

# Table des matières

BILAN POSTIF! ii  
PARTICIPANTS ET PARTICIPANTES AUX COLLOQUES iii

## THÈME 1 : MOBILITÉ DES PERSONNES

### SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF

Desserte globale 1  
Transport interurbain 3  
Transport adapté 4  
Transport en commun 5  
Taxi 5  
Transport scolaire 7

### DÉPLACEMENTS EXTRARÉGIONAUX DES PERSONNES

Liens routiers extrarégionaux 8  
Transport aérien 9  
Transport ferroviaire 10

## THÈME 2 : DÉPLACEMENT DES MARCHANDISES

### RÉSEAU DE CAMIONNAGE

Réseau de camionnage 11

### CHARGES ET DIMENSIONS

Réglementation 12  
Permis spéciaux 13

### CONDITIONS DE CIRCULATION SUR LE RÉSEAU DE CAMIONNAGE

Conditions de circulation 14  
Traversées d'agglomérations 14  
Fermetures de route 14  
Efficience du transport par véhicule lourd 15

### RÉSEAU FERROVIAIRE

Service ferroviaire 15  
Interruption de services ferroviaires 16

### LIENS EXTRARÉGIONAUX

Liens extrarégionaux 16

### BILAN DE SÉCURITÉ

Sécurité et véhicules lourds 17

## THÈME 3 : SÉCURITÉ, QUALITÉ ET FONCTIONNALITÉ DU RÉSEAU ROUTIER

### CLASSIFICATION ET PARTAGE DE RESPONSABILITÉS AVEC LE MILIEU MUNICIPAL

Partage de responsabilités 18  
Programmes d'aide 19  
Expertise technique 20

### RÉSEAU LOCAL

Entretien du réseau local 21  
Déplacement des véhicules lourds 22  
Chemins à double vocation 22  
Accès aux exploitations agricoles 23

### DESSERTE (MTQ)

Liens extrarégionaux 24  
Liens intrarégionaux 24  
Routes sans alternative 25  
Sites récréotouristiques 25  
Aéroports 26  
Intermodalité 26

### FLUIDITÉ (MTQ)

Conditions de circulation 26  
Événements touristiques, sportifs ou récréatifs 26

### ACCÈS AU RÉSEAU ROUTIER (MTQ)

Nombre d'accès 27  
Aménagement et localisation 27  
Autobus scolaires et véhicules de services publics 28

### QUALITÉ ET FONCTIONNALITÉ DU RÉSEAU (MTQ)

Caractéristiques géométriques 28  
Qualité du réseau routier 29  
Routes en gravier 29  
Fonctionnalité des ponts 30  
Impact des véhicules lourds 30  
Réseau ferroviaire 31

### TRAVERSÉES D'AGGLOMÉRATIONS (MTQ)

Sécurité et fluidité 32

### SÉCURITÉ (MTQ)

Accidents mortels et avec blessés graves 32  
Traversées d'agglomérations 33  
Train " B " 33  
Réseau ferroviaire 34  
Matières dangereuses 34  
Véhicules hors route 34  
Entretien hivernal 35  
Collision avec un animal 36  
Cyclistes 36

## THÈME 4 : QUALITÉ DE VIE, PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE

### QUALITÉ DE VIE

Coûts de transport 37  
Développement en bordure des axes majeurs 37  
Impacts de la circulation des véhicules lourds 37  
Impact des véhicules hors route 38  
Paysages 38  
Publicité le long des routes 39

### ENVIRONNEMENT

Cadre législatif réglementaire 39  
Impacts des travaux routiers 40  
Impacts de l'utilisation des véhicules 40  
Déplacement des matières dangereuses 40

### DOMAINE RÉCRÉOTOURISTIQUE

Réseaux à caractère récréotouristique 41  
Pourvoies 41  
Signalisation 42  
Haltes routières 42  
Ponts couverts 43





Vers  
le **Plan de transport**  
de l'Abitibi-Témiscamingue

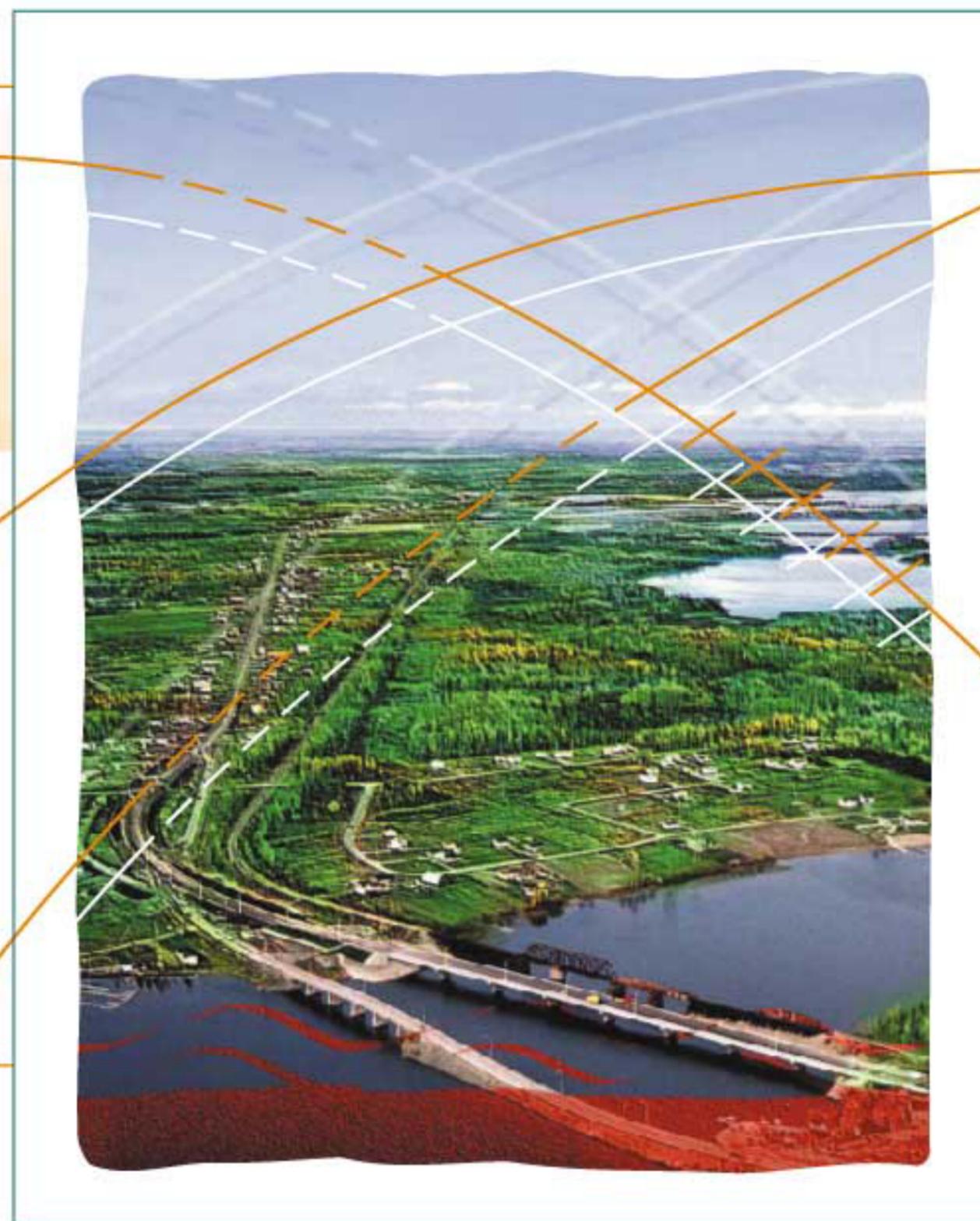
# Rapport de consultation

Novembre 2000

Pour tous renseignements, communiquer avec:  
Jean Iracà  
Ministère des Transports  
Direction Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec  
80 boul. Québec  
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1

Courriel : [planat@mtq.gouv.qc.ca](mailto:planat@mtq.gouv.qc.ca)

Consulter aussi notre site Internet:  
[http://www.mtq.gouv.qc.ca/regions/abitibi/plan\\_abitibi.htm](http://www.mtq.gouv.qc.ca/regions/abitibi/plan_abitibi.htm)



Au printemps dernier, le Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue (CRDAT) et le ministère des Transports du Québec (MTQ) invitaient la population à participer à une consultation dans chaque MRC dans le cadre de l'élaboration du plan de transport régional. La consultation, sous forme de colloques, a permis de préciser les objectifs à atteindre au cours des 15 prochaines années.

La participation de plus de 130 personnes aux colloques démontre bien l'intérêt que représente le déplacement des personnes et des marchandises pour le développement économique et social de la région. Cette consultation a permis au milieu d'exprimer ses visions et ses préoccupations en matière de transport. Les participants et participantes se sont montrés satisfaits du déroulement des colloques et de l'occasion qui leur a été offerte d'échanger entre eux et avec le MTQ.

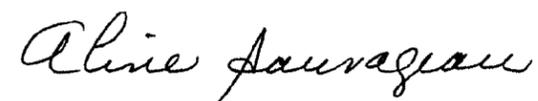
Le présent Rapport de consultation reproduit, le plus fidèlement possible, l'ensemble des commentaires et préoccupations apportés durant les colloques. Le contenu du document sera intégré à la réflexion devant conduire à la proposition de plan. Afin de faire ressortir certaines préoccupations particulières, les commentaires sont présentés par territoire de MRC. Pour tirer pleinement parti de ce document, il est nécessaire de le lire en parallèle au Diagnostic des transports de l'Abitibi-Témiscamingue. En effet, pour alléger le Rapport de consultation, nous n'avons pas jugé bon de reprendre le contenu du diagnostic. Les commentaires y sont regroupés par thème, par sous-thème et par volet de manière à faciliter les liens. Le code de couleur servant à identifier chaque thème a été conservé. À la toute fin du rapport, nous avons reproduit les commentaires écrits reçus des organismes suivants : Transports Canada, Régie régionale de la santé et des services sociaux de l'Abitibi-Témiscamingue, Fédération de l'UPA d'Abitibi-Témiscamingue et MRC de Témiscamingue.

La proposition de plan devrait être rendue publique au début de l'année 2001 et sera suivie d'un forum régional. À cette occasion, le milieu sera interpellé de nouveau pour échanger sur les moyens d'actions qui devront être entrepris par le MTQ et ses partenaires. À la suite de ce forum, le Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue sera préparé et soumis à l'approbation du ministre des Transports.

Le CRDAT et le MTQ remercient l'ensemble des personnes qui, jusqu'à maintenant, se sont impliquées afin de faire du plan de transport un outil qui soit le reflet des préoccupations du milieu.



Daniel Hargreaves, directeur  
Direction Abitibi-Témiscamingue—  
Nord-du-Québec  
Ministère des Transports



Aline Sauvageau, présidente  
Conseil régional de développement de  
l'Abitibi-Témiscamingue



# Participants et participantes aux colloques

## MRC d'Abitibi (Landrienne)

15 et 16 juin 2000

Francine Anger  
Murielle Angers-Turpin  
Marcel Auger  
Sébastien Bélisle  
Bernard Bourret  
André Brunet  
Micheline Bureau  
Paul Ferron  
  
Claude Lacasse  
Anita Larochelle  
Laurent Martineau  
Marcel Massé  
Richard Nantel  
Roch Ouellet  
Jacques Perron  
François Roch  
Michel Roy  
Clément Roy  
Luc Sigouin  
Caroline Tessier  
Pierre Therrien  
Rémi Veillette

Transport Rafale  
Ville d'Amos  
Camionnage Marcel Auger  
Ministère des Régions  
Commission scolaire Harricana  
  
Corporation de développement Des Côteaux  
Association des directeurs généraux des commissions scolaires de l'ATNQ  
Office des personnes handicapées du Québec  
Municipalité de Trécesson  
Ville d'Amos  
Municipalité de Barraute  
Municipalité de Barraute  
Commission scolaire Harricana  
Municipalité de Landrienne  
Municipalité de Preissac  
MRC d'Abitibi  
Commission scolaire Harricana  
Association du camionnage  
Municipalité de Berry  
Groupe Conseil Aiguebelle  
Camionnage Landrienne

## MRC d'Abitibi-Ouest (Palmarolle)

21 et 22 juin 2000

Diane Béland  
Sébastien Bélisle  
Nicole Belley-Lévesque  
Russ Blinco  
Carole Caron  
Jacques Cloutier  
Enrique Colombino  
Michèle Desmarais  
Cécile Dostaler  
Benoît Fournier  
Ronald Fournier  
Marie-Josée Gagnon  
Henri-Paul Gagnon  
René Gauthier  
Marc Gendron  
Louise Godin  
Gaétan Goulet  
Lisette Guertin  
Nicole Guillemette  
Denise Guimont  
Claude Lamoureux  
J. Horace Lessard  
Dominic Maheux  
Marc-André Maheux  
François Marion  
Véronique Massy  
Rodrigue Morneau  
Fernand Nadeau  
Huguette Néron  
Alain Perron  
Gaétan Petit  
Léonard Robitaille  
Martin Trottier  
Patrice Vachon  
Pierre Vachon  
Benoît Vallière

Municipalité de Rapide-Danseur  
Ministère des Régions  
Réseau de la santé et des services sociaux  
Association minière du Québec  
Clair Foyer  
Commission scolaire Lac Abitibi  
Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue  
Centre local de développement d'Abitibi-Ouest  
Club de motoneige d'Abitibi-Ouest  
  
Municipalité de Dupuy  
Table territoriale jeunesse d'Abitibi-Ouest  
Municipalité de Palmarolle  
RSSS-AB  
Clair Foyer  
Club de l'Amitié  
Municipalité de Dupuy  
Club motoneige Abitibi-Ouest  
RSSS-AB  
Centre local de développement Abitibi-Ouest  
Municipalité de Clerval  
Ville de La Sarre  
Autobus Maheux Ltée  
Autobus Maheux Ltée - Div. La Sarre  
Corp. du transport public adapté d'Abitibi-Ouest  
Table territoriale jeunesse d'Abitibi-Ouest  
Municipalité de Roquemaure  
RSSS-AB  
Municipalité d'Authier-Nord  
Norbord  
Municipalité de Normétal  
Commission scolaire Lac Abitibi  
RSSS-AB  
MRC d'Abitibi-Ouest  
Municipalité de Palmarolle  
Corporation du transport public d'Abitibi-Ouest

## MRC de Rouyn-Noranda (Évain)

8 et 9 juin 2000

François Barrette  
Luce Cardinal  
Chantal Carrier  
Alex Chartier  
Michel Cliche  
Mariella Collini  
Jocelyn Côté  
André Cyr  
  
Caroline Darveau  
René Ducharme  
Daniel Gagné  
Éric Gamache  
Alfred Gaulin  
Florent Gauvreau  
Richard Goulet  
Michel Guay  
Marc Jalbert  
Fernand Lachapelle  
André Langlois  
Gérard Laquerre  
Denis Lefebvre  
Pierre Maheux  
G.F. (Gord) Mallin  
Philippe Maschinot  
Pierre Monfette  
Yanick Normandeau  
Pierre Plouffe  
Alain Poirier  
Gilles Pomerleau  
Réjean Rodrigue  
Aline Sauvageau  
Martin Simard  
Louise Sylvain  
Julie Thibault  
Jean-François Turcotte  
Brigitte Vincelette  
Paul-André Vincent

Autobus Maheux Ltée  
Devamco Groupe Conseil inc.  
Ministère des Affaires municipales et de la métropole  
Sûreté municipale de Rouyn-Noranda  
MRC de Rouyn-Noranda  
Observatoire de recherche de l'Abitibi-Témiscamingue  
Sûreté du Québec  
Centre d'aide au développement technologique Abitibi-Témiscamingue  
Municipalité de Destor  
Ville de Cadillac  
Régie régionale de la santé et des services sociaux  
Bureau de Rémy Trudel  
Municipalité de D'Alembert  
Commission scolaire Rouyn-Noranda  
Transport adapté Les intrépides  
Municipalité de Cléricky  
Municipalité d'Évain  
Noranda inc.  
Ministère de l'Agriculture, des pêcheries et de l'Alimentation  
  
Transport Scolaire de Rouyn-Noranda  
Autobus Maheux Ltée  
Ontario Northland  
Corp. du parc linéaire Rouyn-Noranda-Taschereau  
MRC de Rouyn-Noranda  
Régie régionale de la santé et des services sociaux  
Radio-Nord  
Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue  
Transport Scolaire de Rouyn-Noranda  
Municipalité de Mont-Brun  
CRDAT  
Fédération de l'UPA de l'Abitibi-Témiscamingue  
Office des personnes handicapées du Québec  
Observatoire de recherche de l'Abitibi-Témiscamingue  
MRC de Rouyn-Noranda  
Ministère des Régions  
Municipalité de Rollet

# Participants et participantes aux colloques

## **MRC de Témiscamingue (Laverlochère) 5 et 6 juin 2000**

Charles Barrette	Association faunique Kipawa
Marceline Beauvais	Corporation Transport adapté du Témiscamingue
Jacques Bernard	Transport L.R.L. inc.
Marc Bernard	Transport L.R.L. inc.
Mireille Bourque	MRC de Témiscamingue
Philippe Boutin	Municipalité de Lorrainville
Estelle Caza	Table de concertation des personnes âgées de l'Abitibi-Témiscamingue
Arsène Généreux	Municipalité de Guérin
Raynald Julien	Municipalité de Saint-Eugène-de-Guigues
Marie-Claire Legault	Association faunique Kipawa
Denis Loiselle	Commission scolaire du Lac Témiscamingue
Gérald Morin	Municipalité de Laverlochère
Marcel Nadeau	Corporation Transport adapté Témiscamingue
Gérald Pétrin	Municipalité de Laverlochère
Carmen Rivard	Municipalité de Nédélec
Doris Roberge	CRDAT
Brigitte Vincelette	Ministère des Régions

## **MRC de Vallée-de-l'Or (Val-d'Or)**

Jacques Aylwin  
Guy Barrette  
Benoît Beausoleil  
Miguel Fortier  
Armand Guénette  
Nicole Guilbert  
Jocelyn Hébert  
Francine Hervieux  
Caroline Jomphe  
Gérard Lafontaine  
Rita Langlais  
Michel Leduc  
Lyne Lefebvre  
Sylvain Létourneau  
Yolette Lévy  
Pierre Maheux  
Jean-Marie Martin  
Daniel Sigouin

## **13 et 14 juin 2000**

Association québécoise de défense des retraités et préretraités  
Béton Barrette  
Domtar  
Autobus Legault inc.  
Club Âge d'Or - Val-Senneville  
Municipalité de Val-Senneville  
Ville de Val-d'Or  
Centre de santé Vallée-de-l'Or  
Centre de santé Vallée-de-l'Or  
Ville de Senneterre  
Transport adapté  
SADC Barraute-Senneterre-Quévillon inc.  
CCATU-CSN Abitibi-Témiscamingue  
MRC de Vallée-de-l'Or  
Ville de Val-d'Or  
Autobus Legault inc.  
Association québécoise de défense des retraités et préretraités  
Transport adapté La Calèche d'or

# Services de transport collectif

<b>Desserte globale</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le transport collectif traditionnel ne semble pas répondre aux besoins.</li> <li>➤ Les ministères offrent des services mais ne se déplacent pas dans les petites localités. Il n'y a actuellement pas de coordination des horaires de prise de rendez-vous pour faciliter les déplacements (ex. : les établissements de santé pourraient regrouper et coordonner les rendez-vous).</li> <li>➤ Plusieurs municipalités ont des comités de bénévoles pour assurer le transport des personnes qui en ont besoin. Certains de ces déplacements sont en partie subventionnés par la RRSSS.</li> <li>➤ Les personnes qui offrent des services de covoiturage engagent leur propre responsabilité envers les personnes transportées.</li> <li>➤ Il faut que les initiatives visant l'organisation du transport viennent du milieu pour qu'elles soient adaptées aux besoins. Pas de « mur à mur » venant de Québec.</li> <li>➤ La difficulté liée à la mise en place de services communautaires est de trouver des personnes qui s'occuperont d'organiser ceux-ci.</li> <li>➤ La Commission scolaire Harricana offre depuis 1983 le service de transport à des populations autres que scolaires lors des déplacements réguliers d'écoliers. Ce service est peu sollicité sauf par les adultes qui fréquentent les établissements d'enseignement.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il est important de permettre de rompre l'isolement social (personnes âgées, jeunes familles, jeunes).</li> <li>➤ Pas d'harmonisation des horaires entre les types de transport.</li> <li>➤ L'utilisation d'un minibus ne permet pas d'économie d'échelle.</li> <li>➤ La hausse du prix de l'essence influence le coût d'un déplacement.</li> <li>➤ Le transport de personnes subventionné par la Régie régionale existe dans quelques localités.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ L'intégration des services de transport collectif est difficile compte tenu que tout le monde en a besoin à la même heure.</li> <li>➤ Le déplacement ponctuel sera toujours là, mais les transports collectifs peuvent difficilement combler ce besoin.</li> <li>➤ Le transport collectif n'est pas toujours adapté aux besoins des personnes âgées.</li> <li>➤ L'intégration avec le transport scolaire est difficile puisque les autobus sont toujours pleins.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Tenir compte des besoins réels du milieu dans l'offre de nouveaux services de transport collectif.</li> <li>➤ Le peu de services de transport collectif disponible ne permet pas de maintenir les personnes âgées dans leur milieu.</li> <li>➤ Afin d'assurer plus de souplesse dans l'organisation des services, il faudrait éliminer le « mur à mur » dans les programmes d'aide.</li> <li>➤ Le transport adapté devrait être plutôt un transport collectif.</li> <li>➤ Le transport scolaire est accessible pour le transport des adultes, mais il n'est pas utilisé par cette clientèle.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La faible offre de service est une cause de la faible rétention de la population immigrante.</li> <li>➤ Les besoins sont de beaucoup supérieurs aux ressources disponibles.</li> </ul>
<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Reconnaître le transport collectif comme un service essentiel à la population et disposer d'une enveloppe régionale appropriée.</li> <li>➤ Compléter l'objectif concernant l'implantation de modes de transports alternatifs par l'ajout de la notion de « moindre coût » pour l'utilisateur.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Analyser les possibilités d'intégration des services collectifs de transport (guichet unique).</li> <li>➤ Assouplir la réglementation et les procédures légales de manière à décloisonner les services.</li> <li>➤ Favoriser un arrimage entre les transporteurs et les ministères dispensateurs de services afin de coordonner les déplacements des usagers.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Intégrer les différents services, programmes d'aide et réglementation de transport collectif.</li> <li>➤ Documenter pour connaître les besoins réels en matière de transport.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mettre en place, partout sur le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue, un service intégré comme celui de la MRC de Témiscamingue.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Examiner la complémentarité des services de transport pour mieux répondre aux besoins.</li> <li>➤ Decloisonner les programmes d'aide au transport des personnes.</li> </ul>

# Services de transport collectif

<b>Desserte globale</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Décloisonner les différentes subventions et assouplir la réglementation. Bien définir ce qui nous limite et ce qu'il faut changer.</li> <li>➤ Minimiser les besoins de déplacement en offrant des services gouvernementaux dans les petites localités (ex. prise de sang sur place).</li> <li>➤ Par entente avec la Régie régionale de la santé et les différents organismes gouvernementaux, instaurer un partage des rendez-vous par localités ou regroupement de localités pour faciliter le transport collectif (ex. secteur Barraute-Landrienne : rendez-vous les lundis).</li> <li>➤ Un certain assouplissement serait nécessaire pour encadrer le service et protéger les bénévoles.</li> <li>➤ S'inspirer d'expériences de transport de personnes qui fonctionnent bien.</li> <li>➤ Un service de navette ou de taxi-bus entre les municipalités et le chef-lieu pourrait constituer une alternative aux services conventionnels non rentables.</li> <li>➤ Les compagnies devraient organiser un transport collectif pour leurs travailleurs de façon à limiter le nombre de véhicules sur les routes. Le MTQ devrait sensibiliser les nouvelles entreprises à ce sujet.</li> <li>➤ Adapter les horaires de transport collectif aux besoins des gens.</li> <li>➤ S'inspirer des actes du forum sur le transport en milieu rural préparé par Solidarité rurale du Québec.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Créer une table de concertation dans les MRC pour les besoins en transport collectif (notamment pour les services de santé).</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Asseoir ensemble les intervenants en matière de transport pour trouver les points de jonction de façon à offrir un service plus large sur le territoire.</li> <li>➤ Minimiser les besoins de déplacement en offrant des services gouvernementaux dans les petites localités (ex. prise de sang sur place).</li> <li>➤ Par entente avec la Régie régionale de la santé et les différents organismes gouvernementaux, instaurer un partage des rendez-vous par localités ou regroupement de localités pour faciliter le transport collectif.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mettre en place un comité local qui verrait au jumelage des différents services, notamment pour les loisirs en soirée ou la fin de semaine.</li> <li>➤ Les projets d'intégration pourraient être mis en place par les MRC.</li> <li>➤ Rendre accessibles les services de transport adapté à tous les aînés.</li> <li>➤ Adapter les horaires de transport collectif aux besoins des gens.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mettre en place une régie à l'échelle du territoire pour constituer un guichet unique aiguillant les demandeurs vers les différents services de transport.</li> </ul>

# Services de transport collectif

<b>Transport interurbain</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ On souligne une iniquité dans le financement du transport des personnes en région comparativement à la région métropolitaine (ex. coût du billet de métro versus le coût réel du service).</li> <li>➤ Les services de base doivent être assurés partout sur le territoire peu importe la rentabilité puisque le gouvernement a fait le choix d'occuper le territoire.</li> <li>➤ Il devrait y avoir une étude pour identifier les besoins des utilisateurs et savoir pourquoi le service de transport interurbain n'est pas utilisé.</li> <li>➤ L'abandon du service sur certains tronçons peut affecter la rentabilité des autres tronçons.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ L'achalandage sur les circuits de la MRC est faible.</li> <li>➤ La desserte entre Amos et La Sarre est abandonnée pour une période de deux ans à compter de juillet 2000.</li> <li>➤ Le transport interurbain devrait bénéficier d'un financement public comme le transport ferroviaire de personnes.</li> <li>➤ La déréglementation entraînerait la fin de l'interfinancement et par le fait même, l'abandon des lignes non rentables.</li> <li>➤ Le transport de colis assure un revenu d'appoint important.</li> <li>➤ Trouver des moyens pour rendre le transport interurbain plus attrayant.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ De plus en plus, une bonne partie de la clientèle utilise le service pour aller voir des spécialistes à Montréal. Il y a un aspect social au transport interurbain.</li> <li>➤ L'usage du véhicule personnel est très répandu. Pour changer les habitudes, il faut mettre en place des plans d'action.</li> <li>➤ Les utilisateurs ont tendance à spécialiser eux-mêmes les services. Cette mentalité doit être changée.</li> <li>➤ L'image associée au transport adapté est souvent perçue négativement, ce qui est un frein à l'intégration des clientèles.</li> <li>➤ Les autobus de grande capacité répondent à des besoins en termes de confort sur des déplacements de longue distance et aux périodes de pointe.</li> <li>➤ Il faut penser à des services globaux de transport et non plus compartimentés afin d'intégrer les services.</li> <li>➤ Une implication du milieu est nécessaire au maintien du transport interurbain.</li> <li>➤ Le gouvernement s'implique avec les commissions intermunicipales de transport dans la région de Montréal, les participants s'interrogent à savoir si cette forme d'aide ne pourrait pas s'appliquer en région.</li> <li>➤ Le gouvernement devrait donner les moyens de s'organiser régionalement.</li> <li>➤ Pour les déplacements à l'intérieur de la région, on devrait parler de transport en commun plutôt que de transport interurbain.</li> <li>➤ Pour les compagnies, maintenir le transport interurbain est un défi compte tenu de la faible densité de population.</li> <li>➤ Une meilleure planification des transports permettrait de maintenir les personnes âgées dans les milieux ruraux.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il n'est pas possible de voyager du Témiscamingue jusqu'à Montréal de jour.</li> <li>➤ Il n'est pas possible de faire un aller-retour entre le Témiscamingue et Rouyn-Noranda dans la même journée (ex. soin de santé).</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Considérant que le développement du milieu rural profite à l'ensemble de la population, il est important de maintenir les gens dans leur localité. Le transport de ces résidents est essentiel même si les services de transport sont déficitaires.</li> <li>➤ Le transport interurbain devrait être perçu comme un service social.</li> <li>➤ L'exode des populations de 55 ans et plus est de plus en plus important. Une des principales causes de départ est l'insécurité quant à la proximité des services (étude du SADC).</li> <li>➤ L'isolement de certaines populations a un effet direct sur la santé mentale des gens.</li> <li>➤ Un projet de déréglementation au Canada est étudié. Une telle déréglementation a eu lieu aux États-Unis. Certains états américains ont dû s'impliquer financièrement pour soutenir les circuits non rentables.</li> <li>➤ Le transporteur indique que seul le circuit Rouyn-Noranda-Val-d'Or-Montréal est rentable. L'abandon des circuits Amos-La Sarre et Rouyn-Noranda-Kirland Lake est annoncé.</li> <li>➤ La taille des autobus tient compte d'une gestion en réseau et d'un achalandage aux périodes de pointe. Les autobus sont aussi utilisés pour d'autres types de services (nolisés).</li> <li>➤ Les horaires des services offerts ne sont pas toujours adaptés aux besoins.</li> <li>➤ Il existe d'autres types de services organisés entre certaines villes, notamment pour la clientèle de travailleurs (ex. entre Senneterre et Val-d'Or).</li> </ul>
<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maintenir et développer les services de transport interurbain partout en région entre les principaux pôles.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Étudier la possibilité d'intégrer des services complémentaires ou alternatifs pour desservir les petites localités.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Implanter des services de transport en commun à l'échelle de la région et intégrer les services de transport en commun et interurbain.</li> <li>➤ Adapter les services aux besoins et les rendre accessibles à tous les types de clientèle.</li> <li>➤ Élaborer un plan d'action en vue de changer les mentalités des utilisateurs.</li> </ul>		<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Développer les services de transport interurbain et les adapter aux besoins de la population avec l'aide financière de l'État.</li> </ul>

# Services de transport collectif

<b>Transport interurbain</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le transport scolaire pourrait pallier le transport interurbain dans certains cas.</li> <li>➤ Sensibiliser les gens à l'utilisation du transport interurbain.</li> <li>➤ Développer des services connexes pour rentabiliser le service de transport interurbain (ex. service de livraison de courrier).</li> </ul>			<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Arrimer le transport interurbain avec les services de santé.</li> <li>➤ Adapter les parcours afin de les rendre plus attrayants pour les gens vivant au Témiscamingue.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Offrir un service de taxi faisant le lien entre le terminus d'autobus et l'origine ou la destination des passagers dans les petites localités.</li> </ul>

<b>Transport adapté</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ S'inspirer du projet pilote sur le transport adapté au Témiscamingue qui permet à d'autres clientèles d'avoir accès au service.</li> <li>➤ Il y a une limite à la cohabitation des différentes clientèles. Des parents craignent la cohabitation des écoliers, des adultes et de la clientèle spécialisée adulte dans le véhicule scolaire. Par ailleurs, les personnes âgées éprouvent de la réticence à voyager avec la clientèle spécialisée.</li> <li>➤ Dans le transport adapté, la priorité doit demeurer à la personne handicapée.</li> <li>➤ Faute de budget, le service de transport adapté ne répond pas aux demandes de déplacements aux fins de loisirs.</li> <li>➤ Dans l'éventualité d'une intégration du service de transport adapté et du transport scolaire, il y a une crainte que la clientèle du transport adapté soit mal desservie.</li> <li>➤ Si la MRC désire créer une table de concertation en transport, la commission scolaire est intéressée à y participer.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La contribution des municipalités est incertaine parce qu'elle s'effectue sur une base volontaire.</li> <li>➤ Le jumelage de certaines clientèles peut s'avérer difficile.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le transport adapté devrait plutôt s'appeler spécialisé et devenir accessible à toutes les personnes à mobilité réduite.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il faut décloisonner des programmes d'aide afin de pouvoir utiliser des véhicules autres que les autobus et permettre aux personnes âgées d'avoir accès au transport adapté.</li> <li>➤ La cohabitation entre les différentes clientèles est difficile.</li> <li>➤ Le transport adapté semble mieux convenir au déplacement des personnes âgées que le transport scolaire.</li> <li>➤ Le transport scolaire et adapté pourraient travailler ensemble de manière à être interreliés.</li> <li>➤ La qualité du confort dans les autobus scolaires n'est pas la même que celle du transport adapté.</li> <li>➤ Le transport scolaire et adapté ne sont pas toujours flexibles pour les utilisateurs.</li> <li>➤ Le transport adapté devrait pouvoir faire du transport avec un véhicule de moins de 10 passagers (berline ou fourgonnette).</li> <li>➤ L'éparpillement des services de santé spécialisés en région exige des déplacements inter MRC.</li> <li>➤ Lorsque les compagnies de transport adapté vont en Ontario, il y a des coûts supplémentaires d'assurance pour responsabilité civile.</li> </ul>	
<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Voir à ce que les ressources soient maximisées pour l'ensemble des clientèles.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Revoir la réglementation du MTQ visant le type de véhicules et les clientèles admises, notamment dans les milieux ruraux.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Créer un système de gestion central des transports collectifs.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Améliorer la qualité des services de transport adapté.</li> <li>➤ Étendre l'accessibilité au service de transport adapté en zone rurale et inter MRC.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sensibiliser les instances municipales aux besoins dans les milieux non desservis.</li> </ul>

# Services de transport collectif

Transport adapté				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en commun par MRC des organisations et des équipements afin de réduire les services administratifs.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Accroître le nombre de municipalités participantes et s'assurer de la récurrence des subventions municipales.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Décloisonner les programmes de subventions du MTQ.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Modifier les perceptions des divers usagers afin de faciliter la cohabitation.</li> <li>Assouplir la loi sur le taxi afin que les fourgonnettes ou berlines puissent accueillir la clientèle du transport adapté.</li> </ul>	

Transport en commun				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'utilisation d'un véhicule personnel est davantage une obligation qu'un choix dans bien des cas.</li> <li>L'organisation d'un service de transport collectif représente un défi qui nécessite une bonne implication de la population et des organisations.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les participants préfèrent le thème « transport urbain » au lieu de transport en commun.</li> <li>Pour répondre aux besoins de déplacement, l'utilisation de véhicules personnels est le mode le plus utilisé par une grande partie de la population.</li> <li>À Rouyn-Noranda, l'achalandage du transport collectif urbain est faible en dehors des heures de pointe.</li> </ul>		<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Une table de concertation Enfance-Famille avec le CLSC et les organisateurs communautaires a évalué les besoins.</li> <li>C'est important que quelqu'un prenne en charge l'organisation du transport en commun pour coordonner les besoins.</li> </ul>
	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sensibiliser les clientèles à l'utilisation des services de transport collectif.</li> <li>Permettre la création d'un organisme intermunicipal de transport.</li> </ul>		<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Faire une enquête auprès des personnes qui ne possèdent pas de véhicules personnels.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Un projet visant l'implantation d'un service de transport collectif est à l'étude à Val-d'Or. Ce transport prendra la forme de Taxi-bus.</li> </ul>

Taxi				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le covoiturage est un mode de transport mal encadré en ce qui a trait à la responsabilité personnelle du transporteur.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'achalandage des taxis est dû en grande partie aux services de santé.</li> <li>Le réseau de la santé utilise les services de bénévoles pour du transport informel.</li> </ul>	<p>Comentaire général</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Il faut faire attention à la compétition entre les taxis et les autres modes de transport collectif.</li> <li>La réglementation du taxi est mal adaptée au milieu rural. Des bénévoles offrent déjà des services et souhaitent un dédommagement de la part des municipalités pour couvrir les frais d'essence.</li> <li>L'usage du taxi est souvent perçu comme un mode de transport pour les plus nantis.</li> <li>Il n'y a pas de service de taxi en milieu rural.</li> <li>L'augmentation du prix du pétrole va rendre l'étendue du service plus difficile.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les services de taxi ne sont pas toujours accessibles la nuit ou la fin de semaine.</li> <li>Certains taxis ne semblent pas respecter les normes requises (ex. salubrité, compétence du chauffeur, etc.)</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Une tentative d'implantation de service de taxi a déjà eu lieu à Senneterre; le projet a échoué.</li> </ul>

# Services de transport collectif

<b>Taxi</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<b>Objectifs</b> ➤ Favoriser le covoiturage là où la desserte de taxi est absente.	<b>Objectifs</b> ➤ Intégrer les services existants de façon complémentaire plutôt que favoriser une plus grande desserte du transport par taxi.		<b>Objectifs</b> ➤ Adapter la réglementation selon les territoires pour faciliter l'adaptation des services.	<b>Objectifs</b> ➤ Favoriser une plus grande desserte de transport par taxi, particulièrement en milieu rural. ➤ Organiser en région un service de formation pour les chauffeurs de taxi.
		<b>Moyens</b> ➤ S'assurer d'une complémentarité des modes de transport, notamment le taxi. ➤ Assouplir la <i>Loi sur le transport par taxi</i> pour l'adapter aux besoins des régions rurales. ➤ Encourager le transport collectif et l'entraide en milieu rural (taxi communautaire et covoiturage). ➤ Assouplir les tarifs en fonction des déplacements sur de longues distances. ➤ Effectuer une campagne de sensibilisation visant à promouvoir l'utilisation du taxi.		

# Services de transport collectif

<b>Transport scolaire</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Signaler aux intervenants locaux les contraintes de sécurité liées à l'étalement urbain.</li> <li>➤ Dans les zones de villégiature, les parents devraient déplacer leurs enfants pour qu'ils rejoignent les circuits.</li> <li>➤ Les règles d'évaluation de l'efficacité du transport scolaire tiennent compte uniquement de la clientèle scolaire subventionnée. Ces règles ont pour effet de réduire le nombre de places pour les autres clientèles (réduction de la taille des autobus, optimisation des circuits, etc.).</li> <li>➤ Il y a une limite à la cohabitation des différentes clientèles. Des parents craignent la cohabitation des écoliers, des adultes et de la clientèle spécialisée adulte dans le véhicule scolaire.</li> <li>➤ Le transport de clientèles autres que scolaire pourrait diminuer le sentiment de sécurité entourant les autobus jaunes.</li> <li>➤ Le confort qu'offrent les autobus scolaires ne répond pas aux attentes des autres clientèles potentielles (ex. personnes âgées).</li> <li>➤ Une étude portant sur les besoins des personnes handicapées non desservies et des personnes âgées est en cours.</li> <li>➤ Il y a une problématique dans l'aménagement des virées d'autobus scolaires.</li> <li>➤ Les véhicules scolaires ne circulent pas sur les chemins privés.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Lorsque des places sont disponibles, le service de transport à la clientèle non étudiante est offert, mais n'est pas utilisé en raison de l'horaire et des besoins des usagers.</li> <li>➤ La diminution de la clientèle, son éparpillement, ainsi que le mode de financement par élève transporté font en sorte que la taille des véhicules diminue, les trajets sont souvent plus longs et les élèves passent plus de temps dans les autobus.</li> <li>➤ Les besoins en transport scolaire adapté augmentent.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La sécurité du transport scolaire est mis en péril par les nombreux arrêts le long des axes routiers majeurs.</li> <li>➤ Les développements de villégiature génèrent des problèmes de desserte (chemins étroits) et rallongent les circuits.</li> <li>➤ La problématique future du transport scolaire est que la clientèle décroît, les besoins augmentent et le financement diminue.</li> <li>➤ Les étudiants adultes peuvent avoir accès au service de transport scolaire lorsque des places sont disponibles, ce qui n'est pas souvent le cas.</li> <li>➤ Depuis 1981, le transport scolaire est accessible aux clientèles autres que scolaires.</li> <li>➤ Pour assurer une desserte sécuritaire, il faut un financement adéquat du transport scolaire.</li> <li>➤ Les politiques de fermeture des écoles rurales augmentent les besoins en transport scolaire.</li> <li>➤ La spécialisation des services scolaires dans certaines écoles augmente les besoins en transport scolaire.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le développement résidentiel le long des axes routiers complexifie la desserte en termes de sécurité.</li> <li>➤ Il y a une problématique dans l'aménagement des virées d'autobus scolaires.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il y a un problème de sécurité lié aux accès et à leur multiplication.</li> </ul>
	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maintenir et offrir une desserte de qualité malgré la complexité accrue.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maintenir une desserte de qualité et sécuritaire pour le transport scolaire et les autres usagers de la route.</li> <li>➤ Répondre aux besoins de transport des étudiants des niveaux collégial et universitaire.</li> <li>➤ Impliquer les organismes dispensateurs de services (éducation et santé) dans l'organisation des transports.</li> <li>➤ Regrouper les enfants en des points de cueillette pour limiter les arrêts.</li> </ul>		

## Services de transport collectif

Transport scolaire				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Arrimage entre les commissions scolaires et les MRC sur la planification des développements domiciliaires dans les zones de villégiature.</li> <li>➤ Faire en sorte que les évaluations d'efficacité du transport scolaire tiennent compte des réalités des autres clientèles scolaires.</li> <li>➤ S'inspirer du projet pilote du Bas-Saint-Laurent qui introduit un passeport pour contrôler la clientèle non scolaire.</li> </ul>		<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Conscientiser le milieu municipal aux conséquences du développement en zones de villégiature et le long des axes routiers majeurs.</li> <li>➤ Informer les nouveaux résidents en zone de villégiature de la possibilité qu'il n'y ait pas de services de transport scolaire.</li> <li>➤ Instaurer des aires d'arrêt pour les autobus pour assurer la fluidité sur les axes majeurs.</li> <li>➤ Limiter la fermeture des écoles en milieu rural.</li> <li>➤ Élargir les accotements pour permettre le regroupement d'enfants.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les municipalités devraient mettre à profit l'expertise en sécurité du MTQ dans l'aménagement d'accès le long du réseau routier.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Concevoir des aménagements appropriés à l'embarquement et au débarquement des élèves sur les grands axes routiers.</li> </ul>

## Déplacements extrarégionaux des personnes

Liens routiers extrarégionaux				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il faut souligner que la route 117 dans la réserve faunique La Vérendrye est d'excellente qualité.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les liens routiers avec le Nord-du-Québec et l'Ontario sont très importants d'un point de vue économique.</li> <li>➤ Maintien de la classification fonctionnelle actuelle est très important.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Certains participants considèrent que ce thème n'est pas clair. Il faudrait clarifier où commencent les liens extrarégionaux.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il n'y a pas de lien direct entre le Témiscamingue et l'est du Québec.</li> <li>➤ Le lien entre le Témiscamingue et l'est du Québec pourrait être une route à péage.</li> <li>➤ Les gens choisissent surtout l'Ontario pour se rendre à Montréal, l'économie du Québec s'en trouve défavorisée.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La création de la région Nord-du-Québec a changé les besoins en termes de liens.</li> <li>➤ Le lien avec la région Nord-du-Québec par la route 113 est important mais elle n'est pas en bon état.</li> <li>➤ L'abandon du service ferroviaire entre Franquet et Chapais accentue la dégradation de la route.</li> <li>➤ L'état de la route 113 constitue un frein aux échanges économiques et récréotouristiques avec les régions Nord-du-Québec et Saguenay-Lac-Saint-Jean.</li> <li>➤ Il y a augmentation du transport de bois en longueur sur la route 113.</li> </ul>
<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Populariser la qualité de la route 117 dans la réserve faunique La Vérendrye.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maintenir les liens routiers extrarégionaux.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maintenir et améliorer la qualité des liens routiers extrarégionaux.</li> <li>➤ Améliorer les liens avec Chapais-Chibougamau, l'Ontario ainsi que le tronçon Mont-Laurier-St-Jovite.</li> <li>➤ Maintenir la qualité des liens extrarégionaux donnant accès aux liens intrarégionaux.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maintenir les liens routiers extrarégionaux.</li> </ul>	

# Déplacements extrarégionaux des personnes

## Liens routiers extrarégionaux

MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
			<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Publiciser la qualité de la route 117 dans la réserve faunique La Vérendrye afin d'augmenter l'utilisation de cette route par les Témiscamiens.</li> <li>➤ Consolider les routes existantes avant de développer de nouveaux liens.</li> <li>➤ Revoir l'opportunité d'un lien entre le Témiscamingue et l'est du Québec.</li> <li>➤ Actualiser l'étude sur le lien Belleterre-Le Domaine.</li> </ul>	

## Transport aérien

MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le service est déficient (respect des horaires, qualité des services, etc.).</li> <li>➤ La déréglementation devait réduire les coûts et accroître la concurrence. Depuis, les services d'Inter-Canadien, de Propair et de Air-Montréal ont cessé.</li> <li>➤ Les services intérieurs financent les services extérieurs. La règle de l'utilisateur payeur devrait s'appliquer dans cette situation.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le transport aérien est nécessaire pour la région, surtout dans les cas d'urgence.</li> <li>➤ L'avion-ambulance ne peut atterrir que six mois par année à l'aéroport de La Sarre.</li> <li>➤ La venue d'un concurrent à Air-Nova est perçue positivement.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ On considère que le transport aérien est un service essentiel, cependant, il est peu utilisé en raison du coût.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Pour un certain nombre d'organismes, l'avion n'est plus favorisé en raison des coûts élevés. (Déplacement jusqu'à Rouyn-Noranda et coût du billet d'avion). On favorise plutôt le covoiturage.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les programmes de points bonis ne devraient pas être un critère de décision pour le choix d'un transporteur.</li> <li>➤ La ponctualité, les horaires, la qualité du confort et le service en français sont les principaux points à améliorer.</li> </ul>
<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maintenir la compétition entre les transporteurs afin d'assurer un service de qualité à coût abordable.</li> <li>➤ Analyser les impacts de la déréglementation sur le transport aérien.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Augmenter la qualité et la quantité des liens aériens.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Favoriser et supporter l'initiative régionale en transport aérien.</li> </ul>		
			<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Favoriser l'implantation d'un lien aérien entre le Témiscamingue et Montréal. Ce service pourrait être sporadique au lieu d'être quotidien.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Obliger les organismes publics à utiliser un transporteur régional.</li> </ul>

**Mbilité des personnes**

# Déplacements extrarégionaux des personnes

Transport ferroviaire				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
		<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ On ne devrait pas développer le transport ferroviaire des passagers pour ne pas concurrencer le transport par autobus.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Lors de démantèlement, les rails devraient être conservés pour usage ultérieur car des rails neufs sont très coûteux.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le service n'est offert que vers Montréal alors que la demande vers Québec devrait être aussi grande.</li> <li>➤ Des gens tentent de former une coopérative pour acquérir les trains de passagers de Via Rail pour offrir un service raccordant Senneterre à Jonquière, Québec et Montréal. La démarche auprès de la compagnie CN est compliquée.</li> <li>➤ Le transport ferroviaire des passagers est subventionné à raison de 5,7 millions de dollars par année pour le tronçon Senneterre–La Tuque et un tronçon qui va au Saguenay–Lac-Saint-Jean. Compte tenu du fait que le service ferroviaire est subventionné et non le service de transport interurbain par autocar, certains voient d'un mauvais œil le développement d'un service de transport ferroviaire de passagers intrarégional.</li> <li>➤ La gestion du transport ferroviaire des personnes (Via Rail) s'effectue à l'extérieur de la région.</li> <li>➤ Un des problèmes de Via Rail est qu'il est locataire des rails.</li> </ul>
<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Améliorer le temps des trajets pour le transport des personnes.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Développer un lien ferroviaire ou autre entre Senneterre et la MRC.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maintenir les services de transport ferroviaire de personnes pour des clientèles spécifiques (récréotouristique).</li> </ul>		

# Réseau de camionnage

Réseau de camionnage				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La localisation des ressources est dispersée sur le territoire. De plus, l'exploitation de celles-ci sur les lots intramunicipaux amène une circulation de véhicules lourds puisqu'il n'y a pas d'alternative. Les compagnies forestières ne semblent impliquées dans l'entretien des chemins municipaux.</li> <li>➤ La procédure d'approbation d'un règlement municipal limitant le transport lourd est laborieuse. Le modèle de règlement proposé par le MTQ ne répond pas aux besoins des municipalités. Le milieu municipal désire être autonome dans la gestion de la circulation lourde sur son réseau (ex. gestion des charges selon la période de l'année).</li> <li>➤ La formation pour l'inspection des ponts a été offerte par le MTQ au secteur privé seulement.</li> <li>➤ Les municipalités trouvent insuffisant le montant accordé pour l'entretien des ponts.</li> <li>➤ Les camionneurs demandent au MTQ de rendre disponibles des données électroniques pour savoir si le circuit prévu nécessite un permis spécial.</li> <li>➤ Permis spéciaux pour les trains « B » à partir de Grands-Remous.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ On note que les charges légales ne sont pas adaptées à la capacité des routes locales, notamment pour le transport de gravier.</li> <li>➤ Certaines municipalités investissent sur leur réseau routier (ex. traitement de surface) et déplorent le fait que le passage des véhicules lourds affecte la durée de vie de leur investissement.</li> <li>➤ Il serait préférable que le transport de bois lié à l'exploitation forestière des lots intramunicipaux s'effectue en hiver pour éviter une détérioration prématurée des routes locales. De plus, certaines structures ont une capacité portante limitée, ce qui pourrait nuire à la mise en valeur des lots.</li> <li>➤ Les nombreux ponts sur le territoire de certaines municipalités sont une source d'inquiétude, particulièrement en ce qui concerne le financement de leur entretien.</li> <li>➤ De nombreux ponts couverts sur le territoire nécessitent un entretien particulier.</li> <li>➤ Les municipalités souhaitent recevoir systématiquement les rapports d'inspections des ponts réalisées par le MTQ.</li> <li>➤ Il est difficile pour une municipalité de faire respecter le règlement sur les charges et dimensions.</li> <li>➤ Il existe une cartographie à l'échelle municipale, mais elle n'est pas complète.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les routes municipales n'ont pas été construites pour les besoins du réseau de camionnage.</li> <li>➤ Le concept de réseau de camionnage est difficilement applicable à une région ressource puisque le réseau routier s'étend sur tout le territoire.</li> <li>➤ Avec la mise en valeur des lots intramunicipaux et le nouveau régime forestier, le transport lourd a augmenté la pression sur les routes locales, qu'elles fassent partie ou non du réseau de camionnage, et continuera de le faire dans les années à venir.</li> <li>➤ Les débits de circulation peuvent varier selon les années et selon la localisation des coupes de bois.</li> <li>➤ Le délai d'approbation pour les règlements municipaux est très long.</li> <li>➤ La signalisation du réseau de camionnage est bien comprise par les camionneurs.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les équipements agricoles sont de plus en plus gros, donc les ponts n'ont pas la capacité portante pour ce type d'équipement.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Chaque municipalité a un rôle à jouer dans la définition du réseau de camionnage.</li> <li>➤ Les MRC devraient être consultées s'il y a un problème de cohérence entre deux municipalités sur la définition du réseau de camionnage.</li> </ul>
<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Permettre aux municipalités d'identifier une période pour le transport des charges plus lourdes qui est adaptée aux caractéristiques de leur territoire.</li> <li>➤ Assouplir et raccourcir le processus d'approbation d'un règlement municipal.</li> <li>➤ Transmettre systématiquement aux municipalités le résultat des inspections annuelles des ponts.</li> <li>➤ Renforcer, à moyen terme, les ponts à faible capacité portante ne répondant pas aux besoins du transport lourd sur l'ensemble du réseau de camionnage, incluant les routes municipales.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les municipalités devraient avoir la possibilité de réglementer la charge des véhicules lourds appelés à circuler sur le réseau municipal en fonction de la capacité portante et la période de l'année.</li> <li>➤ Diffuser la cartographie du réseau de camionnage dès que la désignation sera complétée.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Renforcer la capacité de support des routes.</li> <li>➤ Raccourcir les délais dans l'approbation des règlements municipaux pour le réseau de camionnage.</li> <li>➤ Améliorer la sécurité sur les routes sollicitées par le camionnage.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Continuer à assurer la cohérence du réseau de camionnage, tant sur les routes de responsabilité municipale que sur celles de juridiction provinciale.</li> <li>➤ Renforcer, à moyen terme, les ponts à faible capacité portante ne répondant pas aux besoins du transport lourd, dont ceux sous responsabilité municipale.</li> </ul>	

## Réseau de camionnage

Réseau de camionnage				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Permettre aux municipalités de faire respecter leur réglementation.</li> <li>➤ Qu'il y ait une bonne signalisation lorsqu'il y a un problème particulier (ex. détournement du trafic).</li> <li>➤ Offrir aux municipalités la formation sur l'évaluation des ponts.</li> <li>➤ Conscientiser les camionneurs et les entreprises forestières au respect des charges.</li> </ul>			<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Diffuser une carte du réseau de camionnage municipal.</li> </ul>	

## Charges et dimensions

Réglementation				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La zone de dégel 3 est trop étendue, l'indicateur de gel de Matagami est trop éloigné, ce qui pénalise les entreprises d'ici.</li> <li>➤ En Ontario, il n'y a pas de période de dégel.</li> <li>➤ Des négociations sont en cours pour uniformiser la réglementation avec l'Ontario.</li> <li>➤ Il est difficile de prévoir les secteurs de coupe forestière.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La réglementation devrait être adaptée au contexte régional (exploitation des ressources, capacité portante des routes locales, période de dégel).</li> <li>➤ Il y a peu de points de vérification du poids des camions sur le territoire.</li> <li>➤ Certaines compagnies forestières ne paient pas pour le transport de marchandises excédant la charge légale.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ À cause du peu de circulation sur le réseau local, la période de dégel est différente du réseau supérieur.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les zones de dégel sont trop grandes pour opérer une gestion adaptée.</li> <li>➤ Les routes municipales ont besoin d'une plus longue période de dégel afin d'assurer leur conservation.</li> <li>➤ Il y a beaucoup d'échanges économiques avec l'Ontario. On s'interroge à savoir s'il ne serait pas possible d'arrimer la période de dégel et les charges et dimensions du Québec avec celles de l'Ontario (absence de période de dégel sur les routes du réseau supérieur en Ontario).</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Une seule balance est en place à Louvicourt et elle n'est pas en opération plus de 8 heures par jour en période de dégel.</li> <li>➤ La balance de Louvicourt est éloignée pour les véhicules lourds qui transportent à l'intérieur du territoire, ce qui a pour conséquence que le contrôle de la charge n'est pas effectué.</li> <li>➤ Certains abus au niveau de la vérification mécanique ont été notés en immobilisant des véhicules inutilement au lieu de délivrer un avis de 48 heures.</li> </ul>
	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La réduction des contraintes réglementaires devrait être nuancée afin de tenir compte de la faible capacité portante des routes.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Opérer une gestion adaptée de la véritable période de dégel et assurer une transmission efficace et plus rapide de l'information aux transporteurs.</li> <li>➤ Réduire les contraintes réglementaires liées au déplacement des marchandises entre la région et l'Ontario.</li> </ul>		

# Charges et dimensions

<b>Réglementation</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Subdiviser la zone de dégel 3.</li> <li>➤ Aviser au moins 48 heures à l'avance, excluant la fin de semaine, un changement de date de la période de dégel.</li> <li>➤ Opérer la balance de Louvicourt 24 heures par jour durant la période de dégel.</li> <li>➤ Augmenter le nombre de contrôleurs routiers.</li> <li>➤ Une entente entre la municipalité et le syndicat des producteurs de bois pourrait être négociée afin de déterminer les routes à emprunter et la période d'exploitation.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Assurer le contrôle routier 24 heures sur 24, 7 jours par semaine.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mesurer le dégel sur les routes régionales, collectrices et locales.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Permettre aux municipalités de régler de telle sorte qu'elles puissent prolonger la période de dégel sur leur réseau.</li> <li>➤ Assurer une surveillance de la part des contrôleurs routiers 24 heures sur 24 est souhaitée.</li> <li>➤ Implanter une équipe de contrôleurs sur le territoire.</li> <li>➤ Implanter une balance pour camions lourds au Témiscamingue ou s'entendre pour utiliser celle de New Liskeard.</li> </ul>	

<b>Permis spéciaux</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il est parfois long et difficile d'obtenir un permis spécial auprès des municipalités pour circuler sur un chemin municipal en raison des heures d'ouverture limitées de certains bureaux municipaux et le manque d'expertise (capacité des ponts, etc.).</li> <li>➤ Il serait plus facile et rapide d'avoir un permis spécial par la SAAQ, bureau de Québec que de Rouyn-Noranda.</li> <li>➤ Une entente est intervenue entre les camionneurs et la SAAQ concernant le niveau de service des routes.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il est important que la sécurité des usagers soit assurée pendant le déplacement des véhicules lourds avec permis spéciaux.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Augmenter les exigences d'entretien, surtout au plus fort de l'hiver.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il y a de plus en plus de machinerie agricole sur les routes. Les lois ne sont pas respectées puisque cette machinerie est hors normes et non destinée à circuler sur les routes.</li> <li>➤ La réglementation actuelle ne permet pas à un transporteur d'escorter lui-même ses véhicules hors normes.</li> </ul>	
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Que les municipalités éprouvant des difficultés à répondre aux demandes d'émission de permis spéciaux délèguent leur pouvoir en la matière à la MRC.</li> </ul>		<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Améliorer la communication entre les gestionnaires de la route et les transporteurs.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sensibiliser des agriculteurs aux dangers liés à la circulation des véhicules agricoles sur les routes.</li> <li>➤ Assouplir la réglementation afin que les transporteurs puissent escorter les chargements hors normes.</li> </ul>	

## Conditions de circulation sur le réseau de camionnage

<b>Conditions de circulation</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
		Commentaires généraux ➤ Les accès se multiplient et influencent la fluidité. ➤ Ralentissement de la circulation à Dubuisson, Malartic et un peu à McWatters.		
		Objectifs ➤ Améliorer les conditions de la circulation sur l'ensemble du réseau de la région par des voies de dépassement.		

<b>Traversées d'agglomérations</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
	Commentaires généraux ➤ Les véhicules lourds circulent trop rapidement à l'entrée des municipalités et occasionnent beaucoup de poussière et de bruit.	Commentaires généraux ➤ Il y a un problème de géométrie à l'intersection de la rue Gamble et de l'avenue Québec à Rouyn-Noranda. ➤ Beaucoup de camions lourds circulent dans la zone scolaire de Bellecombe, ce qui entraîne des problèmes de sécurité.	Commentaires généraux ➤ Faire une carte des endroits où les traversées sont problématiques. ➤ La circulation dans Lorrainville semble problématique.	Commentaires généraux ➤ Des problèmes de fluidité au centre-ville de Malartic sont constatés. ➤ À Senneterre, la définition d'un réseau de camionnage aide la traversée puisque les véhicules lourds n'empruntent plus l'artère principale.
		Objectifs ➤ Dans la planification des projets, privilégier la traversée de Rouyn-Noranda.		
			Moyens ➤ Étudier la circulation dans la municipalité de Lorrainville.	

<b>Fermetures de route</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
	Commentaires généraux ➤ Les fermetures de routes sont plus fréquentes et de plus longue durée qu'auparavant.	Commentaires généraux ➤ Évaluer les alternatives possibles.		Commentaires généraux ➤ Un participant se questionne sur l'existence de mesures d'urgence rapides dans la réserve faunique La Vérendrye en cas de feu occasionné par un accident ou d'un déversement de matières dangereuses.
		Objectifs ➤ Améliorer les communications entre le MTQ et les camionneurs.	Objectifs ➤ Minimiser les impacts de la fermeture d'une route sur le déplacement des marchandises en tenant compte du réseau municipal et des chemins forestiers (réseaux alternatifs).	

Déplacement des marchandises

## Conditions de circulation sur le réseau de camionnage

<b>Fermetures de route</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
Moyens ➤ Aviser le plutôt possible les camionneurs lors de la fermeture de route, notamment sur les routes 101, 113 et 117, afin de leur permettre de modifier leur itinéraire.	Moyens ➤ Assurer une stratégie d'intervention en cas d'urgence (ex. utilisation de pont Bailey).		Moyens ➤ Cartographier un réseau de routes alternatives.	

<b>Efficience du transport par véhicule lourd</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
		Commentaires généraux ➤ Le secteur privé va s'adapter afin d'être compétitif. ➤ Le peu de polyvalence des camions rend inefficace le déplacement de certaines marchandises.		Commentaires généraux ➤ Certains participants notent une contradiction entre l'optimisation de l'efficience du transport par véhicules lourds et l'objectif de développer le transport ferroviaire.
		Moyens ➤ Développer la polyvalence des camions (ex. citerne et bois).		

## Réseau ferroviaire

<b>Service ferroviaire</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
Commentaires généraux ➤ L'information concernant le transport de marchandises par train n'est pas adéquate.	Commentaires généraux ➤ Le maintien du tronçon La Sarre–Taschereau–Senneterre est essentiel. ➤ La structure administrative du CFILNQ est lourde (service à la clientèle localisé au Manitoba, délais de livraison). ➤ Le CFILNQ diminue ses prix afin d'être compétitif. ➤ Les entreprises forestières expédient beaucoup de bois fini par train. ➤ L'efficacité réelle du transport de marchandises par train en Amérique du Nord est méconnue. ➤ Advenant une baisse de l'utilisation du réseau ferroviaire au profit du transport par camion, l'état des routes pourrait en être affecté.	Commentaires généraux ➤ La région désire mieux connaître l'état des infrastructures ferroviaires. ➤ Il faudrait faire une analyse coûts-avantages du ferroviaire par rapport aux camions. ➤ Lorsque des gains économiques, environnementaux et sécuritaires sont possibles, les gouvernements devraient subventionner le ferroviaire.		Commentaires généraux ➤ Dans la MRC, les services de transport ferroviaire sont considérés importants et on ne voudrait pas voir les voies ferrées transformées en pistes cyclables.

# Réseau ferroviaire

Service ferroviaire				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
	<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maintenir le réseau ferroviaire et améliorer la qualité des infrastructures.</li> </ul>	<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Favoriser l'amélioration de la qualité des infrastructures afin d'assurer le maintien du service ferroviaire en région en tenant compte de l'offre et de la demande.</li> <li>➤ Assurer un service à la clientèle qui répond aux besoins des expéditeurs.</li> </ul>	<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maintenir un réseau ferroviaire et s'assurer de la qualité de celui-ci afin d'offrir un service ferroviaire en région.</li> </ul>	<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mettre à jour l'étude sur les gares intermodales à Matagami (Rapport Demers).</li> <li>➤ Maintenir et améliorer la qualité des infrastructures ferroviaires.</li> <li>➤ Rendre les services plus efficaces.</li> </ul>
<b>Moyens</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Développer des bretelles de raccord pour certaines entreprises.</li> </ul>		<b>Moyens</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Favoriser les chargements pleins et faciliter le chargement par conteneur.</li> </ul>		<b>Moyens</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Déterminer l'état actuel des infrastructures ferroviaires.</li> </ul>

Interruption de services ferroviaires				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
<b>Commentaires généraux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ À la suite de la fermeture du tronçon La Tuque-Senneterre, trois déraillements se sont produits à Rouyn-Noranda. Les participants s'interrogent sur la fiabilité des infrastructures.</li> </ul>			<b>Commentaires généraux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ L'intermodalité n'est pas intéressante si on doit laisser la remorque sur le train. S'il y a transbordement, le trajet doit être long pour assurer la rentabilité.</li> </ul>	<b>Commentaires généraux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les services ferroviaires sont considérés comme vitaux parce que la région en est une de ressources qui utilise quotidiennement les services ferroviaires.</li> <li>➤ Les services ferroviaires sont importants pour le transport de certaines matières dangereuses, notamment l'acide sulfurique.</li> </ul>
		<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Développer une complémentarité entre les réseaux ferroviaires pour le déplacement des marchandises lourdes.</li> </ul>		
		<b>Moyens</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maintenir les boucles ferroviaires.</li> </ul>		

# Liens extrarégionaux

Liens extrarégionaux				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
	<b>Commentaires généraux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La route 393 constitue un des axes principaux de transport de marchandises (accès aux ressources minières et forestières de la région Nord-du-Québec).</li> </ul>		<b>Commentaires généraux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Améliorer les routes existantes avant d'investir dans des projets de nouvelles routes.</li> <li>➤ La construction de nouvelles routes devrait répondre essentiellement à un projet de développement économique (ex. nouvelles mines).</li> </ul>	

## Liens extrarégionaux

Liens extrarégionaux				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
		<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Améliorer la qualité des liens routiers et ferroviaires extrarégionaux et les services aériens de transport des marchandises.</li> <li>➤ Affirmer la position stratégique de la région pour l'ensemble des modes de transport de marchandises à destination ou en provenance de la région Nord-du-Québec et de l'Ontario.</li> </ul>		
		<b>Moyens</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Étudier les possibilités de développer l'intermodalité entre le ferroviaire et le routier pour le transport des marchandises.</li> </ul>		

## Bilan de sécurité

Sécurité et véhicules lourds				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
<b>Commentaires généraux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le partage des mandats quant aux véhicules lourds entre les contrôleurs de la SAAQ et les différents corps policiers est ambigu dans son application sur le terrain.</li> <li>➤ La table de sécurité publique de la MRC s'est donné comme priorité la sécurité liée à la circulation des véhicules lourds.</li> </ul>	<b>Commentaires généraux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Si le nombre de véhicules lourds augmente, la diminution des accidents impliquant un véhicule lourd risque d'être difficile.</li> <li>➤</li> </ul>	<b>Commentaires généraux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La SAAQ devrait choisir sa période pour faire des interventions en dehors des heures de pointe et s'installer à un endroit sécuritaire pour les autres usagers de la route.</li> <li>➤ Parfois, les camionneurs utilisent des sites non sécuritaires pour effectuer leurs vérifications.</li> <li>➤ Il arrive que des débris de bois s'échappent des camions parce que les camionneurs n'ont pas l'occasion de serrer les courroies d'arrimage faute d'endroits sécuritaires pour ce faire.</li> <li>➤ Il y a des problèmes de sécurité liés à la circulation des véhicules lourds sur certaines routes locales (chemin La Pause).</li> </ul>	<b>Commentaires généraux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La Sûreté du Québec devrait jouer un rôle plus important quant au contrôle des véhicules lourds (ex. excès de vitesse).</li> <li>➤ Les zones de dépassement sont à peu près inexistantes au Témiscamingue.</li> <li>➤ La courtoisie des contrôleurs routiers laisse parfois à désirer.</li> </ul>	<b>Commentaires généraux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les camions des propriétaires indépendants semblent mieux entretenus que ceux des compagnies.</li> </ul>
		<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Augmenter le contrôle routier.</li> </ul>		
<b>Moyens</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Accroître la concertation et l'aide entre les corps policiers et les contrôleurs routiers dans le but d'augmenter la sécurité des usagers de la route.</li> </ul>	<b>Moyens</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Étudier davantage les relations de cause à effet dans les accidents impliquant un véhicule lourd (défiance mécanique, excès de vitesse, non-respect d'un feu rouge).</li> <li>➤ Sensibiliser les camionneurs à la nécessité d'adapter leur conduite aux conditions climatiques et à l'état de la chaussée.</li> </ul>	<b>Moyens</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Augmenter les zones de vérification d'arrimage des charges.</li> <li>➤ Augmenter le nombre de balances.</li> <li>➤ Mandater la Table de sécurité routière pour qu'elle propose des mécanismes de concertation entre les partenaires.</li> </ul>	<b>Moyens</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aménager des voies de dépassement dans la MRC.</li> <li>➤ Arrimer le travail des différents corps policiers de manière à augmenter la sécurité.</li> <li>➤ Sensibiliser les automobilistes et les camionneurs au partage de la route.</li> <li>➤ Dégager les abords de route afin d'améliorer la sécurité.</li> </ul>	

# Classification et partage de responsabilités avec le milieu municipal

<b>Partage de responsabilités</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les municipalités ne savent pas à quoi s'attendre dans le cas d'un éventuel transfert des routes collectrices et régionales (300). Ce transfert aura un impact financier important pour les municipalités.</li> <li>➤ Si le transfert se fait, cela complexifiera le travail des transporteurs qui doivent demander des autorisations pour le transport hors normes.</li> <li>➤ Le partage de responsabilités pour une route régionale pourrait entraîner des différences dans l'entretien de la route d'une municipalité à une autre.</li> <li>➤ Le gouvernement devrait laisser le choix, soit transférer les routes avec subventions adéquates ou les reprendre.</li> <li>➤ Les municipalités considèrent qu'il ne s'agit pas d'un transfert de responsabilité, mais bien d'un transfert de facture. Il y a un transfert de responsabilité, mais le MTQ a gardé un droit de regard sur beaucoup de réglementation.</li> <li>➤ Avant le transfert, le MTQ évaluait les coûts d'entretien d'un kilomètre de route à 5 000 dollars, mais la subvention est de 3 500 dollars du kilomètre.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les responsabilités en cas d'accident sur un pont municipal inquiètent les intervenants.</li> <li>➤ Les municipalités craignent un éventuel transfert des routes d'accès aux ressources.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Advenant un transfert des routes collectrices et régionales, l'état du réseau devrait être évalué. De plus, des discussions entre les municipalités et le MTQ sur le partage des responsabilités et des coûts d'entretien devraient avoir lieu. Enfin, les municipalités devraient avoir le droit de refuser le transfert d'une route dont l'état n'est pas satisfaisant.</li> <li>➤ Un mécanisme d'arbitrage qui permettrait d'uniformiser l'entretien des routes transférées traversant plus d'une municipalité serait à établir.</li> <li>➤ Le réseau collecteur est souvent utilisé comme route d'accès aux ressources et il s'agit d'une particularité régionale. Aucune subvention n'est applicable à cette situation.</li> <li>➤ Le fait d'être une région ressource fait en sorte de détériorer les routes.</li> <li>➤ Les municipalités n'ont pas de pouvoir de taxation sur les compagnies qui exploitent les ressources naturelles.</li> <li>➤ Le peu d'échanges entre le MTQ et les municipalités lors de travaux routiers réalisés par le MTQ constitue un irritant. Le MTQ devrait informer les municipalités lorsqu'il effectue des travaux sur leur territoire.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La réglementation entourant la disposition des neiges usées est complexe, non adaptée au contexte et entraîne des coûts importants.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les municipalités sont ouvertes à un transfert de responsabilité si les fonds nécessaires accompagnent le tout et n'ont pas à appliquer les normes du MTQ.</li> <li>➤ Lors d'un éventuel transfert, il faudrait éclaircir la responsabilité du MTQ et des municipalités. Une négociation est préférée à une imposition.</li> <li>➤ L'entretien des ponts sur les chemins forestiers constitue une problématique particulière en raison de leur nombre, de leur coût et de la complexité d'entretien.</li> <li>➤ Les municipalités n'ont pas les connaissances techniques pour prendre en charge les ponts.</li> <li>➤ Le MTQ devrait reprendre la responsabilité totale des ponts.</li> <li>➤ Il serait important de clarifier la responsabilité des chemins forestiers après abandon de l'exploitation puisqu'il y a plusieurs intervenants (entreprises forestières, pourvoiries, villégiateurs, municipalités, etc.).</li> <li>➤ Faire le ménage dans les titres de propriété pour ce qui est des routes. Les petites municipalités manquent de ressources humaines et financières pour clarifier les titres de propriété.</li> <li>➤ Les municipalités qui possèdent une voie de contournement ménagent leurs rues principales puisque les véhicules lourds n'y circulent plus.</li> <li>➤ Le déneigement des routes nationales dans les municipalités peut être complexe puisque les méthodes des municipalités peuvent différer de celles du MTQ.</li> </ul>
<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ S'assurer que les routes éventuellement transférées le soient aux MRC et en bon état.</li> </ul>		<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Redéfinir la notion de routes d'accès aux ressources et des chemins à double vocation.</li> <li>➤ Redéfinir les rôles, les responsabilités et les moyens de chaque intervenant.</li> <li>➤ Mieux préciser la classification des réseaux routiers ou des chemins à double vocation.</li> </ul>		
			<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Discuter avec le MTQ sur le partage des responsabilités et des coûts liés à la disposition des neiges usées.</li> <li>➤ Consulter les partenaires sur les nouveaux pactes fiscaux.</li> </ul>	

# Classification et partage de responsabilités avec le milieu municipal

Programmes d'aide				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ En 1993, le gouvernement n'a pas tenu compte du fardeau fiscal de certaines municipalités.</li> <li>➤ Le montant du programme d'aide n'a pas été indexé depuis 1993. Toutes les municipalités souhaitent une indexation du programme.</li> <li>➤ L'annonce tardive ainsi que la non-permanence du programme d'aide insécurisent et nuisent à la planification des travaux.</li> <li>➤ Certaines municipalités bénéficient d'une aide financière en fonction de leur richesse foncière.</li> <li>➤ La ville d'Amos mentionne que l'attribution des subventions ne tient pas compte des obligations avant transfert (aqueducs, trottoirs, bordures, éclairage, etc.).</li> <li>➤ Le jour où il n'y aura plus de subventions, les municipalités auront un problème financier.</li> <li>➤ Plus le taux de taxation est élevé, plus la propriété est en péril en raison d'une limite à la capacité de payer des citoyens et, par conséquent, des municipalités.</li> <li>➤ L'entretien des ponts demande un effort fiscal important pour les petites municipalités.</li> <li>➤ Il n'y a pas de normes, ni de vérifications rattachées au programme d'aide afin de s'assurer que les subventions sont réellement investies sur le réseau routier.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il est difficile de planifier l'entretien du réseau routier étant donné que le programme de subventions est non récurrent. Certaines municipalités constituent des réserves en cas d'abandon du programme.</li> <li>➤ Les municipalités considérées les plus riches n'ont pas bénéficié de subventions bien que leur situation financière se soit détériorée, tout comme leur réseau routier.</li> <li>➤ Le non-investissement sur les routes locales risque d'affecter la sécurité des usagers, notamment pour le transport scolaire.</li> <li>➤ Les gens déplorent le fait que d'importants travaux aient eu lieu autour de Rouyn-Noranda, ce qui a drainé beaucoup d'argent.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le programme d'aide est perçu par le gouvernement comme une subvention plutôt qu'un paiement de péréquation.</li> <li>➤ Le programme est établi sur la base de l'évaluation foncière, ce qui n'est pas équitable pour l'ensemble des municipalités.</li> <li>➤ Les subventions aux municipalités ne sont pas proportionnelles au nombre de kilomètres de routes.</li> <li>➤ Les montants d'aide couvrent seulement les frais d'entretien d'hiver.</li> <li>➤ Le programme d'aide devrait prévoir un volet construction sur 5 ans et un volet entretien récurrent.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il est difficile de planifier l'entretien du réseau routier étant donné que le programme de subventions est non récurrent.</li> <li>➤ Le programme d'aide à la prise en charge n'a jamais été indexé depuis 1993.</li> <li>➤ Il n'y a pas de normes, ni de vérifications rattachés au programme d'aide afin de vérifier si les subventions sont réellement investies sur le réseau routier.</li> <li>➤ Une étude est en cours de préparation à l'UQAT afin de connaître les préoccupations des municipalités en ce qui concerne le réseau routier.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les représentants des municipalités s'inquiètent de la pérennité du programme d'aide à la prise en charge de la voirie locale.</li> <li>➤ Les programmes d'aide devraient être gérés régionalement. Les municipalités devront alors opérer une gestion concertée afin que l'enveloppe régionale soit répartie équitablement.</li> </ul>
<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maintenir et indexer le programme d'aide.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maintenir et majorer le programme d'aide afin d'assurer la sécurité des usagers.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Adapter le programme d'aide au contexte régional.</li> <li>➤ Revoir les critères d'admissibilité à l'aide financière pour les chemins à double vocation qui seraient réévalués aux 5 ans.</li> </ul>		
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Améliorer la subvention pour l'entretien des ponts et mettre sur pied un programme pour les améliorer.</li> <li>➤ Assurer une surveillance des investissements municipaux sur les routes, notamment pour des raisons de sécurité.</li> <li>➤ Transmettre systématiquement aux municipalités le résultat des inspections annuelles des ponts.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Réviser le programme d'aide et inclure un mécanisme assurant que les montants ne soient pas transférables à d'autres fins.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ajouter au programme d'aide un fonds d'immobilisation qui permettrait aux municipalités d'emprunter pour faire des travaux d'amélioration.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ S'inspirer des conclusions de l'étude sur le réseau local en cours de préparation.</li> <li>➤ Prévoir une évaluation de l'état actuel des routes municipales.</li> <li>➤ Réviser le programme d'aide et inclure un mécanisme assurant que les montants ne soient pas transférables à d'autres fins.</li> <li>➤ Réévaluer le montant de la subvention de manière à s'ajuster au coût de la vie.</li> <li>➤ Fixer le programme d'aide afin d'assurer un financement à long terme.</li> </ul>	

# Classification et partage de responsabilités avec le milieu municipal

<b>Expertise technique</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les municipalités qui bénéficient du programme d'aide à la prise en charge du réseau local ou du programme d'aide à l'amélioration du réseau routier devraient être obligées de former leur personnel.</li> <li>➤ Les municipalités qui n'ont pas de personnel à temps plein n'ont pas les moyens d'assister aux formations. Parfois, il est préférable que les municipalités aillent chercher l'expertise auprès de firmes spécialisées.</li> <li>➤ Il est important de se donner des moyens financiers pour faire une bonne planification par rapport à l'entretien des chemins municipaux.</li> <li>➤ Le transfert d'expertise technique est irréalisable dans le cas des municipalités où il y a un fort roulement de personnel.</li> <li>➤ La formation pour l'inspection des ponts a été offerte par le MTQ au secteur privé seulement.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les employés municipaux sont satisfaits de la formation offerte par le Centre de formation de Macamic.</li> <li>➤ Les municipalités n'ont pas toujours d'employés permanents assurant le maintien de l'expertise.</li> <li>➤ Des formations à la carte sont souhaitées pour des besoins plus spécifiques.</li> <li>➤ Dans le cadre des demandes de subventions pour l'amélioration du réseau routier local, l'expertise technique du Ministère est souhaitée.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Pour les municipalités, il y a un besoin d'expertise au niveau de la préparation des devis, d'évaluation de projet et de prise de décision.</li> <li>➤ Le MTQ devrait suivre l'évolution du réseau local et maintenir son expertise sur ce réseau.</li> <li>➤ Il pourrait exister des formations ponctuelles d'une demi-journée sur des sujets précis.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le centre de formation pourrait étendre le nombre de cours de formation par vidéocassette.</li> <li>➤ Les partenaires ne connaissent pas vraiment les services du centre de formation.</li> <li>➤ Pour la formation des chauffeurs d'autobus, il est nécessaire de se déplacer à St-Jérôme.</li> </ul>	
		<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maintenir et améliorer la formation offerte par le Centre de formation de Macamic.</li> <li>➤ Maintenir l'expertise du MTQ sur le réseau local.</li> </ul>		
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Offrir aux municipalités la formation pour l'inspection des ponts.</li> <li>➤ Les formations devraient être gratuites et décentralisées sur chacun des territoires.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La mise en commun des équipements lourds pourrait permettre un usage optimal de ceux-ci. Cette mise en commun pourrait s'inspirer des modèles existants en matière de services d'incendie et de cueillette des ordures.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le MTQ devrait offrir son expertise pour l'élaboration des devis.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Organiser les séances de formation par MRC pour diminuer les coûts de déplacement (ex. Centre de formation de Macamic, formation des chauffeurs d'autobus).</li> </ul>	

# Réseau local

<b>Entretien du réseau local</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il faudrait que le programme soit quinquennal ou triennal au lieu d'être annuel.</li> <li>➤ Certaines municipalités ne sont pas d'accord avec le maintien du réseau routier dans son intégralité. Elles souhaiteraient rationaliser leur réseau (fermeture de rang). Le programme d'aide n'incite pas à cette rationalisation car le MTQ couperait la subvention en conséquence.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Beaucoup de chemins ont été transférés en mauvais état.</li> <li>➤ Les subventions ne sont pas proportionnelles aux besoins.</li> <li>➤ L'entretien des routes municipales entraîne des conflits entre les municipalités et les commissions scolaires. Certains conducteurs d'autobus ont des réticences à circuler sur certains ponts et ponceaux, sur la chaussée glissante, etc., compte tenu de la mauvaise qualité de certains tronçons.</li> <li>➤ Certains usagers se plaignent du manque d'uniformité d'entretien d'une municipalité à l'autre.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Lors du transfert de 1993, certaines routes locales n'étaient pas en bon état.</li> <li>➤ Les limites budgétaires entraînent une priorisation de choix qui pénalise certains ponts moins achalandés.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les ponts sur les chemins municipaux étaient déjà détériorés avant le transfert de 1993.</li> <li>➤ Les municipalités manquent d'expertise en ce qui concerne l'entretien des ponts.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le transfert des lots intramunicipaux occasionne de plus en plus de détérioration des chemins municipaux. Dans certains cas, il peut y avoir des ententes avec les compagnies sur l'entretien du chemin utilisé.</li> <li>➤ Un programme spécifique pour les ponts couverts devrait être considéré.</li> </ul>
<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Assurer un réseau routier local en bon état et fonctionnel.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Assurer le maintien d'un réseau routier local en bon état, fonctionnel et sécuritaire en respectant des normes d'entretien.</li> <li>➤ Associer les transporteurs (gravier, bois, minéral) aux dépenses d'entretien et d'amélioration du réseau local.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ S'assurer d'un financement adéquat pour maintenir le réseau routier local en bon état, fonctionnel et sécuritaire, incluant les structures.</li> </ul>		
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Réévaluer l'état du réseau local et y associer le niveau de financement correspondant. Par contre, il ne faudrait pas que cela favorise les municipalités qui n'ont pas investi les subventions sur leur réseau.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les municipalités souhaitent obtenir l'expertise légale pour fermer certains tronçons de routes municipales peu utilisés.</li> </ul>			

# Réseau local

<b>Déplacement des véhicules lourds</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le règlement municipal sur la circulation des véhicules lourds doit être approuvé par le MTQ.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les rangs ne sont pas construits pour recevoir un volume important de véhicules lourds.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La mise en œuvre d'un règlement du réseau de camionnage sur le réseau municipal est lourd administrativement ce qui entraîne des délais très longs.</li> <li>➤ La signalisation pour le réseau de camionnage ne peut être mise en place sans l'approbation finale du règlement par le MTQ.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il pourrait y avoir des incitatifs pour l'accélération du processus d'approbation du réseau de camionnage.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Faire ressortir les demandes déposées dans le cadre de la consultation sur la forêt habitée.</li> <li>➤ Il serait important de clarifier la responsabilité des chemins forestiers après abandon de l'exploitation puisqu'il y a plusieurs intervenants (entreprises forestières, pourvoies, villégiateurs, municipalités, etc.).</li> <li>➤ L'entretien des ponts sur les chemins forestiers constitue une problématique particulière en raison de leur nombre, de leur coût, de la complexité d'entretien et du changement de vocation du chemin.</li> <li>➤ Avec la mise en valeur des lots intramunicipaux, certains chemins municipaux sont fortement sollicités.</li> <li>➤ Les véhicules lourds circulent souvent sur certaines routes qui ne sont pas conçues pour ce type de circulation.</li> </ul>
	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Tenir compte de la capacité portante de certains rangs qui ne peuvent pas supporter la charge légale.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Accélérer le processus d'approbation des règlements du réseau de camionnage sur le réseau local.</li> </ul>		
				<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Prévoir des mécanismes pour s'assurer que les entreprises forestières dédommagent les municipalités et s'assurent que les chemins municipaux soient remis dans le même état qu'avant l'exploitation (table de concertation, règles écrites, etc.).</li> </ul>

<b>Chemins à double vocation</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les critères liés au financement des chemins à double vocation devraient être modifiés.</li> <li>➤ La subvention supplémentaire de mille dollars ne correspond pas à la réalité (dégradation majeure du chemin, etc.). La circulation des véhicules générée par l'exploitation des mines, des CAAF, des bancs de gravier, des lots intramunicipaux et de la forêt privée peut endommager des routes récemment améliorées (ex. pose d'un revêtement d'asphalte froid).</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les rangs ne sont pas construits pour recevoir un volume important de véhicules lourds, notamment pour le transport de gravier.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les municipalités trouvent insuffisante l'aide financière accordée pour l'entretien des chemins à double vocation.</li> <li>➤ La non-permanence du caractère des chemins à double vocation est un irritant pour les municipalités.</li> <li>➤ La présence d'une mine ou d'un CAAF devrait automatiquement donner le statut de chemin à double vocation.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Pour les routes à double vocation, il devrait y avoir un partage des coûts et des responsabilités entre différents utilisateurs.</li> <li>➤ Les effectifs de la Sûreté du Québec ne sont pas suffisants pour contrôler l'application des lois et règlements.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La subvention versée pour les chemins à double vocation n'est pas proportionnelle au volume et ne couvre pas les frais occasionnés par la sollicitation des véhicules lourds.</li> <li>➤ Les résultats d'une consultation sur les chemins forestiers devraient être intégrés au plan.</li> </ul>

# Réseau local

<b>Chemins à double vocation</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<b>Objectifs</b> ➤ Revoir la politique et le financement de l'entretien des chemins à double vocation.		<b>Objectifs</b> ➤ Réviser les critères de classification servant à déterminer les chemins à double vocation.	<b>Objectifs</b> ➤ Donner la possibilité aux municipalités d'appliquer la réglementation en complémentarité à ce que peuvent faire la Sûreté du Québec et la SAAQ. ➤ Adapter la réglementation des chemins d'accès aux ressources au contexte régional.	
<b>Moyens</b> ➤ Meilleure concertation entre les municipalités et les exploitants de ressources naturelles pour prévoir les circuits empruntés par les transporteurs. ➤ Impliquer davantage les entreprises qui exploitent les ressources pour l'entretien des chemins municipaux.	<b>Moyens</b> ➤ Partager les coûts entre la municipalité et l'entrepreneur utilisateur.		<b>Moyens</b> ➤ Classer les chemins à double vocation selon l'usage qui en est fait.	<b>Moyens</b> ➤ Une fois le statut de chemin à double vocation acquis, la subvention devrait être modulée en fonction du volume de marchandise.

<b>Accès aux exploitations agricoles</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<b>Commentaires généraux</b> ➤ L'exploitation agricole engendre du transport de charges lourdes (chaux, cendres, boue de vidange, etc.). ➤ Les municipalités devraient adapter leur réglementation aux nouvelles réalités des exploitations agricoles (largeur des accès, charges de plus en plus lourdes, etc.).	<b>Commentaires généraux</b> ➤ Le nombre d'entreprises agricoles a chuté de moitié. Il y a donc un problème de desserte, car la municipalité doit entretenir un vaste réseau desservant peu de personnes. De plus, la <i>Loi de la protection du territoire et des activités agricoles</i> ne permet pas de densifier les rangs. ➤ Les chemins donnant accès aux exploitations agricoles devraient être considérés comme chemins d'accès aux ressources.	<b>Commentaires généraux</b> ➤ La signalisation est déficiente sur les routes où il y a des exploitations agricoles. ➤ La circulation est souvent problématique, car il est difficile de croiser sur les routes lorsque la machinerie agricole hors normes circule. La sécurité des usagers est compromise. ➤ Certains producteurs agricoles échappent de la terre et autres matières sur les routes, ce qui les rend dangereuses.		<b>Commentaires généraux</b> ➤ L'agriculture est en développement dans la MRC. Problème de rentabilité des chemins donnant accès aux exploitations agricoles en raison du faible nombre d'exploitants y résidant. La taille des exploitations agricoles et les distances séparatrices imposées ne favorisent pas la densification de l'occupation. Le développement de l'exploitation forestière dans ces mêmes chemins complique davantage leur entretien.

## Réseau local

Accès aux exploitations agricoles				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
		<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Tenir compte du gabarit de plus en plus important de la nouvelle machinerie agricole.</li> <li>➤ Améliorer la signalisation reliée aux exploitations agricoles.</li> <li>➤ S'assurer que les règlements qui régissent la propreté sur les routes soient appliqués.</li> <li>➤ S'assurer d'une gestion sécuritaire des véhicules agricoles hors normes.</li> </ul>		
<b>Moyens</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sensibiliser les agriculteurs aux impacts de la circulation de charges lourdes.</li> </ul>				<b>Moyens</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Une aide financière supplémentaire devrait être accordée pour l'entretien des chemins donnant accès aux exploitations agricoles.</li> </ul>

## Desserte (MQ)

Liens extrarégionaux				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
	<b>Commentaires généraux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le maintien de la classification fonctionnelle actuelle est primordial.</li> </ul>	<b>Commentaires généraux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il vaudrait mieux améliorer la qualité des accès existants plutôt que de construire de nouvelles routes.</li> <li>➤ Il y a beaucoup d'accès, mais la qualité n'est pas toujours bonne.</li> <li>➤ Les liens Senneterre-La Tuque et Belleterre-Le Domaine seraient à développer.</li> </ul>		<b>Commentaires généraux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il existe dans le schéma d'aménagement un aspect qui traite du désenclavement du Témiscamingue (Belleterre-Val-d'Or).</li> </ul>
	<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maintenir et améliorer la qualité des liens extrarégionaux, notamment la route 388 vers l'Ontario et la route 393 vers le Nord-du-Québec.</li> </ul>		<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maintenir et développer les liens extrarégionaux.</li> </ul>	

Liens intrarégionaux				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
<b>Commentaires généraux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les chemins forestiers ne devraient pas être traités dans le volet « Liens intrarégionaux ».</li> </ul>		<b>Commentaires généraux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il faudrait améliorer les liens intrarégionaux notamment entre les cinq villes.</li> <li>➤ Les chemins forestiers abandonnés devraient être entretenus par le MRN.</li> <li>➤ L'argent recueilli pour les permis de camps de chasse devrait être réinvesti sur les chemins forestiers.</li> </ul>	<b>Commentaires généraux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Manque d'information du public par rapport aux conséquences de s'implanter dans un endroit accessible seulement par chemin forestier.</li> <li>➤ La concertation entre l'industrie forestière et les municipalités, par rapport au plan d'aménagement forestier, est souhaitable.</li> </ul>	<b>Commentaires généraux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les chemins forestiers ne devraient pas être traités dans le volet « Liens intrarégionaux ».</li> </ul>

## Desserte (MQ)

<b>Liens intrarégionaux</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
Objectifs ➤ Maintenir et développer les liens intrarégionaux sur l'ensemble du territoire.	Objectifs ➤ Améliorer la qualité des liens intrarégionaux sur l'ensemble du territoire.		Objectifs ➤ Maintenir les liens intrarégionaux (chemins publics) sur l'ensemble du territoire.	
			Moyens ➤ Maintenir le principe de l'utilisateur payeur pour les chemins forestiers.	

<b>Routes sans alternative</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
		Commentaires généraux ➤ Il y a une problématique particulière aux ponts puisqu'ils peuvent être la cause d'une fermeture de route sur une longue période. ➤ Pour quelques ponts stratégiques, identifier une alternative de passage.		Commentaires généraux ➤ Lorsque la circulation est détournée sur des chemins municipaux, des dommages peuvent être causés. ➤ Dans certains cas, les municipalités ne sont pas avisées lorsque la circulation est détournée. ➤ Durant la période de dégel, les dommages causés par le détournement de la circulation sont plus importants.
Moyens ➤ Maintenir une inspection méticuleuse des ponts, notamment ceux de la réserve faunique La Vérendrye.		Moyens ➤ Porter une attention particulière à l'état des structures par de bonnes inspections. ➤ Conserver les ponts Bailey pour les cas urgents.		Moyens ➤ Dans le cas d'un détournement de la circulation, s'assurer de remettre le chemin dans l'état initial ou dédommager la municipalité. ➤ Aviser les municipalités lorsque la circulation est déviée sur leurs routes.

<b>Sites récréotouristiques</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
Commentaires généraux ➤ Il faudrait identifier les sites récréotouristiques pour lesquels on désire maintenir l'accès.				
	Objectifs ➤ Maintenir et assurer l'accès aux sites récréotouristiques d'intérêt régional.			

## Desserte (MTQ)

<b>Aéroports</b>				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
			Objectifs ➤ Maintenir la desserte routière aux aéroports.	

<b>Intermodalité</b>				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
Commentaires généraux ➤ La position du MTQ n'est pas claire quant à l'avenir du réseau ferroviaire en région.			Commentaires généraux ➤ Les camionneurs sont réticents à mettre leurs véhicules sur le chemin de fer.	

## Fluidité (MTQ)

<b>Conditions de circulation</b>				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
		Commentaires généraux ➤ À Rouyn-Noranda, il y a un gros problème de circulation aux heures de pointe.		Commentaires généraux ➤ Absence de voie auxiliaire (décélération, accélération) pour donner accès à des chemins municipaux à vocation résidentielle. ➤ Manque de voies de dépassement pour véhicules lents (autobus, camions lourds). ➤ Aucune information sur les conditions de circulation n'est disponible pour le secteur de Senneterre (page D-8 de l'Atlas).
		Objectifs ➤ S'assurer que le transport lourd passe à l'extérieur de la ville de Rouyn-Noranda.		
		Moyens ➤ Construire une voie de contournement.		

<b>Évènements touristiques, sportifs ou récréatifs</b>				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
		Objectifs ➤ Éviter que les évènements récréotouristiques ne se tiennent sur les routes principales sans alternative.		

## Accès au réseau routier (MTQ)

<b>Nombre d'accès</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ L'étalement urbain augmente les risques d'accidents sur les routes numérotées.</li> <li>➤ Le grand nombre d'accès est un problème pour le transport scolaire.</li> <li>➤ Si on veut contrôler les accès, il faut qu'il y ait une volonté politique de la part des municipalités et du gouvernement du Québec.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Une forte pression est faite sur les élus municipaux par les citoyens afin de permettre l'établissement le long des routes.</li> <li>➤ La population est de plus en plus sensibilisée aux impacts de la multiplication des accès.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les règlements d'urbanisme des municipalités ne sont pas toujours le reflet des orientations prises en matière d'accès au schéma d'aménagement.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il y a des problèmes de sécurité quant aux arrêts fréquents d'autobus scolaires (vitesse, visibilité réduite, etc.).</li> </ul>	
		<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Limiter le nombre d'accès.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Uniformiser régionalement les moyens de contrôle des accès de façon à réduire au maximum les accès aux développements domiciliaires et de façon à garantir un accès sécuritaire à toute nouvelle construction.</li> </ul>	
	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Réduire la vitesse dans les zones où les accès sont nombreux.</li> <li>➤ Construire des voies de contournement.</li> <li>➤ Développer des rues parallèles avec accès protégés.</li> <li>➤ Offrir des incitatifs financiers au jumelage des accès.</li> <li>➤ Favoriser des lots plus larges de façon à limiter le nombre d'accès.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Concertation entre les municipalités et le MTQ pour l'émission des permis d'accès et de construction.</li> <li>➤ Que les permis d'accès émis par le MTQ soient transmis aux municipalités pour information.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sensibiliser les municipalités à la localisation sécuritaire des accès. Celle-ci pourrait se faire par le biais du schéma d'aménagement.</li> <li>➤ Sensibilisation auprès des développeurs quant au nombre et à la localisation des accès.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Plus de concertation entre les municipalités et le MTQ pour limiter le nombre d'accès.</li> <li>➤ Là où il n'y a pas de développement prévu, limiter les accès par un plan d'aménagement d'ensemble concerté. Dans un cas où il y a déjà du développement, introduire des règles au schéma d'aménagement.</li> </ul>

<b>Aménagement et localisation</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
		<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il y a des problèmes de communication entre le MTQ et les municipalités concernant la planification du développement.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Lorsque c'est une question de sécurité, corriger les accès (éclairer les accès, aménager une bretelle pour se tasser avant de tourner).</li> </ul>	
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Déterminer des largeurs de façades minimales.</li> <li>➤ Dans le cas de nouveaux développements, mieux planifier en exigeant un seul accès par groupe de résidences.</li> </ul>		<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mise sur pied d'un mécanisme entre les municipalités et le MTQ pour apporter des solutions correctives.</li> <li>➤ Assurer une meilleure communication entre les citoyens, les municipalités et le MTQ sur la planification des accès.</li> </ul>		

## Accès au réseau routier ( MTQ )

<b>Autobus scolaires et véhicules de services publics</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les accotements ne sont pas suffisamment larges pour que les autobus scolaires laissent passer les autos. Des accotements plus larges permettraient un regroupement plus sécuritaire des enfants pour le transport scolaire.</li> <li>➤ Actuellement plusieurs conducteurs d'autobus scolaires immobilisent leur véhicule sur l'accotement pour laisser passer les véhicules. Cette pratique est-elle sécuritaire?</li> </ul>			
	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mettre en place des voies de dégagement comme les voies lentes avec signalisation adéquate.</li> </ul>			
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Doter les véhicules scolaires et de services publics d'émetteur radio de façon à indiquer leur présence aux camionneurs.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il faudrait modifier les horaires de transport scolaire pour éviter les heures de pointe.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aménager des ruelles ou des routes parallèles pour limiter le nombre d'accès.</li> <li>➤ Concevoir des voies sur l'accotement pour que les autobus scolaires puissent laisser passer la circulation.</li> <li>➤ Favoriser le dialogue entre le MTQ et les municipalités afin de rechercher des solutions.</li> </ul>		

## Qualité et fonctionnalité du réseau ( MTQ )

<b>Caractéristiques géométriques</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Certaines voies d'accélération et de décélération sont trop courtes (ex. ceinture du lac de Macamic).</li> <li>➤ S'inspirer de l'approche américaine qui oblige un conducteur à se tasser sur l'accotement si plus de cinq véhicules le suivent.</li> <li>➤ La MRC a relevé douze sites dont les caractéristiques géométriques sont à améliorer dans son projet de schéma d'aménagement.</li> </ul>		<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le texte des constats et conséquences est à clarifier en ce qui concerne la visibilité à 450 mètres.</li> <li>➤ Les surplus de la SAAQ devraient être réinvestis sur la route.</li> </ul>	

## Qualité et fonctionnalité du réseau (MQ)

<b>Caractéristiques géométriques</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
	Moyens ➤ Le marquage au sol devrait s'inspirer du modèle ontarien en ce qui concerne les voies lentes pour inciter les gens à emprunter la voie de droite avec campagne d'information à l'appui.	Moyens ➤ Prévoir des endroits où les autobus scolaires puissent se tasser et laisser passer la circulation. ➤ Dégager les abords de routes (débroussaillage). ➤ Favoriser l'aménagement d'intersections à 90 degrés. ➤ Réagir plus rapidement lors de concentrations d'accidents à des endroits ponctuels (ex. côte du Lac Dufault). ➤ Informer les citoyens et les municipalités lors de modifications géométriques.	Moyens ➤ Aménager des voies lentes dans les pentes.	

<b>Qualité du réseau routier</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
Commentaires généraux ➤ Définir dans l'objectif ce que signifie «important débit de véhicules lourds».		Commentaires généraux ➤ Se donner une vision commune quant aux choix d'investissements. Le faire en fonction de critères partagés et non en fonction de critères politiques. ➤ Tenir compte des débits et pas seulement des poids lourds dans le choix des interventions.		
		Objectifs ➤ Améliorer la conception des routes en tenant compte des sols en région, du débit et des véhicules lourds. ➤ S'assurer que les accotements soient améliorés sur le réseau collecteur pour des raisons de sécurité et de durabilité.		
				Moyens ➤ Il serait préférable d'attendre avant de permettre la circulation sur un nouveau pavage pour éviter l'orniérage prématuré.

<b>Routes en gravier</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
		Commentaires généraux ➤ Les participants considèrent l'objectif apparaissant dans le «Diagnostic» comme très important.		

## Qualité et fonctionnalité du réseau (MTQ)

<b>Fonctionnalité des ponts</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
		Commentaires généraux ➤ Le MTQ joue un rôle important dans l'inspection des ponts de responsabilité municipale.		
		Objectifs ➤ S'assurer que les ponts tant sur le réseau supérieur que sur le réseau local soient en bon état. ➤ Améliorer l'état des ponts sur les réseaux supérieur et local.		
		Moyens ➤ S'assurer que le MTQ continue de faire l'inspection des ponts municipaux.		

<b>Impact des véhicules lourds</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
Commentaires généraux ➤ On préfère qu'il y ait un meilleur contrôle plutôt que d'investir d'importantes sommes sur le réseau routier pour améliorer la capacité portante. ➤ On ne connaît pas le nombre de véhicules lourds qui opèrent en Abitibi-Témiscamingue. ➤ Compte tenu de l'importance du nombre de véhicules lourds circulant en région, du type de sols et de la longueur du réseau, adapter les budgets du MTQ en conséquence. Les routes collectrices et régionales se dégradent plus rapidement que la moyenne québécoise. ➤ La tendance est d'effectuer des contrôles directement en entreprises (charges, vérification mécanique, etc.).	Commentaires généraux ➤ Il y a nécessité d'augmenter le contrôle routier partout sur l'ensemble du territoire, surtout le soir et le matin. ➤ Les contrôleurs routiers devraient être déconcentrés sur le territoire au lieu d'être tous concentrés à Rouyn-Noranda.			Commentaires généraux ➤ Mettre en relation le nombre de véhicules lourds qui circulent sur les routes et l'état des chaussées sur lesquelles ils circulent (pages C-5 et D-5 de l'Atlas).
Objectifs ➤ Augmenter l'efficacité du contrôle routier.		Objectifs ➤ Maintenir et mettre à jour périodiquement ou au besoin le réseau de camionnage.		

## Qualité et fonctionnalité du réseau (MQ)

<b>Impact des véhicules lourds</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Augmenter le nombre de contrôleurs et le montant des amendes à payer.</li> <li>➤ S'assurer que les conducteurs pris en défaut ne récidivent pas.</li> <li>➤ Assurer un budget supplémentaire régulier pour le poste de pesée de Louvicourt.</li> <li>➤ Les entreprises faisant appel au service de transporteurs payent au tonnage légal.</li> <li>➤ Obliger les transporteurs routiers à équiper leur véhicule de balance.</li> </ul>				

<b>Réseau ferroviaire</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
		<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il est difficile d'établir la qualité du réseau ferroviaire de la région.</li> <li>➤ Les déraillements sont de plus en plus fréquents. Les intervenants sont inquiets.</li> <li>➤ Les entreprises ont un moins bon service qu'avant.</li> </ul>		<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Dans la promotion du développement économique de la région, l'emphase n'est pas mise sur les avantages de la présence d'infrastructures ferroviaires importantes.</li> </ul>
		<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Définir l'état du réseau ferroviaire.</li> </ul>		
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Développer une antenne ferroviaire (section de voie ferrée permettant de relier une voie principale à un site industriel) pour desservir l'usine d'eau à Amos.</li> </ul>				<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Assurer une meilleure concertation entre les différentes compagnies ferroviaires, les utilisateurs et les municipalités serait une action préalable à la promotion de l'utilisation du réseau ferroviaire (meilleur service à la clientèle, prix concurrentiels, disponibilité des wagons, entretien des wagons en région, wagons adaptés aux besoins, etc.).</li> </ul>

## Traversées d'agglomérations (MTQ)

<b>Sécurité et fluidité</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ L'entrée est d'Amos fait actuellement l'objet d'une étude.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La circulation de véhicules lourds est problématique à Taschereau.</li> <li>➤ La MRC a relevé douze sites dans son projet de schéma d'aménagement dont certains concernent les traversées d'agglomérations.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le réaménagement de la route 101 dans le secteur de la place Caron à Évain a supprimé deux accès, ce qui inspire un sentiment d'insécurité aux citoyens visés en cas d'urgence.</li> </ul>		<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les traversées de Senneterre et Malartic sont problématiques.</li> <li>➤ Il y a des points de conflits sur la voie de contournement de Val-d'Or.</li> <li>➤ La traversée de la piste cyclable à l'intersection de la voie de contournement de Val-d'Or et de la route 111 semble dangereuse.</li> <li>➤ La MRC de Vallée-de-l'Or est celle où il y a le plus grand nombre d'accidents mortels.</li> <li>➤ Certains participants favorisent l'implantation de voies de contournement pour améliorer la qualité de vie des citoyens. Par contre, il y a des craintes qu'une voie de contournement nuise à l'économie locale.</li> </ul>
		<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ S'assurer que le transport lourd ne transite pas par la ville de Rouyn-Noranda.</li> <li>➤ Développer une meilleure concertation entre les municipalités et le MTQ relativement aux traversées d'agglomérations.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Pour améliorer la sécurité dans les traversées, le MTQ devrait interdire le stationnement dans les zones problématiques.</li> <li>➤ Étudier la situation à Ville-Marie et à Lorrainville.</li> </ul>	

## Sécurité (MTQ)

<b>Accidents mortels et avec blessés graves</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La sécurité peut être affectée par le mode de rémunération (payé au voyage) des transporteurs de bois.</li> <li>➤ La vitesse des véhicules lourds est parfois excessive dans certaines municipalités.</li> <li>➤ Le partage de responsabilités entre les différents corps policiers et la SAAQ quant au contrôle de la vitesse des véhicules lourds n'est pas bien défini.</li> <li>➤ La sécurité à l'intersection de la route 101 et de la route 393 est à améliorer.</li> </ul>			
			<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Augmenter l'efficacité du contrôle routier et des corps policiers.</li> </ul>	

# Sécurité (MTQ)

## Accidents mortels et avec blessés graves

MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Améliorer les communications entre le MTQ et les comités de sécurité publique de chacun des territoires de MRC (faire un suivi des recommandations).</li> <li>➤ Faire un suivi des rapports des coroners.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Augmenter la surveillance routière des camionneurs de la part de la Sûreté du Québec, notamment pour la vitesse.</li> <li>➤ Développer un programme de sécurité comprenant des mesures de contrôle et de prévention (campagne de sensibilisation).</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Former des intervenants de premiers secours dans les endroits isolés.</li> <li>➤ Accroître la présence policière.</li> <li>➤ Réduire les excès de vitesse des véhicules lourds.</li> <li>➤ Accroître les compétences des conducteurs de véhicules lourds.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Lors du renouvellement du permis de conduire, accroître les exigences quant à l'état de santé et la qualité de la vision.</li> <li>➤ Sensibilisation des automobilistes à la nécessité d'avoir une bonne vision.</li> <li>➤ Effectuer une étude pour voir l'incidence des personnes dont la vue est déficiente.</li> <li>➤ Sensibiliser les différents utilisateurs au partage de la route (ex. avez-vous le temps de me dépasser? ).</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Formation continue et examen périodique pour les conducteurs de véhicules lourds à l'instar des conducteurs de locomotives.</li> <li>➤ Augmenter le nombre des contrôles policiers (vitesse, camions, etc.).</li> </ul>

## Traversées d'agglomérations

MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le respect des limites de vitesse dans les zones de 50 km/h est une priorité pour le comité de sécurité publique.</li> </ul>				

## Train « B »

MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les vibrations causées par le passage des véhicules lourds augmentent avec le nombre d'essieux.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les municipalités sont inquiètes de voir autoriser la circulation de véhicules de plus en plus imposants, ce qui oblige des modifications au réseau routier (augmentation de la capacité portante, adaptation de la géométrie de la route).</li> </ul>			
<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Adapter le réseau routier à la circulation de véhicules lourds de type train « B » par l'ajout d'aménagement adéquat.</li> <li>➤ Documenter la question des vibrations dues à l'augmentation du nombre d'essieux.</li> </ul>		<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Réduire le nombre de train « B » sur les routes.</li> </ul>		
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ajout de voies lentes, augmenter les possibilités de dépassement.</li> </ul>		<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aménager des voies de dépassement.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aménager des voies lentes et accroître les possibilités de dépassements.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ajout de voies lentes.</li> </ul>

## Sécurité (MQ)

<b>Réseau ferroviaire</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
				Commentaires généraux ➤ Les matières dangereuses devraient toujours circuler sur les voies ferrées malgré les accidents récents.

<b>Matières dangereuses</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
			Moyens ➤ Sensibilisation auprès des citoyens par rapport au transport des matières dangereuses d'usage domestique. La sensibilisation pourrait s'effectuer directement par le fournisseur.	

<b>Véhicules hors route</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
Commentaires généraux ➤ La circulation de motoneiges et de VTT dans les fossés entraîne des conséquences au printemps puisque l'eau ne s'écoule pas.		Commentaires généraux ➤ Il est possible pour les corps policiers d'émettre un constat d'infraction sur la base d'une plainte écrite de la municipalité ou d'un citoyen.	Commentaires généraux ➤ Les VHR se promènent sur les routes, car ils n'ont pas de sentiers. ➤ Les associations sont en recherche d'argent pour l'aménagement de sentiers. ➤ La cohabitation de plusieurs types de véhicules (VTT, vélo, etc.) sur la Route verte est difficile, en particulier sur les pistes hors route. ➤ La Sûreté du Québec n'a pas d'équipement pour patrouiller les sentiers. ➤ Des démarches pourraient être entreprises pour limiter la puissance des moteurs afin de respecter les limites de vitesse.	Commentaires généraux ➤ La loi ne permet pas d'afficher une vitesse moindre pour les VHR que celle autorisée pour les autres véhicules.
Objectifs ➤ Limiter la circulation des motoneigistes et des vététistes dans les fossés.		Objectifs ➤ Impliquer davantage les municipalités dans la planification des sentiers de VHR.		

# Sécurité (MTQ)

<b>Véhicules hors route</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sensibiliser les clubs de motoneige sur l'importance de bien entretenir les traverses (pour éviter l'accumulation de neige dans la rue et les plaques de glace aux approches, ce qui diminue l'efficacité du freinage).</li> <li>➤ Dû à l'accumulation de neige en cours de saison, mieux choisir les lieux où sont localisées les traverses afin d'améliorer la sécurité.</li> <li>➤ Le MTQ a des efforts à faire pour améliorer l'entretien aux traverses.</li> </ul>				<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Permettre aux municipalités d'afficher une vitesse moindre pour les VHR qui circulent dans des sentiers autorisés en milieu urbain.</li> </ul>

<b>Entretien hivernal</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ On aimerait connaître les statistiques qui permettent de comparer la durée où la chaussée est enneigée ou glacée dans toutes les régions du Québec.</li> <li>➤ Le déneigement des virées d'autobus scolaires semble problématique.</li> </ul>		<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il y a une problématique d'entretien d'hiver sur le réseau local lorsque les abords de route ne sont pas déboisés (ombrage qui diminue l'efficacité des fondants).</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les panneaux de signalisation sont parfois enneigés pendant plusieurs jours.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le passage des véhicules lourds influence l'efficacité des fondants.</li> <li>➤ Depuis quelques années, l'entretien hivernal semble s'être dégradé, en particulier sur la route 113.</li> </ul>
<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Améliorer le temps d'intervention.</li> <li>➤ Améliorer et tenter d'uniformiser l'entretien hivernal pour un niveau d'exigence égal.</li> </ul>		<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Améliorer les mesures de contrôle et de surveillance pour atteindre de meilleurs résultats de l'entretien hivernal et pour avoir une certaine uniformité.</li> <li>➤ Maintenir et améliorer le système d'information pour les usagers de la route et les sensibiliser à l'importance d'adapter leur comportement à l'état de la chaussée.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Modifier le contrat d'entretien lorsqu'une période de circulation intense de véhicules lourds est prévisible.</li> </ul>	
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Informer les gens sur les précautions à prendre avant de prendre la route.</li> </ul>			<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aviser le MTQ dès qu'un problème d'entretien hivernal est constaté.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Réviser le mode d'attribution des contrats de déneigement à des entreprises locales pour s'assurer d'un maintien des emplois et de l'expertise en région.</li> </ul>

# Sécurité (MQ)

<b>Collision avec un animal</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le nombre d'ours et de chevreuils est en croissance.</li> </ul>				
		<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Tenter de diminuer le nombre de collisions avec la grande faune, notamment avec les orignaux.</li> </ul>	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Augmenter la visibilité en bordure des routes.</li> </ul>	
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Indiquer sur la signalisation la présence d'animaux et le nombre de kilomètres impliqués par l'avertissement sur le panneau.</li> <li>➤ Déboiser les emprises.</li> </ul>		<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Augmenter le champ de vision par du débroussaillage.</li> </ul>		

<b>Cyclistes</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La MRC souhaite que le tracé de la Route verte passe par La Sarre.</li> <li>➤ La cohabitation des cyclistes et des véhicules moteurs n'est pas privilégiée.</li> <li>➤ L'aménagement de pistes cyclables hors route contribue à la qualité de vie des résidents, ainsi qu'aux activités familiales et récréotouristiques.</li> <li>➤ Il est souhaité que les montants alloués au pavage des accotements soient plutôt alloués pour des pistes cyclables. En conséquence, les cyclistes circuleraient moins sur la route.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il faudrait éviter que les voies cyclables empruntent le réseau routier national.</li> </ul>		<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ L'implantation des virages à droite sur feux rouges peut représenter un danger pour les cyclistes.</li> </ul>
	<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les montants alloués au pavage des accotements devraient être investis pour des pistes cyclables hors route.</li> </ul>			
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Paver les accotements lors de réfection ou de construction de route.</li> <li>➤ Installer de la signalisation adéquate.</li> </ul>		<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Favoriser la mise en place d'infrastructures.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Continuer le pavage des accotements.</li> <li>➤ Mettre en place une signalisation ou du marquage pour identifier les voies cyclables.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sensibiliser les cyclistes à rouler dans le même sens que les véhicules automobiles.</li> </ul>

# Qualité de vie

<b>Coûts de transport</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Afin de contrer le prix de l'essence à la hausse, le gouvernement pourrait subventionner l'approvisionnement des biens essentiels.</li> <li>➤ Limiter les voyages à vide.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Limiter les voyages à vide.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Minimiser les déplacements à vide par une réglementation qui permettrait le transport de plusieurs types de chargements.</li> <li>➤ Mettre en place un mécanisme (type marché central) qui permettrait d'éviter le transport du bois fini de la région vers Toronto et de Toronto vers les centres de distribution de la région.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Faire une demande au gouvernement afin de réduire les taxes sur l'essence.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Implanter une régie pour coordonner le transport des marchandises afin de minimiser le déplacement à vide de véhicules lourds.</li> <li>➤ Favoriser l'utilisation du ferroviaire sur de longues distances.</li> </ul>

<b>Développement en bordure des axes majeurs</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Problématique à tenir compte dans le prochain schéma.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le trafic lourd à La Sarre devrait être acheminé vers une voie de contournement pour des raisons de qualité de vie.</li> </ul>			
	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Raffiner les mécanismes de concertation lors de projets majeurs (consultation de la population).</li> </ul>			<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Exiger des marges de recul plus importantes pour l'implantation de résidences en bordure des routes pour diminuer les impacts liés aux bruits et aux vibrations.</li> </ul>

<b>Impacts de la circulation des véhicules lourds</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ L'installation d'un résonateur permet de diminuer de moitié le bruit causé par l'utilisation des freins moteurs.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ On déplore que les camionneurs laissent fonctionner leur véhicule durant de longues périodes même si le véhicule est immobilisé.</li> <li>➤ La mise en valeur de lots intramunicipaux accentue les impacts négatifs de la circulation des véhicules lourds sur une plus grande partie du territoire.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il y a des problèmes de bruit liés à l'utilisation des freins moteurs.</li> <li>➤ Le bruit provenant de certaines motos est nuisible.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ L'utilisation du frein moteur est une problématique dans certaines agglomérations.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ À Val-Senneville, le transport de minerai engendre beaucoup de poussière et provoque l'empiètement sur des terrains privés aux intersections.</li> </ul>

# Qualité de vie

## Impacts de la circulation des véhicules lourds

MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sensibiliser les camionneurs aux impacts de l'utilisation des freins moteurs.</li> <li>➤ Intensifier les contrôles sur les freins et les silencieux.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Réglementer le fonctionnement des moteurs lors d'arrêt de longue durée.</li> <li>➤ Augmenter la vérification des freins moteurs et des silencieux des véhicules lourds.</li> <li>➤ Installer des aires de nettoyage des camions à la sortie des routes forestières.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Augmenter les contrôles par les corps policiers des bruits en provenance des motos.</li> <li>➤ Demander aux fabricants de motos de réduire à la source les émissions de bruits.</li> </ul>		<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Pavage des accotements pour réduire les impacts de la circulation des véhicules lourds aux intersections.</li> </ul>

## Impact des véhicules hors route

MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La plupart des problèmes de circulation hors sentier proviennent de motoneigistes qui ne sont pas membres de clubs fédérés.</li> <li>➤ La plupart des motoneigistes accèdent aux sentiers fédérés à partir de leur domicile malgré que cela soit illégal. Cette situation est tolérée.</li> </ul>		<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La Sûreté du Québec tolère la circulation des véhicules hors route sur les chemins publics.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Une distance de 30 mètres est exigée entre un sentier de motoneige et les habitations.</li> </ul>
		<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Tenter de rendre permanent le réseau de motoneiges.</li> <li>➤ Situer les sentiers sur les terres du domaine public, le plus possible.</li> </ul>		<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ajuster la norme de 30 mètres pour la circulation en ville.</li> </ul>

## Paysages

MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le pouvoir des municipalités à réglementer les cimetières automobiles semble limité.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ L'entretien des abords de route laisse à désirer, ce qui ne met pas le paysage en valeur.</li> <li>➤ Le passage de la déchiqueteuse en bordure de route laisse de nombreux débris.</li> <li>➤ Plusieurs carcasses d'autos et autre ferraille sont visibles de la route.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il y a un problème de gravières en bordure des routes qui dégradent le paysage.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La mise en valeur des paysages devrait se faire par le schéma d'aménagement.</li> </ul>	
			<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Valoriser et protéger les paysages comme étant une ressource.</li> </ul>	

## Qualité de vie

<b>Paysages</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Modifier le type de végétation aux abords des routes (ex. plantes rampantes).</li> <li>➤ S'inspirer d'expériences d'ailleurs pour l'entretien des abords de routes (ex. pâturage sur les accotements).</li> <li>➤ Raffermer la réglementation municipale pour limiter l'accumulation de ferraille en bordure des routes.</li> </ul>		<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Déboiser les emprises afin de mettre en valeur les paysages.</li> </ul>	

<b>Publicité le long des routes</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
		<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ On souhaite moins de publicité le long des routes.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La coordination de la publicité le long des routes devrait se faire par le schéma d'aménagement.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Pour la ville de Val-d'Or, il y a un règlement municipal qui encadre l'affichage le long des routes.</li> </ul>

## Environnement

<b>Cadre législatif réglementaire</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
		<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le milieu municipal trouve le ministère de l'Environnement trop exigeant.</li> </ul>		<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les délais d'autorisation sont trop longs pour le démantèlement des barrages de castors.</li> </ul>
			<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Alléger le processus d'approbation environnementale, lors des opérations d'entretien routier, dans le respect des normes.</li> </ul>	
		<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mettre en place des ententes régionales sur certains aspects de l'environnement.</li> <li>➤ Harmoniser les règles des différents organismes en matière environnementale.</li> <li>➤ Adapter les règles concernant la disposition des neiges usées au contexte régional.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Signature d'ententes spécifiques avec le ministère de l'Environnement.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Harmoniser les normes par une régie régionale des transports.</li> </ul>

# Environnement

<b>Impacts des travaux routiers</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Respecter les municipalités qui ne veulent pas appliquer de phytocides.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Dans le cadre de la révision du schéma, les zones sensibles sont identifiées.</li> </ul>	<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il y a dans certains cas des problèmes de contamination au monoxyde de carbone lors de dynamitage à proximité de résidences.</li> </ul>		
		<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Améliorer les mesures d'atténuation afin de réduire les impacts des travaux routiers sur l'environnement.</li> </ul>		
<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le MTQ demande l'approbation de la municipalité avant d'utiliser des phytocides.</li> </ul>		<p>Moyens</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mieux former les travailleurs en matière environnementale.</li> <li>➤ Fournir des détecteurs de monoxyde de carbone aux résidents environnant un site de dynamitage.</li> </ul>	<p>Moyens</p> <p>S'informer mutuellement, MTQ et municipalités, des nouvelles pratiques respectueuses de l'environnement.</p>	

<b>Impacts de l'utilisation des véhicules</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
				<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il faut tenir compte des polluants provenant des autres régions ou états.</li> </ul>
<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sensibiliser la population et les fabricants d'automobiles aux effets à long terme créés par l'utilisation des véhicules motorisés.</li> </ul>		<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Développer le transport en commun ou les modes alternatifs.</li> </ul>		

<b>Déplacement des matières dangereuses</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
		<p>Commentaires généraux</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Une grande quantité de matières dangereuses circule dans le centre-ville de Rouyn-Noranda, ce qui menace la sécurité de la population.</li> </ul>		
		<p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Assurer le déplacement des matières dangereuses de manière à protéger la population et l'environnement.</li> </ul>		

# Environnement

Déplacement des matières dangereuses				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
		Moyens <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Promouvoir la construction d'une voie de contournement à Rouyn-Noranda.</li> <li>➤ Mettre en place un réseau pour le déplacement des matières dangereuses.</li> </ul>		Moyens <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Favoriser le transport des matières dangereuses par train.</li> </ul>

# Domaine récréotouristique

Réseaux à caractère récréotouristique				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
	Commentaires généraux <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Un club de VTT est à s'organiser à l'échelle de la MRC, mais il utiliserait des sentiers distincts de ceux des motoneigistes (ex. sentier du 49<sup>e</sup> parallèle vers Berry).</li> </ul>	Commentaires généraux <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le développement du réseau cyclable ne devrait pas affecter le développement des activités agricoles.</li> </ul>		Commentaires généraux <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Manque de planification des différents organismes (club de motoneigistes et VTT, etc.).</li> <li>➤ Le Volet II est beaucoup utilisé pour développer les réseaux à caractère récréotouristique, mais sans vision d'ensemble.</li> </ul>
				Moyens <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Favoriser l'implantation de liens entre les centres urbains par des réseaux multifonctionnels.</li> <li>➤ Lors de réfection de ponts, prévoir une surlargeur pour les VHR et les vélos.</li> </ul>

Pourvoires				
MRC d'Abitibi	MRC d'Abitibi-Ouest	MRC de Rouyn-Noranda	MRC de Témiscamingue	MRC de Vallée-de-l'Or
Commentaires généraux <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les participants se questionnent sur la pertinence de l'objectif qui apparaît dans le diagnostic.</li> </ul>				Commentaires généraux <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Problématique liée au partage de responsabilités des chemins forestiers.</li> </ul>
		Objectifs <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Assurer la pérennité des chemins forestiers.</li> </ul>	Objectifs <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Tenter de maintenir un accès adéquat et sécuritaire aux pourvoires, ce qui favorise leur développement.</li> </ul>	

# Domaine récréotouristique

<b>Pourvoires</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
			Moyens <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sensibilisation à la cohabitation entre les différents usagers sur les chemins forestiers.</li> <li>➤ Créer un fonds avec les entreprises forestières pour entretenir les chemins forestiers, après la fin de l'exploitation, en partenariat avec les pourvoires.</li> </ul>	

<b>Signalisation</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
	Commentaires généraux <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les intervenants perçoivent le coût de la signalisation touristique comme très élevé.</li> <li>➤ Le marais Antoine à Roquemaure est un bon exemple de site touristique non signalé.</li> </ul>	Commentaires généraux <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les participants notent que le coût de la signalisation touristique est élevé.</li> </ul>	Commentaires généraux <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le coût de la signalisation touristique est élevé.</li> </ul>	Commentaires généraux <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Manque de planification et d'uniformité dans la signalisation touristique.</li> <li>➤ La municipalité de Val-Senneville n'est pas signalée.</li> </ul>
				Objectifs <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Uniformiser la signalisation touristique.</li> </ul>
Moyens <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Installer des panneaux touristiques dans les haltes routières et y indiquer de l'information sur la région.</li> </ul>	Moyens <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Meilleure intégration par l'harmonisation de la signalisation touristique à l'échelle d'une municipalité pour avoir un cachet particulier.</li> </ul>		Moyens <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Diminuer le coût des panneaux touristiques.</li> </ul>	Moyens <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Instaurer des incitatifs à la pose de signalisation touristique (ex. fournir gratuitement le panneau bleu pour la première année).</li> <li>➤ Meilleure concertation entre les MRC pour la signalisation des circuits touristiques.</li> </ul>

<b>Haltes routières</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
Commentaires généraux <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il y a un problème de vandalisme aux haltes routières, ce qui rend difficile l'amélioration des services offerts.</li> <li>➤ Afin de définir les objectifs, il faut répondre aux questions suivantes :               <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Quelle est la vocation d'une halte routière?</li> <li>➤ Quels sont les services que l'on doit y trouver?</li> <li>➤ Quels sont les besoins?</li> <li>➤ Y a-t-il suffisamment de haltes routières?</li> </ul> </li> </ul>	Commentaires généraux <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il y a un problème de vandalisme aux haltes routières, ce qui rend difficile l'amélioration des services offerts.</li> </ul>	Commentaires généraux <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ L'aménagement de haltes routières ne doit pas se faire au détriment des activités agricoles.</li> </ul>	Commentaires généraux <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ On souhaite l'implantation d'une halte routière dans l'est du Témiscamingue.</li> <li>➤ Certains participants s'interrogent sur le concept actuel des haltes routières en lien avec le développement économique des municipalités environnantes.</li> </ul>	Commentaires généraux <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La halte routière Villebon n'est pas localisée à un endroit qui permet de mettre en valeur le paysage.</li> </ul>

## Domaine récréotouristique

<b>Haltes routières</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
		<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Favoriser la mise en valeur des paysages lors de l'implantation d'éventuelles haltes routières, à l'extérieur des zones agricoles.</li> </ul>	<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Augmenter le nombre de haltes routières.</li> </ul>	
	<b>Moyens</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Fermer les haltes routières la nuit pour éviter le vandalisme.</li> </ul>	<b>Moyens</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Implanter une halte routière en haut de la côte Joannès (de type belvédère).</li> <li>➤ Rendre disponible de l'information touristique dans les haltes.</li> </ul>	<b>Moyens</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Favoriser l'usage des parcs municipaux comme halte routière.</li> </ul>	<b>Moyens</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La halte routière Villebon devrait être relocalisée dans la réserve faunique La Vérendrye.</li> <li>➤ Implanter des informations à caractère touristique dans les haltes routières (ex. cartes routières, attraits touristiques, etc.).</li> </ul>

<b>Ponts couverts</b>				
<b>MRC d'Abitibi</b>	<b>MRC d'Abitibi-Ouest</b>	<b>MRC de Rouyn-Noranda</b>	<b>MRC de Témiscamingue</b>	<b>MRC de Vallée-de-l'Or</b>
<b>Commentaires généraux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les ponts couverts amènent des problèmes d'entretien hivernal.</li> <li>➤ Les ponts couverts isolés sont vandalisés.</li> <li>➤ Il est très coûteux d'assurer l'accès à tous les ponts couverts.</li> </ul>	<b>Commentaires généraux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les ponts couverts sont importants pour les municipalités mais posent un problème de financement pour l'entretien.</li> </ul>			
<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Assurer l'entretien de certains ponts couverts et contribuer à leur mise en valeur.</li> </ul>	<b>Objectifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maintenir la signalisation des ponts couverts sur le réseau du MTQ.</li> </ul>			
<b>Moyens</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Définir quels ponts couverts devraient être conservés.</li> <li>➤ Le MTQ devra investir dans les ponts couverts.</li> </ul>				<b>Moyens</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mettre en place un programme d'aide pour conserver les ponts couverts en bon état.</li> </ul>

### Commentaires généraux

- Il est important que le MTQ maintienne en poste son personnel sur le territoire de la MRC d'Abitibi-Ouest.
- MRC d'Abitibi – Les participants considèrent qu'une quote-part sur l'exploitation des ressources naturelles doit être retenue pour être investie en Abitibi-Témiscamingue (modèle albertain déjà présenté en commission municipale). Une partie des taxes perçues sur l'essence et l'émission des permis devrait être investie sur les routes en région.