Le nombre entre parenthèses indique le numéro de la route dans le cas où plus d'une route traverse le périmètre d'urbanisation d'une municipalité.

**TABLEAU 12**  
**PRESSION DE LA ROUTE - MRC DE VALLÉE-DE-L'OR**

Municipalité	Classification du réseau de camionnage	Route	Classification fonctionnelle	DJMA	% de véhicules lourds	Nombre d'accidents 1993 à 1995	Niveau de pression
<b>Belcourt</b>	Transit	386	Régionale	1 120 à 1 170	22 % à 29 %	2	6
<b>Dubuisson</b>	Transit	117	Nationale	5 100 à 7 300	10 %	6	9
<b>Malartic</b>	Transit	117	Nationale	5 000 à 7 300	8 %	115	9
	Restreinte	18650	Collectrice	500 30	Non-disponible	1	3
<b>Rivière-Héva</b>	Transit	109	Nationale	1 170	16 %	2	7
	Transit	117	Nationale	5 000	8 %	11	9
<b>Senneterre (V)</b>	Transit	113	Nationale	2 280	15 %	7	8
	Transit	386	Régionale	1 590 à 1 770	22 % à 36 %	22	6
<b>Senneterre (P)</b>	Transit	113	Nationale	1 580 à 2 280	15 %	0	8
<b>Sullivan</b>	Transit	111	Nationale	9 800	6 %	42	10
<b>Val-Senneville</b>	Restreinte	397	Collectrice	5300	N.D.	5	6
<b>Vassan</b>	Transit	111	Nationale	2 700	N.D.	6	8
	Interdite	19430	Collectrice	500 <sup>31</sup>	N.D.	1	2

30 Un DJMA minimal de 500 véhicules est alloué pour une collectrice dont le DJMA réel n'est pas connu.

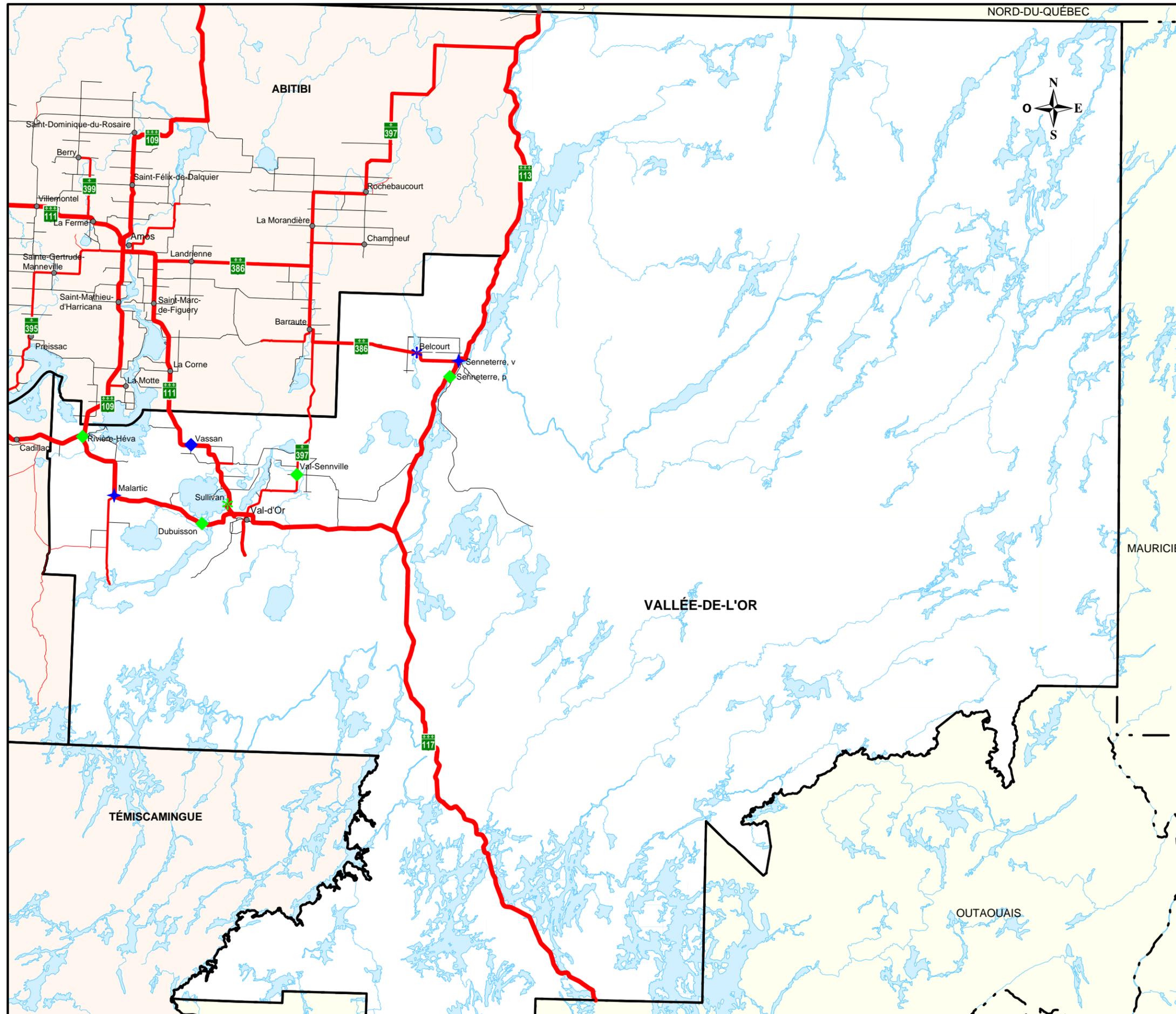
31 Ibid.

**TABLEAU 13**  
PRÉOCCUPATIONS EXPRIMÉES - MRC DE VALLÉE-DE-L'OR

Municipalité	Résultats du sondage			Des plaintes ont été relevées dans les centres de services du Ministère
	A répondu au sondage	A soulevé des problèmes	A souligné des plaintes des citoyens	
<b>Belcourt</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Dubuisson</b>	Oui	Oui	Oui	Non
<b>Malartic</b>	Oui	Non	Non	Non
<b>Rivière-Héva</b>	Oui	Non	Oui	Non
<b>Senneterre (V)</b>	Non	-	-	Non
<b>Senneterre(P)</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Sullivan</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Val-Senneville</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Vassan</b>	Oui	Oui	Non	Non

**TABLEAU 14**  
SYNTHÈSE DES INDICATEURS POUR LA MRC DE VALLÉE-DE-L'OR

Type de développement	Municipalité	Population en croissance ou décroissance	Nombre d'accès brut au km	Pression de la route
<b>Petit village à structure linéaire simple</b>	Val-Senneville	Croissance	50	6
	Dubuisson	Croissance	80	9
	Rivière-Héva	Croissance	40	9
	Senneterre (P)	Croissance	20	8
	Vassan	Décroissance	60	8
<b>Petite ville ou village moyen à structure linéaire complexe</b>	Sullivan	Croissance	80	10
	Belcourt	Décroissance	50	6
<b>Petite ville ou village moyen dont la structure urbaine est une grille orthogonale ou est semi-radiale</b>	Senneterre (V)	Décroissance	60	9
	Malartic	Décroissance	60	8



## Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

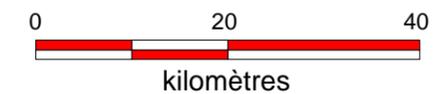
*Traversées d'agglomérations*

Carte 3  
 Typologies des municipalités de la  
 MRC de Vallée-de-l'Or et leur  
 évolution démographique de  
 1981 à 1996

	Population croissante	Population décroissante
Petit village à structure linéaire simple	◆	◆
Village moyen ou petite ville à structure linéaire complexe	*	*
Village moyen ou petite ville dont la structure urbaine est une grille orthogonale ou est semi-radiale	◆	◆

- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Route d'accès aux ressources
- Route locale

Échelle 1 : 750 000



Source :  
 - Ministère des Transports du Québec, 1998

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

Réalisation :  
 - Service des inventaires et plan  
 Juin 2000

Le niveau de pression de la route est élevé pour toutes les traversées d'agglomérations de la MRC de Vallée-de-l'Or. Il est toujours supérieur à 6 et est compris entre 8 et 10 dans la plupart des cas. Le nombre d'accès brut au kilomètre est assez élevé dans certaines municipalités, comme Dubuisson et Sullivan (80 accès au kilomètre).

Cinq municipalités ont une structure linéaire simple : Val-Senneville, Dubuisson, Rivière-Héva, Senneterre paroisse et Vassan. Seule Vassan est en décroissance. La municipalité de Val-Senneville a fait part de préoccupations par rapport à sa traversée d'agglomération. Celle de Rivière-Héva n'a relevé aucun problème relié à sa traversée mais a rapporté des plaintes de ses citoyens. Senneterre paroisse ne possède pas de *noyau villageois* mais présente un développement commercial et résidentiel le long du réseau routier supérieur qui se caractérise par une densité d'accès assez faible (20 accès au kilomètre). Le développement de cette municipalité est en périphérie de la ville de Senneterre qui, elle, connaît un ralentissement de la croissance de sa population. La municipalité de Dubuisson s'est développée à partir du *noyau villageois* d'origine, elle compte un nombre important d'accès au kilomètre; la route est au cœur de son développement et la pression y est importante.

Deux municipalités, Sullivan et Belcourt, présentent une structure linéaire complexe. Le développement de Sullivan s'est réalisé à partir d'un noyau de village s'étirant le long de la route principale, où alternent les usages résidentiels et commerciaux de type *périurbain* d'un caractère plutôt rural. Ces deux municipalités sont très préoccupées par leur traversée d'agglomération.

Le troisième groupe de municipalités se compose des villes de Senneterre et de Malartic. Ces deux villes prennent la forme d'une grille orthogonale. Pour Malartic, une structure semi-radiale s'ajoute en partie. Ces deux municipalités connaissent une baisse de population. Leur développement est de type urbain. La pression de la route et la densité d'accès au kilomètre y sont importantes. Malartic a souligné ne pas percevoir de problèmes au sujet de sa traversée.

### 4.3 Portrait d'ensemble de la MRC d'Abitibi

La MRC d'Abitibi compte un pôle principal, la ville d'Amos, et un pôle secondaire, la municipalité de Barraute. La zone agricole permanente délimite le *périmètre d'urbanisation* de la majorité des municipalités. Le réseau routier rural comprend de nombreuses ramifications, reflétant une occupation de presque toutes les parties du territoire.

Jusqu'à maintenant, la MRC a manifesté une préoccupation par rapport à diverses questions : développement linéaire le long des chemins de rang, transformation graduelle des résidences secondaires en résidences permanentes, camionnage, gestion des corridors routiers. La MRC ne s'est pas encore intéressée aux traversées d'agglomération<sup>32</sup>.

---

32 Municipalité régionale de comté d'Abitibi, *Schéma d'aménagement*, 1988.

Dans le projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR)<sup>33</sup>, la MRC décrit la problématique de l'étalement du développement et identifie, à l'aide de données du Ministère, les tronçons routiers problématiques sur le plan de la gestion, principalement en ce qui concerne les routes nationales et régionales. La MRC établit des relations entre la fonctionnalité de ces routes, la fluidité de la circulation, la sécurité et la qualité de vie des *riverains*. Les mesures préconisées visent principalement des travaux d'amélioration de certains axes. Dans le premier projet de schéma d'aménagement révisé, adopté en 1996, les nouveaux périmètres d'urbanisation diffèrent peu de ceux du premier schéma de 1987, quoique certaines municipalités aient agrandi légèrement leur *périmètre d'urbanisation* au détriment de la zone verte.

Les tableaux 15, 16, 17 et 18 présentent divers indicateurs permettant de saisir les particularités des traversées d'agglomération. La carte 4 illustre la répartition des municipalités de la MRC selon leur taux de croissance de leur population et selon leur typologie spatiale.

---

33 MRC d'Abitibi, *Schéma d'aménagement révisé (premier projet)*, 1996, p. 7-12 à 7-18.

TABLEAU 15

CARACTÉRISATION DU DÉVELOPPEMENT DES MUNICIPALITÉS DE LA MRC D'ABITIBI

Municipalité	Taux de variation de la population 1981-1996	Gain ou perte de population 1981-1996	Structure de développement	Périmètre urbain	Zone de 50 km/h			Zone de 70 km/h		
					Longueur	Accès nb	Accès /km	Longueur	Accès nb	Accès /km
Barraute	-7,0 %	-160	Grille orthogonale	Accentue	555 m (386) <sup>a</sup>	34	60			
					2 027 m (397) <sup>a</sup>	98	50			
Berry	-13,3 %	-77	Linéaire simple	Confirme	669 m	30	45			
Champneuf	-32,9 %	-83	Linéaire simple	Modifie	5 516 m	50	10			
La Corne	-1,6 %	-10	Linéaire complexe	Accentue	1 314 m	57	40			
La Morandière	N.D.	N.D.	Linéaire simple	Confirme et accentue	534 m	22	40			
La Motte	-4,9 %	-21	Linéaire simple	Accentue	326 m	22	70			
Landrienne	+6,9 %	+65	Linéaire complexe	Modifie	921 m	53	60			
Launay	-29,5 %	-109	Linéaire complexe	Accentue	418 m (111) <sup>a</sup>	9	20			
					229 m (20 650) <sup>a</sup>	13	60			
Preissac	+36,6 %	+166	Linéaire complexe	Modifie	1 117 m	26	20	11 527 <sup>34</sup>	93	10
Rochebaucourt	N.D.	N.D.	Linéaire simple	Confirme	568 m	23	40	4 636 m <sup>35</sup>	18	5
Saint-Dominique-du-Rosaire	-14,3 %	-76	Linéaire simple	Accentue	1 489 m	59	40			

a Le nombre entre parenthèses indique le numéro de la route dans le cas où plus d'une route traversent le périmètre d'urbanisation d'une municipalité.

34 Route en gravier.

35 Route en gravier.

**TABEAU 15 (SUITE)**

CARACTÉRISATION DU DÉVELOPPEMENT DES MUNICIPALITÉS DE LA MRC D'ABITIBI

Municipalité	Taux de variation de la population 1981-1996	Gain ou perte de population 1981-1996	Structure de développement	Périmètre urbain	Zone de 50 km/h			Zone de 70 km/h		
					Longueur	Accès / nb	Accès / km	Longueur	Accès / nb	Accès / km
Saint-Félix-de-Dalquier	+5,5	+51	Linéaire complexe	Accentue	759 m	47	60			
Saint-Marc-de-Figuery	+8,8	+47	Linéaire complexe	Confirme	764 m	31	40			
Sainte-Gertrude-Manneville	+11,7	+85	Linéaire simple	Confirme et accentue	574 m	21	40			
Saint-Mathieu-d'Harricana	+30,6	+168	Linéaire simple	Confirme	947 m	42	45			
Trécesson (Villemontel)	+8,1 %	+86	Grille orthogonale et linéaire complexe	Accentue	444 m	24	55			

**TABLEAU 16**  
PRESSION DE LA ROUTE - MRC D'ABITIBI

Municipalité	Route	Classification fonctionnelle	DJMA	Classification du réseau de camionnage	% de véhicules lourds	Nombre d'accidents 1993 à 1995	Niveau de pression
<b>Barraute</b>	386-397	Régionale	2 420	Transit et restreinte	N.D.	25	7
<b>Berry</b>	399	Collectrice	410	Restreinte	9 %	2	3
<b>Champneuf</b>	19228	Collectrice	500 <sup>36</sup>	Restreinte	N.D.	1	3
<b>La Corne</b>	111	Nationale	3 300	Transit	N.D.	5	8
<b>La Morandière</b>	397	Régionale	500	Restreinte	N.D.	2	4
<b>La Motte</b>	18890	Collectrice	500	Restreinte	N.D.	0	3
<b>Landrienne</b>	386	Régionale	1270 à 3200	Transit	N.D.	8	7
<b>Launay(Ct)</b>	111	Nationale	1 780	Transit	13 %	9	7
	20650	Collectrice	500	Restreinte	N.D.	0	3
<b>Preissac</b>	395	Collectrice	520	Interdite avec exception	4 %	11	2
<b>Rochebaucourt</b>	397	Régionale	180 à 220	Restreinte	N.D.	1	4
<b>Saint-Dominique-du-Rosaire</b>	109	Nationale	740 à 2 350	Transit	24 %	1	7
<b>Saint-Félix-de-Dalquier</b>	109	Nationale	2 350	Transit	24 %	8	8
<b>Sainte-Gertrude-Manneville</b>	395	Collectrice	520	Interdite et restreinte	4 %	1	3
<b>Saint-Marc-de-Figuery</b>	111	Nationale	3 300	Transit	N.D.	6	8
<b>Saint-Mathieu-d'Harricana</b>	109	Nationale	1 290	Transit	11 %	5	7
<b>Trécesson</b>	111	Nationale	1780 à 3300	Transit	23 %	6	8

36 Un DJMA minimal de 500 véhicules est alloué pour une collectrice dont le DJMA n'est pas connu.

**TABLEAU 17**  
PRÉOCCUPATIONS EXPRIMÉES - MRC D'ABITIBI

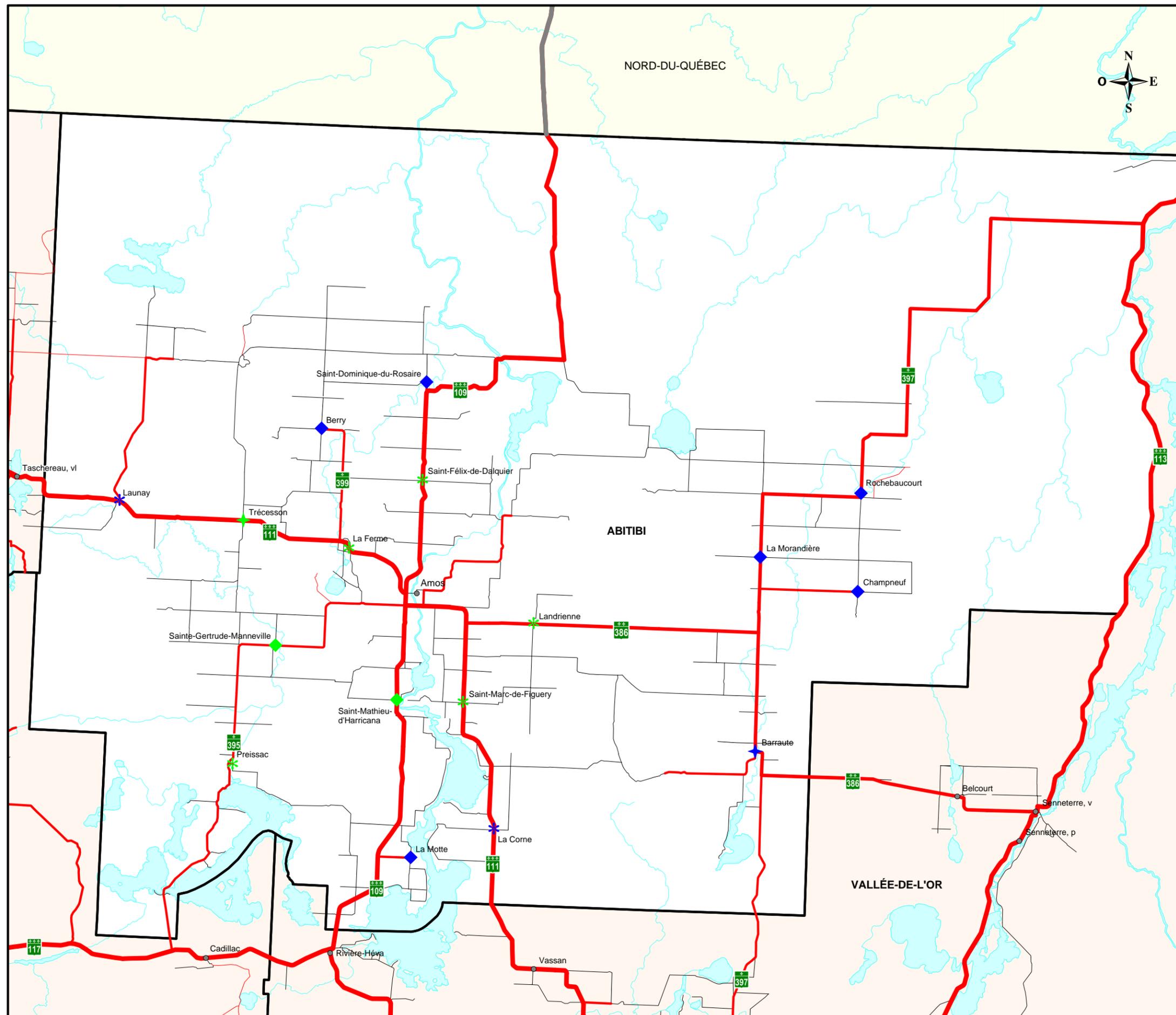
Municipalité	Résultats du sondage			Des plaintes ont été relevées dans les centres de services du Ministère
	A répondu au sondage	A soulevé des problèmes	A souligné des plaintes des citoyens	
<b>Barraute</b>	Non <sup>37</sup>	-	-	Oui
<b>Berry</b>	Oui	Oui	Non	Oui
<b>Champneuf</b>	Non	-	-	Non
<b>La Corne</b>	Non	-	-	Non
<b>La Morandière</b>	Non	-	-	Oui
<b>La Motte</b>	Non	-	-	Non
<b>Landrienne</b>	Oui	Non	Non	Non
<b>Launay</b>	Non	-	-	Non
<b>Preissac</b>	Non	-	-	Oui
<b>Rochebaucourt</b>	Oui	Oui	Oui	Non
<b>Saint-Dominique-du-Rosaire</b>	Non	-	-	Oui
<b>Saint-Félix-de-Dalquier</b>	Oui	Oui	Oui	Non
<b>Sainte-Gertrude-Manneville</b>	Non	-	-	Non
<b>Saint-Marc-de-Figuery</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Saint-Mathieu-d'Harricana</b>	Oui	Non	Non	Oui
<b>Trécesson (Villemontel)</b>	Non	-	-	Non

37 La municipalité n'a pas répondu au sondage puisqu'il y a actuellement des travaux.

## Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Traversées d'agglomérations

Carte 4  
Typologies des municipalités de la  
MRC d'Abitibi et leur évolution  
démographique de 1981 à 1996



Population  
croissante

Population  
décroissante

Petit village à  
structure linéaire  
simple



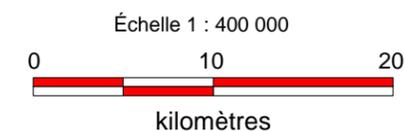
Village moyen ou petite  
ville à structure  
linéaire complexe



Village moyen ou petite  
ville dont la structure  
urbaine est une grille  
orthogonale ou est  
semi-radiale



- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Route d'accès aux ressources
- Route locale



Source :  
- Ministère des Transports du Québec, 1998

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

Réalisation :  
- Service des inventaires et plan  
Juin 2000

**TABLEAU 18**  
SYNTHÈSE DES INDICATEURS POUR LA MRC D'ABITIBI

Type de développement	Municipalité	Population en croissance ou décroissance	Nombre d'accès brut au km	Pression de la route
<b>Petit village à structure linéaire simple</b>	Saint-Mathieu-d'Harricana	Croissance	45	7
	Sainte-Gertrude-Manneville	Croissance	40	3
	Champneuf (La collectrice s'arrête au centre du village)	Décroissance	10	3
	Saint-Dominique-du-Rosaire	Décroissance	40	8
	Berry (Route d'accès aux ressources)	Décroissance	45	3
	La Motte (La collectrice s'arrête au centre du village)	Décroissance	70	3
	La Morandière	Décroissance	40	4
	Rochebaucourt	Décroissance	40	4
<b>Village moyen ou petite ville à structure linéaire complexe</b>	Landrienne	Croissance	60	7
	Preissac	Croissance	20	2
	Saint-Félix-de-Dalquier	Croissance	60	8
	Saint-Marc-de-Figuery	Croissance	40	8
	La Corne	Décroissance	40	8
	Launay	Décroissance	60	7
<b>Petite ville ou village moyen dont la structure urbaine est une grille orthogonale ou est semi-radiale</b>	Trécesson (Villemontel)	Croissance	55	8
	Barraute	Décroissance	60	7

Dans un peu plus de la moitié des municipalités, la pression de la route peut être qualifiée d'élevée, et ce, autant dans les municipalités en croissance que dans celles en décroissance. La majorité des municipalités n'ont pas répondu au sondage du Ministère (10 sur 16).

Dans un premier groupe de huit municipalités formant des petits villages à structure linéaire simple, la pression de la route n'est élevée qu'à Saint-Mathieu-d'Harricana et à Saint-Dominique-du-Rosaire, situées le long de la route nationale 109.

Dans le groupe des six municipalités à structure linéaire complexe, la pression de la route est plus élevée, sauf à Preissac. Dans le cas de cette municipalité, la route, qui longe la rivière, est *tangentielle* au développement et ne compte que 20 accès au kilomètre. Pour les municipalités de Landrienne, Saint-Félix-de-Dalquier et Launay, la pression de la route est élevée à cause de la classification de route de transit pour le camionnage et à cause du nombre élevé d'accès au kilomètre. De ces trois municipalités, seul Saint-Félix-de-Dalquier a souligné des problèmes reliés à sa traversée et des plaintes de ses citoyens.

Deux municipalités ont une structure urbaine en grille orthogonale ou semi-radiale: Trécession (Villemontel) et Barraute. Le nombre d'accès par kilomètre y est moyennement élevé et la pression de la route y est importante. Des travaux sont actuellement réalisés par le Ministère à Barraute.

#### **4.4 Portrait d'ensemble de la MRC d'Abitibi-Ouest**

Le pôle principal de la MRC d'Abitibi-Ouest est la ville de La Sarre, qui constitue le noyau urbain central le plus important de la MRC. L'occupation du territoire est généralement à caractère rural. Les municipalités dont la population augmente se situent principalement le long de la route 393. Les municipalités dont la population a diminué depuis 1981 sont réparties sur l'ensemble du territoire de la MRC et sont caractérisées par une nette prédominance de la fonction résidentielle. Les villages sont ceinturés par la zone agricole permanente, ce qui pourrait limiter leur expansion.

Les tableaux 19, 20, 21, et 22, présentent le résultat de l'analyse des trois groupes d'indicateurs. La carte 5 illustre pour sa part la répartition des municipalités par typologie spatiale et taux de croissance de leur population.

TABLEAU 19

## CARACTÉRISATION DU DÉVELOPPEMENT DES MUNICIPALITÉS DE LA MRC D'ABITIBI-OUEST

Municipalité	Taux de variation de la population 1981-1996	Gain ou perte de population 1981-1996	Structure de développement	Périmètre urbain	Zone de 50 km/h			Zone de 70 km/h		
					Longueur	Accès nb	Accès /km	Longueur	Accès nb	Accès /km
<b>Authier</b>	-16,7 %	-65	Linéaire complexe	Accentue	1 208 m	22	20			
<b>Authier-Nord</b>	5,1 %	+18	Linéaire simple	Accentue	857 m	33	40			
<b>Chazel</b>	4,6 %	+17	Linéaire complexe	Accentue	707 m	31	40			
<b>Clermont</b>	31,3 %	+141	Linéaire simple	Accentue <sup>38</sup>	875 m	35	40			
<b>Clerval</b>	-6,3 %	-24	Linéaire simple	Confirme peut modifier	220 m	8	40			
<b>Colombourg</b>	2,1 %	+16	Linéaire complexe	Modifie <sup>39</sup>	510 m	23	45			
<b>Duparquet</b>	27 %	+157	Semi-radiale (tangentielle)	Confirme <sup>40</sup>	516 m	27	50			
<b>Dupuy</b>	-1,3 %	-14	Linéaire complexe	Accentue	1 041 m	61	60			
<b>Galichan</b>	5,3 %	+24	Linéaire complexe	Accentue	1 254 m	35	30			
<b>La Reine</b>	-23,3 %	-133	Linéaire complexe	Modifie	597 m	28	50			
<b>Macamic (V)</b>	-4,5 %	-80	Grille orthogonale	Confirme	1 366 m (111) <sup>a</sup>	43	30			
					764 m (101) <sup>a</sup>	50	65			
<b>Normétal</b>	-19,0 %	-264	Linéaire complexe	Accentue	582 m (111) <sup>a</sup>	6	10	5 219 m	26	5
					21 601 182 m	5	30			

a Le nombre entre parenthèses indique le numéro de la route dans le cas où plus d'une route traverse le périmètre d'urbanisation d'une municipalité.

38 Développement aussi à l'extérieur du périmètre dans le secteur de l'aéroport.

39 Développement à l'extérieur du périmètre le long de la route 393.

40 La structure de développement n'encourage pas le développement le long du réseau du Ministère.

TABLEAU 19 (SUITE)

## CARACTÉRISATION DU DÉVELOPPEMENT DES MUNICIPALITÉS DE LA MRC D'ABITIBI-OUEST

Municipalité	Taux de variation de la population 1981-1996	Gain ou perte de population 1981-1996	Structure de développement	Périmètre urbain	Zone de 50 km/h			Zone de 70 km/h		
					Longueur	Accès nb	Accès /km	Longueur	Accès nb	Accès /km
Palmarolle	8 %	+116	Linéaire complexe	Accentue	1 592 m (393) <sup>a</sup>	82	50			
					306 m (390) <sup>a</sup>	12	40			
								(390) <sup>41</sup>	117	15
							8 610m			
Poularies	-7,2 %	-65	Linéaire complexe	Accentue	751 m (390) <sup>a</sup>	40	50			
					754 m (101) <sup>a</sup>	24	30			
Rapide-Danseur	0,4 %	+1	Linéaire simple	Confirme ou ne favorise pas	386 m	10	25			
Roquemaure	-17,1 %	-95	Linéaire complexe	Confirme et accentue	754 m	49	65			
Sainte-Germaine-Boulé	1,7 %	+18	Linéaire complexe	Confirme	375 m	19	50			
Sainte-Hélène-de-Mancebourg	-8,6 %	-39	Linéaire simple	Accentue	958 m	44	45			
Saint-Lambert	-29,7 %	-113	Linéaire simple	Accentue	421 m	30	70			
Taschereau	-17,9 %	-140	Linéaire complexe	Confirme	1 434 m (111) <sup>a</sup>	87	60			
					1 840 m (390) <sup>a</sup>	84	45			
Val-Saint-Gilles	-15,4 %	-34	Linéaire simple	Accentue	345m	11	30			

a Le nombre entre parenthèses indique le numéro de la route dans le cas où plus d'une route traverse le périmètre d'urbanisation d'une municipalité.

41 Route en gravier.

**TABEAU 20**  
**PRESSION DE LA ROUTE DANS LES MUNICIPALITÉS DE LA MRC D'ABITIBI-OUEST**

Municipalité	Route	Classification fonctionnelle	DJMA	Classification du réseau de camionnage	% de véhicules lourds	Nombre d'accidents 1993 à 1995	Niveau de pression
<b>Authier</b>	111	Nationale	1 580	Transit	12 %	2	7
<b>Authier-Nord</b>	21570	Collectrice	500	Restreinte	N.D.	5	3
<b>Chazel</b>	21510	Collectrice	500 <sup>42</sup>	Restreinte et accès aux ressources	N.D.	2	3
<b>Clermont</b>	21531	Collectrice	500	Restreinte	N.D.	1	3
<b>Clerval</b>	21390	Collectrice	540	Restreinte	N.D.	0	3
<b>Colombourg</b>	21390	Collectrice	500	Restreinte	N.D.	1	3
<b>Duparquet</b>	393	Nationale	888 à 1 190	Transit	15 %	6	7
<b>Dupuy</b>	111	Régionale	1 130 à 1 920	Transit	N.D.	7	6
<b>Galichan</b>	21300	Collectrice	500	Restreinte	N.D.	4	3
<b>La Reine</b>	21510	Collectrice	500	Restreinte	N.D.	0	3
<b>Macamic (V)</b>	101	Nationale	1 400	Transit	N.D.	16	7
	111 (E)	Régionale	1 960	Transit	16 %	3	6
	111 (O)	Nationale	500	Transit	N.D.	13	5
<b>Normétal</b>	111	Régionale	700	Restreinte	10 %	1	5
<b>Palmarolle</b>	393	Nationale	1 300 à 3 800	Transit	10 % à 15 %	27	8
	390	Collectrice	560	Restreinte	11 %	0	3
<b>Pouliaries</b>	101	Régionale	1 300 à 1 460	Transit	23 %	8	6
	390	Collectrice	250 à 560	Restreinte	11 %	1	3
<b>Rapide-Danseur</b>	21270	Collectrice	500	Interdite	N.D.	2	2
<b>Roquemaure</b>	21300	Collectrice	500	Restreinte	N.D.	2	3

42 Un DJMA minimal de 500 véhicules est alloué à une collectrice dont le DJMA réel est inconnu.

**TABLEAU 20 (SUITE)**

PRESSION DE LA ROUTE DANS LES MUNICIPALITÉS DE LA MRC D'ABITIBI-OUEST

Municipalité	Route	Classification fonctionnelle	DJMA	Classification du réseau de camionnage	% de véhicules lourds	Nombre d'accidents 1993 à 1995	Niveau de pression
<b>Sainte-Germaine-Boulé</b>	21301	Collectrice	500	Interdite	N.D.	1	2
<b>Sainte-Hélène-de-Mancebourg</b>	21390	Collectrice	540	Restreinte	N.D.	1	3
<b>Saint-Lambert</b>	21580	Collectrice Route d'accès aux ressources	500	Restreinte	N.D.	0	3
<b>Taschereau</b>	111	Nationale	1 420 à 1 580	Transit	12 %	6	7
	390	Collectrice	500	Restreinte	N.D.	6	3
<b>Val-Saint-Gilles</b>	20951	Collectrice	500	Restreinte	N.D.	1	3

**TABLEAU 21**  
**PRÉOCCUPATIONS EXPRIMÉES - MRC D'ABITIBI-OUEST**

Municipalité	Résultats du sondage			Des plaintes ont été relevées dans les centres de services du Ministère
	A répondu au sondage	A soulevé des problèmes	A souligné des plaintes des citoyens	
Authier	Non	-	-	Oui
Authier-Nord	Oui	Oui	Pas de réponse	Oui
Chazel	Oui	Oui	Oui	Non
Clermont	Oui	Non	Non	Non
Clerval	Non	-	-	Non
Colombourg	Oui	Non	Non	Non
Duparquet	Oui	Oui	Oui	Non
Dupuy	Oui	Oui	Non	Non
Gallichan	Non	-	-	Non
La Reine	Oui	Non	Non	Non
Macamic	Oui	Oui	Oui	Oui
Normétal	Non	-	-	Non
Palmarolle	Non	-	-	Oui
Poularies	Non	-	-	Non
Rapide-Danseur	Non	-	-	Non
Roquemaure	Non	-	-	Non
Sainte-Germaine-Boulé	Non	-	-	Oui
Sainte-Hélène-de-Mancebourg	Non	-	-	Non
Saint-Lambert	Oui	Oui	Oui	Non
Taschereau	Non	-	-	Oui
Val-Saint-Gilles	Oui	Non	Non	Oui

**TABLEAU 22**  
SYNTHÈSE DES INDICATEURS POUR LA MRC D'ABITIBI-OUEST

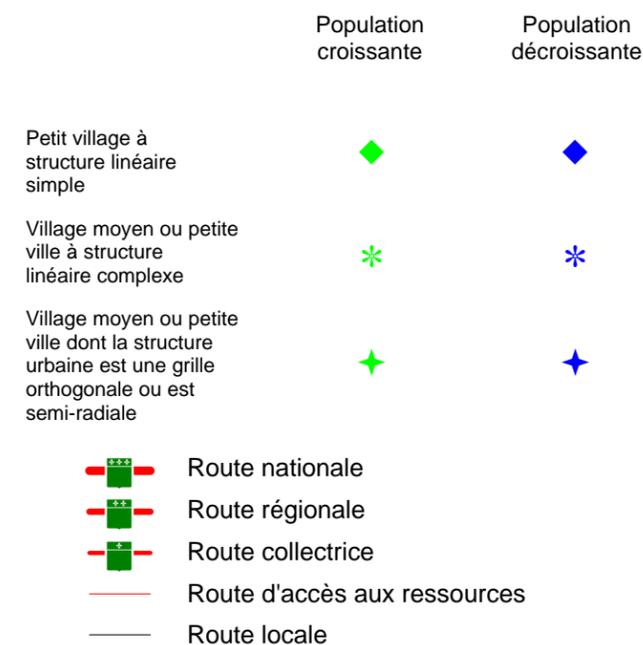
Type de développement	Municipalité	Population en croissance ou décroissance	Nombre d'accès brut au km	Pression de la route
<b>Petit village à structure linéaire simple</b>	Clermont (La collectrice s'arrête au centre du village.)	Croissance	40	3
	Rapide-Danseur (La collectrice s'arrête au centre du village.)	Croissance	25	2
	Saint-Lambert (La collectrice s'arrête au centre du village.)	Décroissance	70	3
	Sainte-Hélène-de-Mancebourg	Décroissance	45	3
	Val-Saint-Gilles (La collectrice s'arrête au centre du village.)	Décroissance	30	3
	Clerval (La collectrice s'arrête au centre du village.)	Décroissance	40	3
	Authier-Nord	Croissance	40	3
<b>Village moyen ou petite ville à structure linéaire complexe</b>	Palmarolle	Croissance	50	7
	Gallichan	Croissance	30	2
	Sainte-Germaine-Boulé	Croissance	50	1
	Chazel	Croissance	40	3
	Colombourg (La collectrice s'arrête au centre du village.)	Croissance	45	2
	Normétal	Décroissance	30	5
	Taschereau (VI)	Décroissance	60	7
	La Reine (La collectrice s'arrête au centre du village.)	Décroissance	50	3
	Roquemaure (La collectrice s'arrête au centre du village.)	Décroissance	65	3
	Poulares	Décroissance	50	6
	Authier	Décroissance	20	7
Dupuy	Décroissance	60	7	
<b>Petite ville ou village moyen dont la structure urbaine est une grille orthogonale ou est semi-radiale</b>	Duparquet	Croissance	50	6
	Macamic (V)	Décroissance	65	7



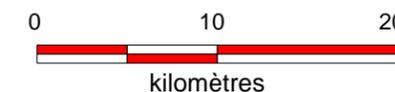
## Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Traversées d'agglomérations

### Carte 5 Typologies des municipalités de la MRC d'Abitibi-Ouest et leur évolution démographique de 1981 à 1996



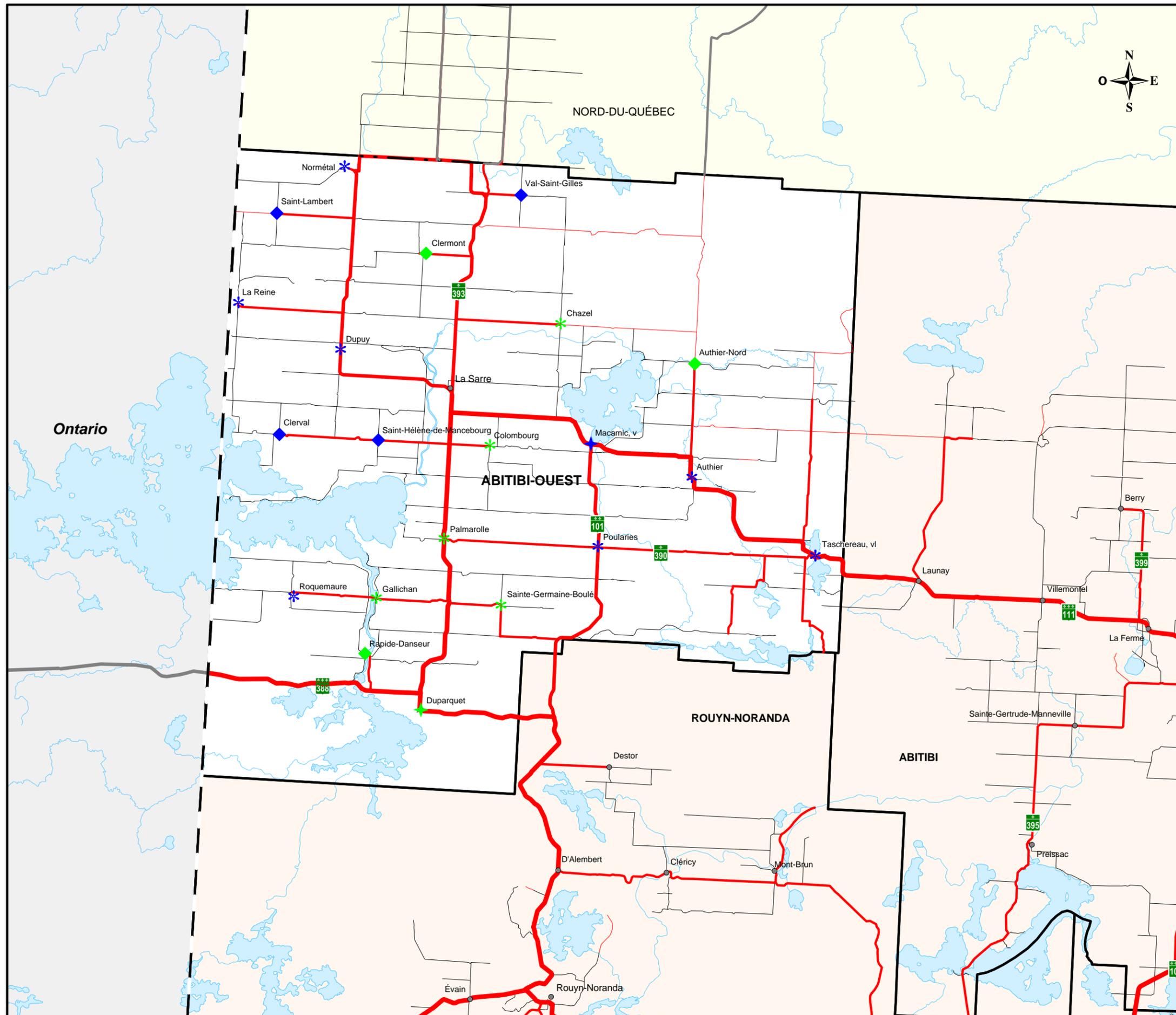
Échelle 1 : 400 000



Source :  
- Ministère des Transports du Québec, 1998

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

Réalisation :  
- Service des inventaires et plan  
Juin 2000



La pression de la route n'est pas très élevée dans la majorité des municipalités. Cela s'explique en partie par le fait qu'elles sont traversées par des routes collectrices (13 municipalités) où les *DJMA* sont assez bas.

La pression de la route est relativement faible dans les sept municipalités à structure linéaire simple, qui sont traversées par des collectrices où la densité d'accès est faible ou moyenne (25 à 40 accès par km). Saint-Lambert fait exception avec 70 accès au kilomètre. Il s'agit, dans l'ensemble, de petits villages ruraux où l'accès aux véhicules lourds est restreint, mais le Ministère ne dispose pas de données sur la circulation de véhicules lourds. Saint-Lambert et Authier-Nord sont traversées par des routes d'accès aux ressources.

Douze municipalités ont une structure linéaire complexe. Elles sont traversées par des routes régionales ou nationales. La pression de la route y est plus importante. Certaines de ces municipalités ont un nombre élevé d'accès au kilomètre (Palmarolle, Taschereau, Roquemaure et Dupuy). À Normétal et Authier, la pression de la route est élevée même si le nombre d'accès est bas. Le petit nombre d'accès à Normétal s'explique par le fait que la route est *tangentielle* au développement. Sainte-Germaine-Boulé a demandé au Ministère qu'il installe des panneaux d'arrêt. La Reine est la seule municipalité à avoir indiqué au sondage qu'elle ne voit aucun problème concernant sa traversée d'agglomération, ce qui s'accorde avec la faible pression de la route.

L'Abitibi-Ouest compte deux petites villes à grille orthogonale (Macamic) ou semi-radiale (Duparquet). Duparquet est aussi caractérisée par le fait que la route soit *tangentielle* à son développement. Le nombre d'accès au kilomètre est plutôt élevé pour ces deux villes, tout comme la pression de la route.

#### 4.5 Portrait de la MRC de Témiscamingue

Le territoire se partage en deux secteurs d'activités principaux : l'exploitation agricole dans la partie nord-ouest et l'exploitation forestière dans le reste du territoire. L'immense territoire forestier est aussi utilisé pour des activités récréotouristiques aux abords des grands plans d'eau de la MRC : lacs des Quinze, Simard, Témiscamingue et Kipawa.

Les agglomérations urbaines se concentrent dans la partie nord-ouest du territoire de la MRC et côtoient les activités agricoles. Dans le schéma d'aménagement (adopté en 1987 mais entré en vigueur en 1995), le territoire de la MRC est divisé en quatre secteurs de services (unités communautaires) suivantes<sup>43</sup> :

- Roulier, Nédélec, Rémigny, Guérin, Notre-Dame-du-Nord, Angliers, Communauté autochtone de Timiskaming;
- Saint-Eugène-de-Guigues, Saint-Bruno-de-Guigues, Laverlochère, Lorrainville, Ville-Marie, Duhamel-Ouest, Béarn, Fabre, Laniel;

---

43 Municipalité régionale de comté de Témiscamingue, *Schéma d'aménagement*, 1995, p. 20 - 21.

- Kipawa, Témiscaming, Communauté autochtone de Kebaowek;
- Fugèreville, Latulipe, Moffet, Laforce, Belleterre, Communauté autochtone de Winneway.

La ville de Ville-Marie est identifiée comme le pôle principal de services et a comme vocation la desserte de l'ensemble de la MRC. La route 101 est identifiée comme le corridor routier principal sur lequel gravite la circulation routière.

La délimitation des périmètres d'urbanisation est faite pour permettre le développement sur un horizon de dix à quinze ans, en maximisant les équipements existants. La MRC mentionne son désir d'intégrer à l'intérieur des périmètres d'urbanisation les zones de 50 km/h des routes principales et de favoriser des contournements à l'extérieur des périmètres d'urbanisation<sup>44</sup>. Certaines municipalités ont modifié leur *périmètre d'urbanisation* en 1997<sup>45</sup>.

Les tableaux 23, 24, 25 et 26, présentent le résultat de l'analyse des trois groupes d'indicateurs. La carte 6 illustre la répartition des municipalités selon la typologie spatiale et la croissance de la population.

---

44 Municipalité régionale de comté de Témiscamingue, *Schéma d'aménagement*, 1995, p. 22 - 23.

45 Règlement n° 074-05-1997 modifiant le règlement n° 031-03-1987 intitulé *Schéma d'aménagement*.

**TABLEAU 23**

CARACTÉRISATION DU DÉVELOPPEMENT DES MUNICIPALITÉS DE LA MRC DE TÉMISCAMINGUE

Municipalité	Taux de variation de la population 1981-1996	Gain ou perte de population 1981-1996	Structure de développement	Périmètre urbain	Zone de 50 km/h			Zone de 70 km/h		
					Longueur	Accès nb	Accès /km	Longueur	Accès nb	Accès /km
<b>Angliers</b>	16,3 %	43	Linéaire complexe	Modifie	1 818 m	68	40			
<b>Béarn</b>	-7,3 %	-77	Linéaire complexe	Accentué	1 390 m	99	70			
<b>Belleterre</b>	-16,8 %	-80	Semi-radiale	Confirme et accentue	528 m	24	45			
<b>Duhamel-Ouest</b>	22,9 %	125	Linéaire complexe	Accentue	1 945 m	39	20	785 m	12	15
<b>Fugèreville</b>	-17,4 %	-79	Linéaire complexe	Modifie	817 m	40	50			
<b>Guérin</b>	10,8 %	29	Linéaire simple	Modifie	614 m	31	50			
<b>Kipawa</b>	N.D.	N.D.	Linéaire complexe	Confirme	1 266 m (Tee-Lake)	50	40			
					425 m	11	25			
<b>Laforce</b>	1,7 %	5	Linéaire simple	Confirme	740 m	24	30			
<b>Latulipe-et-Gaboury</b>	-25,3 %	-119	Linéaire simple	Modifie	1 194 m	82	70			
<b>Laverlochère</b>	0,1 %	1	Linéaire simple	Accentue	843 m	47	55			
<b>Lorrainville</b>	-1,2 %	-18	Linéaire complexe	Accentue	1 277 m (382) <sup>a</sup>	68	50			
					467 m (391) <sup>a</sup>	24	50			
<b>Moffet</b>	-29,6 %	-95	Linéaire simple	Confirme <sup>46</sup>	1 544 m	68	45			
<b>Nédélec</b>	-14,3 %	-79	Linéaire simple	Confirme <sup>47</sup>						

a Le nombre entre parenthèses indique le numéro de la route dans le cas où plus d'une route traverse le périmètre d'urbanisation d'une municipalité.

46 Le développement se fait actuellement en grande partie autour des lacs.

47 La route passe à l'extérieur du village.

**TABLEAU 23 (SUITE)**

## CARACTÉRISATION DU DÉVELOPPEMENT DES MUNICIPALITÉS DE LA MRC DE TÉMISCAMINGUE

Municipalité	Taux de variation de la population 1981-1996	Gain ou perte de population 1981-1996	Structure de développement	Périmètre urbain	Zone de 50 km/h			Zone de 70 km/h		
					Longueur	Accès nb	Accès /km	Longueur	Accès nb	Accès /km
Notre-Dame-du-Nord	-4,7 %	-61	Linéaire complexe	Confirme et accentue	1 392m	66	50			
					Collectrice 1 174m	53	45			
Rémigny	-17,3 %	-76	Linéaire complexe	Confirme	423m	14	30			
Saint-Bruno-de-Guigues	-1,5 %	-17	Linéaire complexe	Accentue	1504m	94	60			
Saint-Édouard-de-Fabre	-3,2 %	-24	Linéaire complexe	Confirme	1 355m	86	60			
Saint-Eugène-de-Guigues	-16,4 %	-83	Linéaire complexe	Accentue	729m	41	60			
Témiscaming	48,4 %	1 015	Linéaire complexe	Confirme	1 170m	39	30			
Ville-Marie	7,7 %	204	Linéaire complexe	Confirme	(101) <sup>a</sup> 2 134m	118	55			
					(382) <sup>a</sup> 413m	24	60			

a Le nombre entre parenthèses indique le numéro de la route dans le cas où plus d'une route traverse le périmètre d'urbanisation d'une municipalité.

**TABLEAU 24****PRESSION DE LA ROUTE DANS LES MUNICIPALITÉS DE LA MRC DE TÉMISCAMINGUE**

Municipalité	Route	Classification fonctionnelle	DJMA	Classification du réseau de camionnage	% de véhicules lourds	Nombre d'accidents 1993 à 1995	Niveau de pression
<b>Angliers</b>	391	Collectrice	480	Interdite	9 %	5	2
	23722	Collectrice	320	Restreinte	N.D.	0	3
<b>Béarn</b>	391	Collectrice	900 à 1 260	Restreinte	N.D.	8	4
<b>Belleterre</b>	382	Collectrice	400	Restreinte	N.D.	7	3
<b>Duhamel-Ouest</b>	23520	Collectrice	750 à 1 240	Restreinte	26 %	3	4
<b>Fugèreville</b>	382	Collectrice	1 350	Restreinte	N.D.	2	4
<b>Guérin</b>	23722	Collectrice	500 <sup>48</sup>	Restreinte	N.D.	1	2
<b>Kipawa</b>	22608	Collectrice	2 420	Restreinte	N.D.	9	5
<b>Laforce</b>	22820	Collectrice	500	Restreinte	N.D.	0	3
<b>Latulipe-et-Gaboury</b>	382	Collectrice	530 à 810	Restreinte	15 %	1	4
<b>Laverlochère</b>	382	Collectrice	1 350	Restreinte	N.D.	5	4
<b>Lorrainville</b>	382 et 391	Collectrice	500	Restreinte	N.D.	5 (382) <sup>a</sup>	3
<b>Moffet</b>	22890	Collectrice	330	Restreinte	N.D.	2	3
<b>Nédélec</b>	101	Nationale	700	Transit	N.D.	0	7
<b>Notre-Dame-du-Nord</b>	101	Nationale	1 560 à 2 090	Transit	22 %	24	8
	23670	Collectrice	500	Transit	N.D.	25	4
<b>Rémigny</b>	22580	Collectrice	N.D.	Interdite	N.D.	0	2
<b>Saint-Bruno-de-Guigues</b>	101	Nationale	2 180	Transit	15 %	9	8
<b>Saint-Édouard-de-Fabre</b>	101	Nationale	1120	Transit	20 %	12	7
<b>Saint-Eugène-de-Guigues</b>	391	Collectrice	730	Restreinte	N.D.	3	4
<b>Témiscaming</b>	101	Nationale	4 500	Transit	5 %	99	8
<b>Ville-Marie</b>	101	Nationale	500	Transit	N.D.	73	6
	382	Collectrice	4000	Transit	N.D.	0	6

a Le nombre entre parenthèses indique le numéro de la route dans le cas où plus d'une route traverse le périmètre d'urbanisation d'une municipalité.

48 Un DJMA minimal de 500 véhicules est alloué pour une collectrice dont le DJMA réel n'est pas connu.

**TABLEAU 25**  
PRÉOCCUPATIONS EXPRIMÉES - MRC DE TÉMISCAMINGUE

Municipalité	Résultats du sondage			Des plaintes ont été relevées dans les centres de services du Ministère
	A répondu au sondage	A soulevé des problèmes	A souligné des plaintes des citoyens	
<b>Angliers</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Béarn</b>	Non	-	-	Non
<b>Belleterre</b>	Non	-	-	Non
<b>Duhamel-Ouest</b>	Oui	Oui	Aucune réponse	Oui
<b>Fugèreville</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Guérin</b>	Oui	Non	Non	Non
<b>Kipawa</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Laforce</b>	Oui	Non	Non	Non
<b>Latulipe-et-Gaboury</b>	Non	-	-	Non
<b>Laverlochère</b>	Non	-	-	Non
<b>Lorrainville</b>	Oui	Oui	Oui	Non
<b>Moffet</b>	Oui	Non	Non	Non
<b>Nédélec</b>	Oui	Oui	Oui	Oui
<b>Notre-Dame-du-Nord</b>	Oui	Oui	Oui	Non
<b>Rémigny</b>	Oui	Non	Non	Non
<b>Saint-Bruno-de-Guigues</b>	Oui	Oui	Oui	Non
<b>Saint-Édouard-de-Fabre</b>	Oui	Oui	Non	Non
<b>Saint-Eugène-de-Guigues</b>	Oui	Oui	Oui	Non
<b>Témiscaming</b>	Oui	Oui	Oui	Non
<b>Ville-Marie</b>	Non	-	-	Oui

# Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

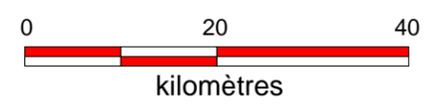
*Traversées d'agglomérations*

**Carte 6**  
 Typologies des municipalités de la  
 MRC de Témiscamingue et leur  
 évolution démographique de  
 1981 à 1996

	Population croissante	Population décroissante
Petit village à structure linéaire simple		
Village moyen ou petite ville à structure linéaire complexe		
Village moyen ou petite ville dont la structure urbaine est une grille orthogonale ou est semi-radiale		

- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Route d'accès aux ressources
- Route locale

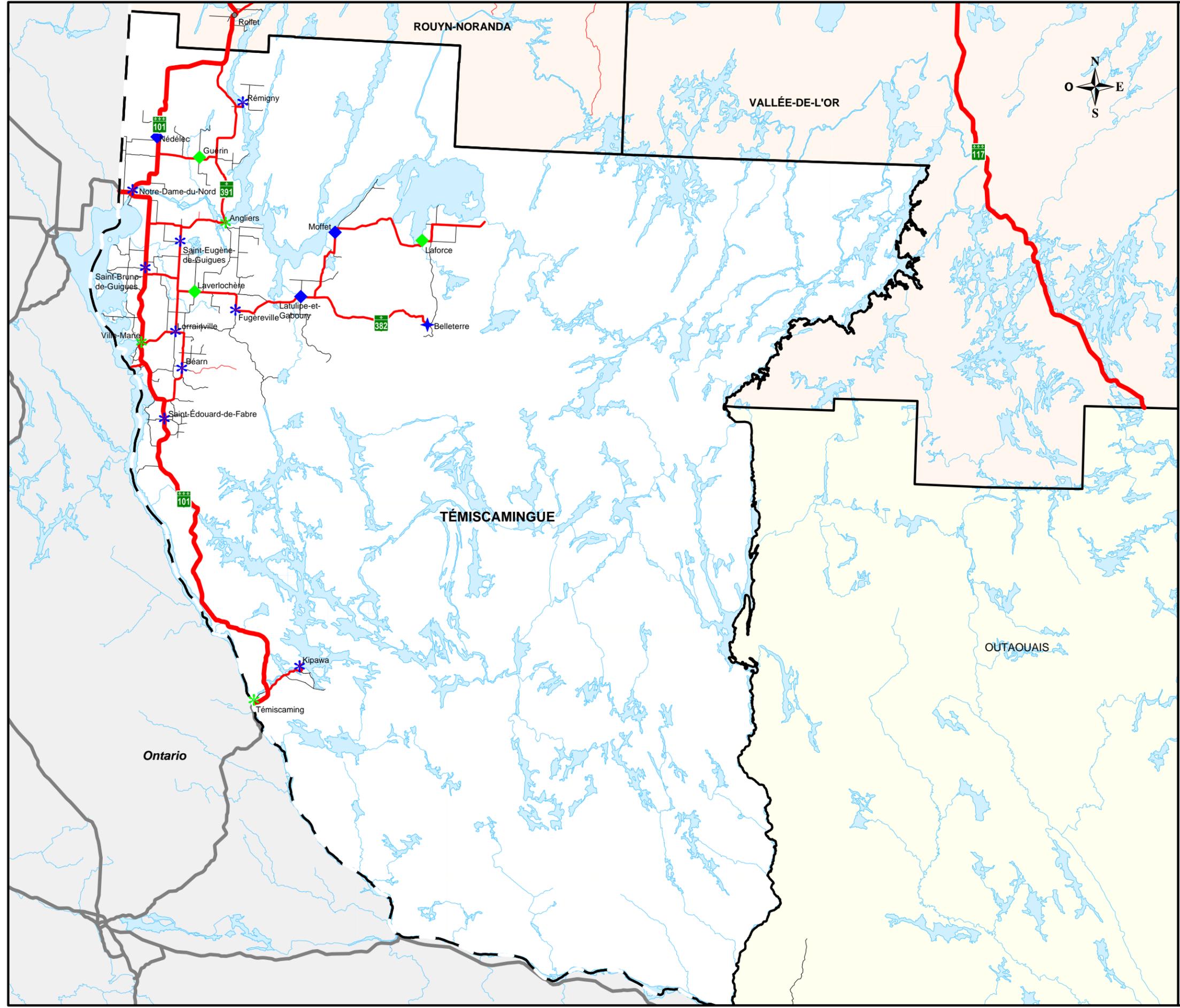
Échelle 1 : 750 000



Source :  
 - Ministère des Transports du Québec, 1998

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

Réalisation :  
 - Service des inventaires et plan  
 Juin 2000



**TABLEAU 26**  
SYNTHÈSE DES INDICATEURS POUR LA MRC DE TÉMISCAMINGUE

Type de développement	Municipalité	Croissance ou décroissance	Nombre d'accès brut au km	Pression de la route
<b>Petit village à structure linéaire simple</b>	Guérin	Croissance	50	3
	Laforce	Croissance	30	3
	Laverlochère	Croissance	55	4
	Latulipe-et-Gaboury	Décroissance	70	4
	Moffet	Décroissance	45	3
	Nédélec (La route passe à l'extérieur du village)	Décroissance	non applicable	7
<b>Village moyen ou petite ville à structure linéaire complexe</b>	Témiscaming	Croissance	30	8
	Ville-Marie	Croissance	60	6
	Duhamel-Ouest	Croissance	20	4
	Angliers	Croissance	40	3
	Saint-Eugène-de-Guigues	Décroissance	60	4
	Fugèreville	Décroissance	50	4
	Rémigny	Décroissance	30	2
	Béarn	Décroissance	70	4
	Notre-Dame-du-Nord	Décroissance	45	8
	Saint-Édouard-de-Fabre	Décroissance	60	7
	Saint-Bruno-de-Guigues	Décroissance	60	8
	Lorrainville	Décroissance	50	3
Kipawa	N.D.	40	5	
<b>Petite ville ou village moyen dont la structure urbaine est une grille orthogonale ou est semi-radiale</b>	Belleterre	Décroissance	45	3

Six municipalités ont une structure linéaire simple dont la moitié sont en croissance. La pression de la route est faible ou moyenne. Nédélec fait exception puisque la pression de la route y est élevée. Celle-ci est occasionnée par la présence de la route nationale 101, qui passe à l'extérieur du noyau urbain, de sa classification de transit pour le camionnage et de la vitesse autorisée de 90 km/h. À Latulipe-et-Gaboury, la pression de la route est considéré comme étant moyenne compte tenu du nombre assez élevé d'accès par kilomètre (70).

La majorité des municipalités de la MRC de Témiscamingue ont une structure linéaire complexe (13 des 20 municipalités étudiées). C'est dans ce groupe que la pression de la route est le plus élevé à cause de la présence de routes nationales, du camionnage (transit) et, dans plusieurs cas, du nombre assez élevé d'accès par kilomètre (60 à 70). Huit municipalités ont exprimé des préoccupations par rapport à leur traversée d'agglomération. À Rémigny, la pression de la route est faible (route collectrice interdite aux véhicules lourds) et le nombre d'accès au kilomètre (30) est bas. Béarn et Ville-Marie n'ont pas répondu au sondage, mais le Ministère a reçu des plaintes concernant la vitesse et le bruit généré par les camions.

Le pourcentage de véhicules lourds est assez élevé (entre 15 % et 26 %) à Duhamel-Ouest, Notre-Dame-du-Nord, Saint-Édouard-de-Fabre et Saint-Bruno-de-Guigues, ce qui explique en partie la préoccupation de ces municipalités par rapport à leur traversée d'agglomération. Fugèreville et Kipawa ont transmis au Ministère des demandes relativement à la sécurité et à la vitesse excessive.

## 5.0 CONCLUSION

La gestion des routes sous la responsabilité du ministère des Transports comprend plusieurs domaines d'intervention : gestion des accès routiers, détermination des limites de vitesse, projets de voies de contournement, contrôle du bruit routier, circulation des véhicules tout-terrains et des vélos, pour ne citer que ceux-là. La partie des corridors routiers qui traversent les agglomérations nécessite une attention particulière à cause de la double fonction de circulation de transit et de circulation locale. Les municipalités sont souvent plus préoccupées par cette dernière fonction que par celle de transit.

Les enjeux de gestion reliés aux traversées d'agglomération varient beaucoup d'une municipalité à l'autre en fonction de facteurs locaux. Ces facteurs ont été classés en trois catégories : les caractéristiques du développement, la pression de la route et les préoccupations exprimées par les municipalités.

### Les caractéristiques du développement

La croissance de la population est un indicateur important du développement. Dans les municipalités en croissance, la pression de la route est susceptible de s'accroître, tandis qu'elle pourrait demeurer stable ou même diminuer dans des municipalités en décroissance. Les analyses qui précèdent permettent de constater une décroissance dans plus de la moitié des municipalités de trois MRC : Abitibi, Abitibi-Ouest et Témiscamingue. Dans les MRC de Vallée-de-l'Or et de Rouyn-Noranda, la majorité des municipalités sont en croissance. Mais la croissance n'est pas automatiquement synonyme d'une augmentation équivalente de la pression de la route. En effet, dans plusieurs municipalités, le développement ne se fait pas le long des traversées d'agglomération mais plutôt ailleurs dans le *périmètre d'urbanisation* ou le long de chemins de villégiature.

Le développement d'une traversée d'agglomération se caractérise aussi par la longueur des zones où la vitesse est limitée à 50 ou 70 km/h et par le nombre d'accès par kilomètre. L'étude fait ressortir le cas particulier des municipalités voisines des principales villes (municipalités *périurbaines*). La plupart d'entre elles connaissent une forte croissance qui se traduit par une augmentation du nombre d'accès à la route. Le contrôle des accès et l'étendue de la zone de basse vitesse deviennent alors des éléments importants de la problématique locale.

### La pression de la route

Un assez grand nombre d'agglomérations de la région sont traversées par des routes nationales ou régionales où la circulation de transit est assez importante. D'autres, au contraire, sont localisées en bordure de collectrices, dont quelques-unes unes marquent la fin de la route. Dans l'ensemble, les collectrices sont moins achalandées.

Dans une région de ressources comme l'Abitibi-Témiscamingue, la circulation de camions est un élément important de la pression de la route. Les camions transportant du bois, du minerai ou d'autres marchandises représentent une part importante du trafic dans certaines municipalités. Cela affecte la qualité de vie des propriétaires *riverains*.

Les accidents, de par leur nombre et leur gravité, constituent un autre indicateur de la pression de la route, mais ils n'ont pu être analysés dans la présente étude. Cela reste à faire pour acquérir une meilleure compréhension des situations locales.

### **Les préoccupations exprimées par les municipalités**

La plupart des municipalités manifestent, de diverses manières, une réelle préoccupation par rapport aux traversées d'agglomérations. Deux préoccupations prennent plus d'importance : la sécurité et le trafic lourd.

Sous l'angle de la sécurité, la vitesse excessive et le trafic lourd sont le plus souvent rapportés comme constituant une menace, particulièrement pour les clientèles non-motorisées que sont les piétons, les écoliers et les cyclistes. Plusieurs solutions sont proposées par des municipalités et des citoyens : installation d'une nouvelle signalisation (panneau d'arrêt ou feu clignotant), abaissement de la vitesse autorisée, surveillance accrue par la Sûreté du Québec pour faire respecter les limites de vitesse, ajout de voies d'accélération et de décélération, ajout d'éclairage à l'entrée du village, etc.

Selon plusieurs commentaires des municipalités, les véhicules lourds sont l'élément qui perturbe le plus la vie au sein des agglomérations, par la vitesse, le bruit, les vibrations et la poussière. Lorsque la chaussée est en mauvais état, la perturbation s'en trouve amplifiée.

Quelques autres sujets de préoccupations ont été soulevés : demandes pour améliorer l'état de la chaussée, zones à mauvaise visibilité, surtout pour les autobus scolaires, zone où les résidences sont trop rapprochées de la route (un cas).

### **Pour une approche d'ensemble**

La plupart des routes ont été conçues pour répondre à une clientèle de transit et non pour être utilisées comme rues locales. À l'intérieur des agglomérations, comme ailleurs, le Ministère cherche à y maintenir des conditions favorisant la fluidité de la circulation recherchée pour les usagers en transit, tout en accordant toujours une haute priorité à la sécurité des diverses catégories d'usagers de la route. Le Ministère cherche aussi à réduire les inconvénients de la circulation de transit pour les *riverains* et les autres usagers de la route.

Les traversées d'agglomérations concernent l'ensemble du milieu traversé et non pas seulement l'emprise du Ministère. Pour cette raison, le Ministère a besoin de la

collaboration des municipalités. En effet, plusieurs décisions municipales ont une incidence sur la route, notamment celles touchant l'utilisation du sol et la construction de rues. De plus, les municipalités, parce qu'elles ont une connaissance fine de la complexité du milieu traversé, peuvent apporter au Ministère un éclairage précieux dans les choix qu'il doit faire.

La présente étude veut ainsi favoriser l'acquisition d'une vision commune du Ministère et du milieu face aux problématiques des traversées d'agglomérations. Si cet objectif est atteint, il sera plus facile de développer des collaborations dans la recherche de solutions communes et dans leur mise en place.

## **LEXIQUE**

### **Classification fonctionnelle**

Rangement des routes selon leur fonction et leur importance pour en arriver à établir une hiérarchisation du réseau routier.

### **Débit journalier moyen annuel (DJMA)**

C'est le rapport du débit annuel au nombre de jours de l'année.

### **Noyau villageois**

Centre du village composé des bâtiments institutionnels, commerciaux et de service et des habitations adjacentes comprises dans le périmètre d'urbanisation.

### **Périmètre d'urbanisation**

La limite du territoire à urbaniser pour chaque municipalité. Ce périmètre est un élément de contenu obligatoire au schéma d'aménagement des municipalités régionales de comté.

### **Périurbain**

Développement résidentiel avec une proportion variable de commerces et d'industries implantés dans l'axe de la route principale. Ce développement prend le plus souvent une forme linéaire.

### **Riverain**

Localisation en bordure de la route.

## BIBLIOGRAPHIE

Gouvernement du Canada, Statistique Canada, *Recensements 1981, 1986, 1991 et 1996*.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Cahier des normes sur la conception et de l'entretien des routes*, Tome 1, Conception routière, chapitre 5, 1993.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Réseau de camionnage*, carte, 2<sup>e</sup> édition, 1995.

Municipalité régionale de comté d'Abitibi, *Schéma d'aménagement*, adopté le 30 juin 1987 et entré en vigueur le 13 octobre 1988.

Municipalité régionale de comté d'Abitibi, *Schéma d'aménagement révisé (premier projet)*, juin 1996.

Municipalité régionale de comté d'Abitibi-Ouest, *Schéma d'aménagement* adopté en décembre 1986 et entré en vigueur en 1988.

Municipalité régionale de comté de Rouyn-Noranda, *Schéma d'aménagement*, adopté le 29 juin 1987 et entré en vigueur le 13 oct. 1988.

Municipalité régionale de comté de Témiscamingue, *Schéma d'aménagement*, adopté le 18 mars 1987 et entré en vigueur le 3 nov. 1995.

Municipalité régionale de comté de Témiscamingue, *Règlement n° 074-05-1997 modifiant le règlement n° 031-03-1987 intitulé « Schéma d'aménagement »*, 1997.

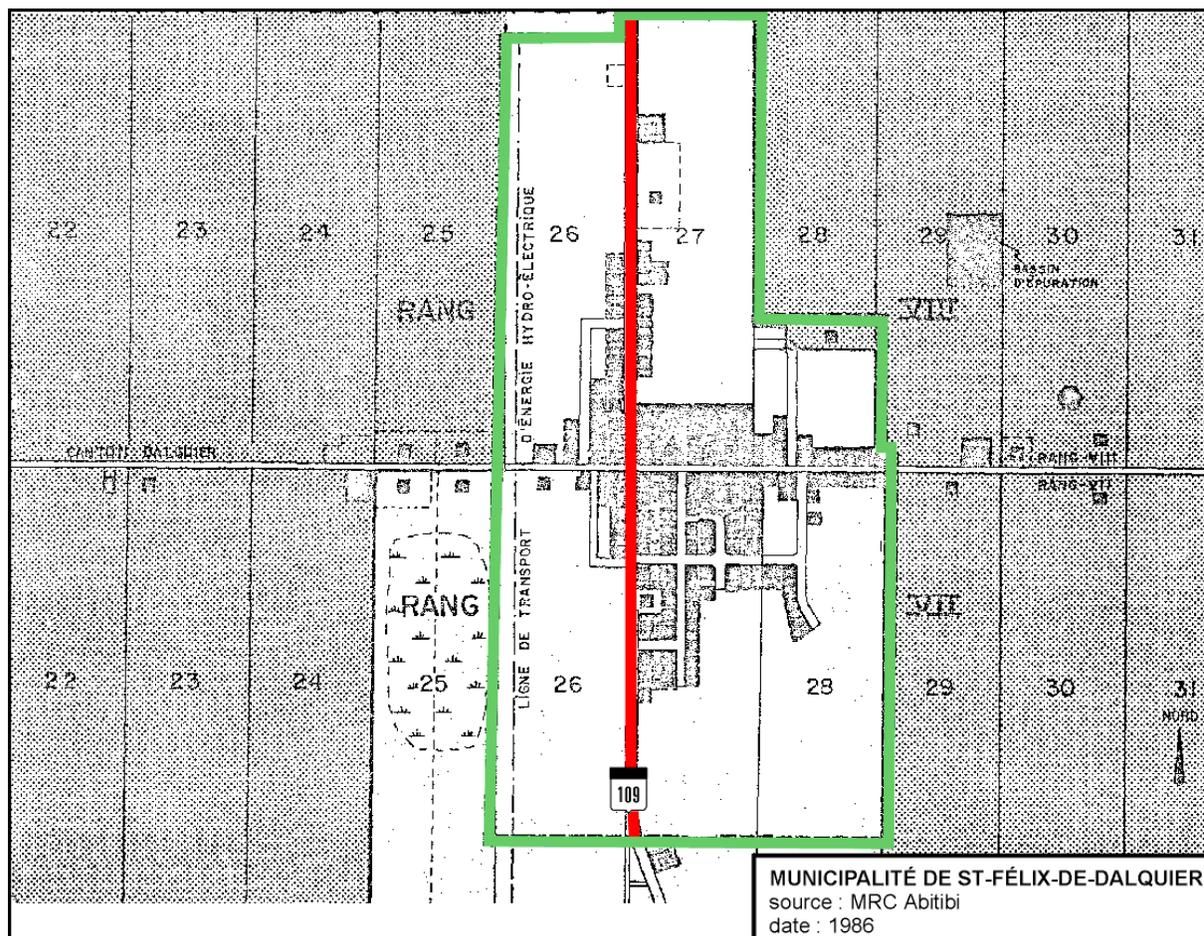
Municipalité régionale de comté de Vallée-de-l'Or, *Schéma d'aménagement*, adopté en décembre 1986 et entré en vigueur le 22 sept. 1989.

Municipalité régionale de comté de Vallée-de-l'Or, *Schéma d'aménagement révisé, (premier projet)*, mars 1997.

## **ANNEXE 1**

EXEMPLE D'UNE FICHE ANALYTIQUE POUR UNE TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION  
TELLE QUE CONTENUE DANS LE VOLUME 2 DE LA PRÉSENTE ÉTUDE TECHNIQUE

## LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-FÉLIX DE DALQUIER - PÉRIMÈTRE D'URBANISATION (1986)



### Caractérisation du développement

La municipalité de Saint-Félix se caractérise par un développement linéaire complexe et structuré à partir du trait-carré formé par la route nationale 109 et le chemin des 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> rang. Le périmètre d'urbanisation est limité de part et d'autre de la route 109 par le zonage agricole et favorise donc un développement linéaire le long de la route principale. Le périmètre de 1986 incluait une petite portion de territoire en zone verte. Le périmètre de 1996, dans le projet de schéma révisé, n'inclus plus de zone verte. Ces lots font maintenant partie de la zone blanche. Les lots en zones blanches à l'extérieur du périmètre se situent de part et d'autre de l'axe de la route 109. Dans les résultats du sondage, la municipalité a compté 21 constructions entre 1992 et 1996, dont quatre résidences et un commerce ayant accès sur la route. Elle prévoit la construction de trois commerces ayant directement accès sur la route entre 1997 et 2002.

Le relevé des accès réalisé par le Ministère le long de la route 109 dans la zone de 50 km/h (sur une distance de 759 mètres) présente une utilisation mixte propre à un

centre de village. On compte que quelques commerces aux entrées du village et au centre, dans le noyau institutionnel.

Le développement de Saint-Félix-de-Dalquier est principalement orienté le long de l'axe de la route 109. La configuration du périmètre urbain ainsi que la disponibilité de zones blanches permettent d'accentuer ce mode de développement.

#### *Pression de la route*

La route 109 présente un *DJMA* de 2350 véhicules/jour et une proportion de véhicules lourds de 24 %.<sup>49</sup> Il s'agit d'un axe de transit pour le camionnage. On a relevé 8 accidents dans la zone de 50km/heure entre 1993 et 1995<sup>50</sup>.

#### **Problèmes générés par la route tels que perçus par la municipalité**

Dans le sondage, la municipalité transmet sa préoccupation pour la vitesse excessive sur la route 109 et a déjà demandé des contrôles de vitesse à la Sûreté du Québec. Elle mentionne aussi le bruit généré par la route. Ces deux préoccupations ont fait l'objet de plaintes de la part de citoyens.

---

49 Ces données sont tirées du Recueil 1995 des données de circulation par numéro de route, de tronçon et de section, produit par la Direction du laboratoire des chaussées du Ministère des transports du Québec.

50 Cette donnée est tirée du relevé des accidents détaillés par route réalisée par la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue, le 11 février 1998.

## **ANNEXE 2**

EXEMPLAIRE DU SONDAGE TRANSMIS AUX MUNICIPALITÉS DE LA RÉGION

<b>Identification du répondant</b>	<b>Identification de la municipalité</b>
N.B. : À vérifier par le répondant  <b>Prénom</b> _____  <b>Nom</b> _____  <b>Fonction</b> _____ _____  <b>Service ou Division</b> _____ _____	N.B. : À vérifier par le répondant  <b>Municipalité</b> _____ _____  <b>Adresse</b> _____ _____ _____ _____  <b>Code postal</b> _____  <b>Téléphone</b> _____  <b>Télécopie</b> _____

**Note**

Nous vous prions de noter que les renseignements fournis par votre municipalité dans le présent document serviront à produire un diagnostic du transport sur le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue. Par conséquent, nous désirons vous aviser \_ Si vous désirez conserver la \_, nous vous demandons de nous retourner un \_ concernant les éléments que vous voulez garder confidentiels en même temps que le présent questionnaire dûment rempli.

Merci à l'avance pour votre excellente collaboration.

**PLAN DE TRANSPORT DE L'ESTRIE**  
**SONDAGE AUPRÈS DES MUNICIPALITÉS**

**1 a)** Croyez-vous que le trafic de la route qui traverse votre municipalité engendre des problèmes de sécurité pour le trafic local, les résidents riverains, les piétons et les cyclistes ?

Oui                  Non                  Ne sait pas

Si oui, veuillez localiser le plus précisément possible les sections de votre municipalité où vous constatez des problèmes de sécurité pour le trafic local, les piétons, les cyclistes ou les résidents riverains et indiquer pour chacune la nature et l'intensité du problème.

<b>Localisation</b> (Indiquer la section où ce problème est localisé)	<b>Nature et intensité du problème de sécurité</b>
--------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------

	<b>Nature</b>	<b>Intensité</b>
	Nature Modéré Important Critique	

**1 b)** Des interventions ont-elles été réalisées pour solutionner les problèmes que vous avez identifié dans la première partie de la question 1 ? Vous pouvez utiliser la carte jointe à ce formulaire pour localiser les interventions.

Oui                      Non

Si oui, veuillez nous indiquer quel type d'intervention vous avez entrepris pour chacun des problèmes concernés.

---



---



---



---



---



---



---



---



---



---

Si vous manquez d'espace veuillez, S.V.P, utiliser l'endos de cette feuille.

**2)** Y a-t-il des secteurs de votre municipalité où la proximité des bâtiments par rapport à la route occasionne des problèmes de bruit, de vibrations, de poussières ou autres nuisances environnementales pour les riverains ?

Oui                      Non                      Ne sait pas

Si oui, pourriez-vous le ou les localiser sur la carte ci-jointe et décrire brièvement les problèmes connus.

<b>Localisation</b> (Indiquer la section où ce problème est localisé sur la carte jointe et le décrire dans ce tableau)	<b>Nature et intensité du problème de sécurité</b>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------

	<b>Nature Intensité</b>
	Nature Modéré Important Critique
	Nature Modéré Important Critique
	Nature Modéré



- 4) Depuis 1992, quel fut le nombre total de constructions érigées dans votre municipalité ? De ce nombre, combien avaient un accès direct à la route traversant votre municipalité ? Détaillez par type de constructions.

Année	Nombre total de constructions	Nombre de constructions avec accès direct à la route				
		Résidentielle	Commerciale	Industrielle	Institutionnelle	Autres
1992						
1993						
1994						
1995						
1996						

- 5) Selon vous, pour les cinq prochaines années, combien de constructions additionnelles pourraient être réalisées ?

a) Pour l'ensemble du territoire municipal :

Nombre de constructions	Type de constructions

- b) De ce nombre, quel pourcentage pourrait se localiser aux abords de la route qui traverse votre municipalité ?

\_\_\_\_\_ %

- c) Pour les constructions attenantes à la route, quel type de construction vous apparaît le plus vraisemblable ? (Donnez le nombre).

Années	Nombre total des constructions	Nombre de constructions avec accès direct à la route				
		Résidentielle	Commerciale	Industrielle	Institutionnelle	Autres
1997-2002						

Merci de votre collaboration.

## COMMENTAIRES DU GROUPE TÉMOIN

**Rencontre du groupe témoin sur l'étude  
« Traversées d'agglomérations – volume I »  
du 25 août 1999**

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

Les personnes suivantes étaient présentes lors de la rencontre

Gilles Côté	MRC d'Abitibi-Ouest
Lili Germain	Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
Jean Iracà	Ministère des Transports
Gérard Lafontaine	Ville de Senneterre
Nathalie Leblanc	Ministère des Transports
Alain Marcotte	Municipalité de Sullivan
Jean-Maurice Matte	Ville de Senneterre
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**

- Dans l'étude, on considère comme étant une traversée d'agglomération, les zones de vitesse de 50 km et de 70 km. Un participant mentionne que la traversée d'agglomération s'étend parfois au delà de ces zones.
- Concernant la viabilité hivernale, un participant mentionne qu'il serait intéressant que la problématique liée à l'amoncellement de neige le long des routes soit traitée lors d'une éventuelle mise à jour de l'étude.

- Certains participants déplorent le fait que les petits noyaux urbanisés situés dans les territoires non organisés ne soient pas traités dans l'étude.
- Un participant mentionne que le taux de variation de la population est un indicateur beaucoup moins significatif que d'autres tels que le débit de véhicules lourds.
- On note qu'en Abitibi-Ouest, il y a peu de comptages de véhicules lourds qui ont été réalisés. Il serait intéressant de faire d'autres comptages, plus particulièrement dans les agglomérations qui sont contiguës à une route d'accès aux ressources.
- Concernant le désengagement de l'état, des commentaires sont apportés à l'effet qu'il y a des limites pour le milieu à assumer les nouvelles compétences. Il y a actuellement un manque de personnel et les municipalités n'ont pas toujours les spécialistes requis.
- Dans les traversées d'agglomérations, un participant mentionne que l'impact du bruit généré par l'utilisation des freins moteurs (de type freins Jacob) est important. Cet aspect est abordé plus spécifiquement dans l'étude sur l'environnement.
- Un participant mentionne que la circulation de véhicules lourds, particulièrement pour ceux qui sortent des chemins en gravier pour atteindre la zone de la traversée d'agglomération, génère de la poussière.