

BILAN SUR L'APPLICATION DE LA LOI
SUR L'AMÉNAGEMENT ET L'URBANISME

Direction
de la
planification
stratégique
en
transport

CANQ
TR
PST
PST
115

Québec 

698681

**BILAN SUR L'APPLICATION DE LA LOI
SUR L'AMÉNAGEMENT ET L'URBANISME**

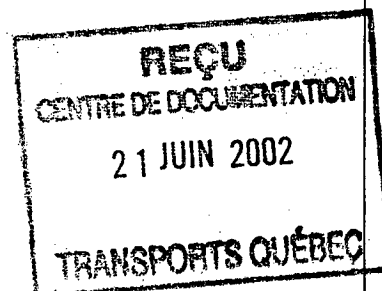
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Direction de la planification stratégique en transport

Service de l'économie et du plan directeur en transport

Rédaction

André Morin
Ginette Lalonde
Patrick Lessard



30 avril 1998

CANQ
TR
PST
PST
115

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, boul. RENÉ-LÉVESQUE EST, 21^e étage
QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA
G1R 5H1

AVANT-PROPOS

Le présent document dresse un bilan du traitement des dossiers relatifs à l'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), depuis la régionalisation de cette activité au sein du ministère des Transports du Québec (MTQ), en juin 1995. Relativement à ce sujet et au processus de traitement en découlant, nous reproduisons, en annexe, les lettres qu'adressait M. Yvan Demers, alors sous-ministre des Transports, aux sous-ministres adjoints du Ministère et à M. André Trudeau, alors sous-ministre des Affaires municipales, en date du 14 juin 1995 (annexe 1).

Les dossiers visés dans le présent exercice de bilan sont essentiellement ceux de révision et de modification des schémas d'aménagement, d'adoption et de modification de règlements de contrôle intérimaire, de publication d'avis d'intervention ministériels en vertu des articles 149 et suivants de la loi ainsi que certains dossiers de portée générale ou interministérielle (modifications à la LAU; forme des avis à être produits par les ministères; processus d'appréciation des modifications des schémas, etc.).

Le document a été réalisé par M^{me} Ginette Lalonde et M. André Morin, du Service de l'économie et du plan directeur en transport, assistés de M. Patrick Lessard, stagiaire. Il intègre non seulement leur lecture et leur analyse de la situation mais également celles des interlocuteurs ministériels des unités tant territoriales que centrales visées. Ces derniers ont été rencontrés au cours de quatre réunions précédant la rédaction finale du présent document. Les comptes rendus à cet égard sont reproduits dans l'annexe 2.

Par ailleurs, le bilan prend également en considération les réponses et commentaires recueillis auprès des aménagistes régionaux par l'entremise d'un questionnaire (annexe 3) qui leur fut remis lors du 11^e Colloque annuel de l'Association des aménagistes régionaux du Québec (AARQ), tenu à Bromont les 29 et 30 mai 1997, colloque auquel assistèrent MM. Pierre Beaudoin et André Morin, du Service de l'économie et du plan directeur en transport.

SOMMAIRE

Le ministère des Transports s'acquitte de ses obligations légales à l'égard de l'application de la LAU. La régionalisation de cette activité a de plus favorisé, comme cela était voulu, le rapprochement de l'action du Ministère et de sa clientèle, permettant des relations plus fructueuses. Il reste toutefois place à de l'amélioration.

• Ressources humaines

Les unités centrales visées et les unités territoriales¹ ont au moins une personne désignée comme répondant pour les dossiers d'application de la LAU. Il ne s'agit toutefois pas d'un dossier auquel ces personnes sont affectées exclusivement.

Pour les unités centrales, l'apport des répondants à l'application de la LAU n'oblige pas nécessairement une disponibilité à plein temps. La disponibilité exigée dans leur cas peut être variable selon la nature des dossiers et elle touche l'ensemble du territoire.

Par ailleurs, il y aurait lieu de revoir les mécanismes de contribution des unités centrales pour répondre aux besoins des dossiers selon leur importance et leur impact au regard de l'aménagement du territoire et leur degré d'évolution et de changement, et selon la présence ou non d'expertise en régions. Dans plusieurs cas, une contribution à la demande ou au besoin pourrait être suffisante.

Les répondants des unités territoriales pour les dossiers d'application de la LAU sont aussi généralement engagés dans les dossiers d'environnement et de développement régional ainsi que dans ceux relatifs à l'exécution d'un plan de transport.

Quant au rôle du Service de l'économie et du plan directeur en transport, au fur et à mesure de la responsabilisation des unités territoriales dans le traitement de ces dossiers, il s'est de plus en plus transformé en contribution sectorielle, au même titre que les autres unités centrales, avec une lecture plus horizontale ou s'attardant sur des mises en relation de problèmes ou d'éléments de problèmes soulevés dans les documents de révision des schémas portés à sa connaissance.

En fonction de la mise en place de la nouvelle Direction générale des politiques et de la sécurité en transport, il serait opportun de maintenir une unité centrale répondante auprès du ministère des Affaires municipales pour les dossiers généraux de nature interministérielle, voire gouvernementale, tel que le dossier des modifications à la LAU. Par ailleurs, cette unité devrait également agir comme registraire de l'ensemble des dossiers d'application de la LAU.

¹ Voir l'annexe 4 pour la liste des répondants et des unités visées.

- **Expertise et soutien**

Compte tenu de l'état d'avancement de plusieurs dossiers du Ministère, les experts doivent souvent s'appuyer sur des pratiques plutôt que sur des règles officiellement adoptées. Par ailleurs, des besoins de bonification ou d'amélioration sont précisés notamment en fait de données et de modèles, et également en ce qui concerne leur intégration et la communication.

Des diagnostics régionalisés des transports avaient été demandés afin de permettre aux unités territoriales de satisfaire plus aisément aux exigences de la LAU en ayant un cadre de référence, en l'absence de plans de transport achevés. Aucun document à cet effet n'a été mis au point à ce jour, mais l'amorce récente de la majorité des plans de transport régionaux et leur prise en charge par les unités territoriales devraient permettre de répondre à cette demande dans un avenir prochain.

Plusieurs outils (politiques, règles, etc.) sont toutefois en voie de réalisation au Ministère. Les expertises et l'information en découlant nécessitent des adaptations constantes. Il en ressort la nécessité d'un processus informationnel suivi afin que chacun ait constamment la même information, à jour, pour le traitement des dossiers au fur et à mesure de leur arrivée. Cela vaut également pour s'assurer de la cohérence des messages véhiculés et de leur évolution.

Pour mieux circonscrire cette question, il serait opportun de colliger et de mettre à jour l'état d'avancement des dossiers d'études, de projets de politique et de politiques avec les dates d'entrée en vigueur. Par ailleurs, un document de formation avait été produit en 1994 à l'intention des directions territoriales dans le cadre de la démarche de révision des schémas d'aménagement. Ce document devrait être mis à jour sous la forme d'un document de référence.

La mise en place d'un forum, c'est-à-dire de mécanismes officiels de concertation et de diffusion de l'information pour les dossiers d'aménagement du territoire serait appréciée. Cela permettrait aux répondants des unités tant centrales que territoriales de faire connaître leurs expériences respectives et d'intégrer de façon plus appropriée, notamment au sujet des avis ministériels, les visions ministérielles provenant des unités centrales aux réalités et aux particularités d'application dans le milieu.

Il s'avérerait également nécessaire d'utiliser des véhicules informatiques, tel intranet, pour diffuser l'information à jour pertinente quant au traitement des dossiers d'aménagement du territoire, et ce, en prévoyant un site dédié à l'application de la LAU.

- **Traitement des dossiers**

Les dossiers d'aménagement du territoire portés à la connaissance du Ministère et le traitement qui leur est accordé soulèvent des interrogations quant à la portée, à la compréhension et à l'interprétation par les divers acteurs, des nouvelles dispositions de la LAU, principalement celles relatives à la planification des transports. Des discussions sur la pratique des différents répondants à la lumière de l'avancement actuel de la révision des schémas devraient permettre de clarifier ces questionnements.

Au regard des modifications aux schémas d'aménagement, les avis ministériels donnés sur des projets de règlement de modification pour lesquels les municipalités régionales de comté (MRC) ne réclament pas d'avis ne semblent pas être acheminés aux MRC, même si le ministère des Affaires municipales précise que des avis peuvent être émis si cela est jugé pertinent. Il y aurait donc lieu de clarifier cette procédure avec le ministère des Affaires municipales.

En ce qui concerne les avis d'intervention, il faudrait s'assurer d'une sortie hâtive des programmations annuelles approuvées. Si elles sont connues trop tardivement et que, conséquemment, les avis d'intervention ne sont pas publiés assez tôt, une réponse de non-conformité qui serait formulée par une MRC pourrait compromettre l'échéancier de réalisation prévu pour un projet.

L'absence de positions précises dans certains domaines particuliers oblige le Ministère à formuler des commentaires sur la base de pratiques non officielles mais existantes, ce qui peut rendre difficile l'expression d'objections officielles à l'entrée en vigueur d'un schéma, motivées au sens de la LAU. Dans de tels cas, il y aurait lieu d'étayer l'argumentaire des avis ministériels en se fondant sur des pratiques non officielles mais existantes et également en fonction des orientations et des objectifs que se donnent les MRC.

Par ailleurs, on devrait faire le point sur l'état d'avancement des dossiers de développement régional (planification stratégique, ententes-cadres générales et spécifiques intervenues, entrée en vigueur de la nouvelle *Politique de soutien au développement local et régional*, etc.) de sorte que ces démarches soient harmonisées avec les démarches en cours en matière d'aménagement du territoire et de planification des transports en général.

De fait, le suivi et le traitement des dossiers d'application de la LAU recoupent souvent plusieurs autres démarches de planification et qui ne sont pas toutes de la seule compétence du MTQ. C'est pourquoi il y a nécessité de prévoir des mécanismes officiels de rencontres intersectorielles et interministérielles, non seulement avec le ministère des Affaires municipales, mais également avec les MRC et les autres acteurs d'importance en matière d'aménagement du territoire et de planification des transports tels que, dans la région de Montréal, le ministère d'État à la Métropole et l'Agence métropolitaine de transport.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
1 CONTEXTE.....	3
1.1 Historique.....	3
1.1.1 Modifications à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.....	5
1.1.2 Révision des schémas d'aménagement	11
1.1.3 Réorganisation administrative.....	11
1.1.4 Sessions de formation	12
1.2 Contexte actuel.....	13
1.2.1 Définition des rôles.....	13
1.2.2 Ressources humaines et expertise	14
1.2.3 Relations avec le ministère des Affaires municipales et rencontres interministérielles	14
1.2.4 État d'avancement de la révision.....	17
1.2.5 Règlements de contrôle intérimaire.....	17
1.2.6 Modifications aux schémas d'aménagement.....	18
1.2.7 Avis d'intervention	19
2 EXPOSÉ DE LA SITUATION.....	21
2.1 Documents de révision des schémas soumis au Ministère.....	21
2.1.1 Document sur les objets de la révision (DOR)	21
2.1.2 Projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR).....	21
2.1.3 Projet de schéma d'aménagement révisé pour la consultation publique ...	23
2.1.4 Schéma d'aménagement révisé (SAR).....	23

2.2 Production des avis	24
2.2.1 Respect des échéances	24
2.2.2 Commentaires du ministère des Affaires municipales sur la qualité des réponses du ministère des Transports	24
2.2.3 Harmonisation des avis.....	25
2.2.4 Harmonisation des différentes démarches de planification	26
2.3 Soutien.....	27
2.3.1 Outils mis à la disposition des acteurs	27
2.3.2 Quantité et expertise des ressources disponibles	28
2.3.3 Soutien des unités centrales	29
2.3.4 Soutien accordé aux municipalités régionales de comté	30
3 SYNTHÈSE.....	31
3.1 Atteinte des objectifs.....	31
3.1.1 Obligations de la loi.....	31
3.1.2 Orientations, positions et politiques.....	32
3.1.3 Service aux usagers.....	32
3.1.4 Interrelation aménagement-transport.....	33
CONCLUSION	35
ANNEXE 1 : Lettres de M. Yvan Demers, sous-ministre des Transports.....	37
ANNEXE 2 : Comptes rendus des réunions sur le bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, tenues les 19, 20, 26 et 27 juin 1997 ...	45
ANNEXE 3 : Questionnaire remis aux aménagistes lors du 11^e Colloque annuel de l'Association des aménagistes régionaux du Québec sur les états généraux de la révision mai 1997.....	71
ANNEXE 4 : Application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme – Liste des répondants des unités centrales et territoriales du Ministère des Transports.....	77

ANNEXE 5 : Évolution du contenu des documents produits par les municipalités régionales de comté en fonction des commentaires exprimés par le ministère des Transports	81
ANNEXE 6 : Révision des schémas d'aménagement – État d'avancement au 30 avril 1998.....	121

INTRODUCTION

Lors de la réunion des directeurs du Ministère, les 18 et 19 mai 1995, M. Yvan Demers, alors sous-ministre des Transports, abordait ainsi l'approche ministérielle pour le traitement des dossiers d'aménagement du territoire :

Différentes activités ont été régionalisées dans les derniers mois et le personnel des directions territoriales qui doit exercer ces nouvelles activités a probablement reçu une formation condensée mais pertinente à ce sujet. Outre les activités reliées au transport en commun et au transport adapté, celles reliées au domaine de l'aménagement du territoire l'ont été plus récemment. J'ai été à même d'apprécier les documents qui ont été produits et les sessions de formation qui ont été données à ce sujet...

Une fois le personnel formé ou du moins «sensibilisé » à ces nouvelles tâches, il faut comprendre que les liens entre les différentes unités du Ministère ne sont pas coupés comme un cordon ombilical. D'une part, il faut admettre que la personne mandatée en territoire pour une nouvelle activité n'est pas nécessairement devenue spécialiste du domaine, malgré la qualité de la documentation et de la formation reçues. Elle a donc intérêt à recourir au besoin au noyau de spécialistes qui touchent un domaine en particulier au Ministère. D'autre part, il faut retenir que les unités dites d'encadrement ou de politiques, outre qu'elles détiennent une expertise spécifique, doivent assumer un certain rôle d'harmonisation dans les activités transférées. Il leur revient également d'effectuer des évaluations et des bilans sur l'application d'activités décentralisées. Ceci est particulièrement vrai dans des domaines comme l'aménagement du territoire ou le développement régional, domaines fortement liés à un ensemble de politiques ministérielles et gouvernementales.

J'insiste donc pour que ces échanges entre les unités impliquées dans un même dossier deviennent un véritable partenariat et soient perçus comme une dynamique puissante qui permette de combiner les forces de chacune pour offrir un service de qualité à nos clientèles... En bout de ligne, il est essentiel que dans des domaines où l'apport de différentes unités est requis, les partenaires internes du Ministère s'informent mutuellement avant de prendre contact avec la clientèle externe. Il faut éviter de présenter à nos clientèles une image d'incohérence, un double message ou un message incomplet.

C'est donc dans un souci de cohérence des actions et d'harmonisation des échanges du MTQ avec les autres acteurs en présence qu'est produit ce bilan ministériel sur les dossiers découlant de l'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), depuis la régionalisation de ce dossier en 1995.

1 CONTEXTE

1.1 Historique

À l'automne 1990, en prévision de la révision des schémas d'aménagement, le ministère des Affaires municipales entreprit une démarche de bilan des schémas d'aménagement en vigueur qui donna lieu à la production, en février 1992, de trois documents :

- *La révision des schémas d'aménagement – Démarche de consultation*¹;
- *La révision des schémas d'aménagement – Bilan des schémas d'aménagement et perspectives de révision*²;
- *La révision des schémas d'aménagement – Modifications législatives relatives à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme*³.

La consultation qui s'amorçait devait permettre d'assurer à la nouvelle génération de schémas d'aménagement un contenu et une approche renouvelés. Le ministère des Affaires municipales entendait également proposer des modifications importantes au processus d'élaboration des schémas d'aménagement et clarifier la question des avis d'intervention gouvernementale sur le territoire des municipalités régionales de comté (MRC) et des communautés urbaines. Différentes autres modifications législatives liées à l'évolution de la pratique de l'urbanisme étaient aussi soumises à la consultation.

Cette consultation, qui devait permettre au ministère des Affaires municipales de dégager des orientations pour la préparation, l'organisation et le déroulement de la phase de révision, s'appuyait sur un bilan des schémas en vigueur et des propositions de modifications législatives.

Le document intitulé *La révision des schémas d'aménagement – Bilan des schémas d'aménagement et perspectives de révision* traçait alors un bilan d'ensemble de la mise en application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et comportait une évaluation du contenu et des étapes d'élaboration des schémas d'aménagement. Il dégageait en outre les principaux enjeux d'aménagement ainsi que les perspectives de la révision concernant les schémas d'aménagement, les orientations gouvernementales et le processus de planification.

¹ MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, *La révision des schémas d'aménagement – Démarche de consultation*, Québec, Ministère des Affaires municipales, février 1992.

² MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, *La révision des schémas d'aménagement – Bilan des schémas d'aménagement et perspectives de révision*, Québec, Ministère des Affaires municipales, février 1992.

³ MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, *La révision des schémas d'aménagement – Modifications législatives relatives à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme*, Québec, Ministère des Affaires municipales, février 1992.

Quant au document ayant pour titre *La révision des schémas d'aménagement – Modifications législatives relatives à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme*¹, il proposait des adaptations à la LAU, visant particulièrement à améliorer les dispositions législatives relatives au contenu des schémas ainsi qu'à simplifier et à clarifier les étapes de la révision. Ces propositions découlaient de l'expérience vécue jusqu'alors par les différents acteurs et des perspectives envisageables pour la révision.

Les organismes consultés furent le milieu municipal par l'entremise des deux unions municipales, soit l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec (UMRCQ) et l'Union des municipalités du Québec (UMQ), ainsi que les ministères et organismes gouvernementaux visés par l'application de la LAU. Les associations professionnelles touchées furent également consultées.

Il importe de souligner que, autant en matière de bilan que sur le chapitre des propositions de modifications législatives, la question du transport terrestre constituait un élément de premier plan. Toutefois, malgré les représentations du Ministère selon lesquelles l'ensemble des modes et des systèmes de transport devait être abordé par les MRC et les communautés urbaines dans le cadre de la révision de leur schéma d'aménagement, le ministre des Affaires municipales maintint et obtint que seul le transport terrestre soit retenu en fait de contenu obligatoire du schéma. Les transports maritime et aérien étaient retenus dans le cas du contenu facultatif quant à leur description et planification et comme élément obligatoire quant à l'identification des infrastructures et des équipements d'importance sur le territoire visé.

Les nouvelles dispositions de la LAU découlant de la démarche alors entreprise par le ministère des Affaires municipales sont entrées en vigueur le 1^{er} mai 1993. Ces modifications visaient trois volets particuliers à savoir :

- la révision des schémas d'aménagement;
- la bonification des pouvoirs en matière d'urbanisme et d'aménagement : contribution dans le cas des parcs; implantation et gestion de parcs régionaux; pouvoirs en matière de lotissement; recours et sanctions; mise en œuvre de sociétés d'initiative et de développement d'artères commerciales (SIDAC);
- l'assouplissement de certaines dispositions relatives au regroupement des municipalités.

Pour le présent bilan et compte tenu des principales préoccupations concernant le Ministère à l'égard de l'application de la LAU, que ce soit sur le plan des contenus visés ou sur le plan du processus d'application de la loi, seul le premier volet portant sur la révision des schémas d'aménagement retient ici l'attention. Les modifications apportées à la loi s'y référant se rapportent notamment aux aspects suivants qu'il importe de rappeler :

- le contenu des schémas;
- le processus de révision des schémas;
- la procédure relative aux interventions gouvernementales.

¹ MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, *La révision des schémas d'aménagement – Modifications législatives relatives à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme*, Québec, Ministère des Affaires municipales, février 1992.

1.1.1 Modifications à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

- **Contenu des schémas**

Comme nous l'avons déjà souligné, il est ressorti de l'évaluation de la première génération de schémas et des perspectives de révision à retenir que les transports s'avèrent une dimension importante de l'aménagement du territoire. C'est pourquoi les modifications apportées à la loi, plus précisément au paragraphe 7 de l'article 5 et au paragraphe 5 de l'article 6, concernent la planification du transport terrestre, maritime et aérien.

Planification du transport terrestre (contenu obligatoire, art. 5 (7))

Le schéma d'aménagement doit, à l'égard du territoire de la municipalité régionale de comté, décrire et planifier l'organisation du transport terrestre et à cette fin :

- a) indiquer la nature des infrastructures et des équipements de transport terrestre importants qui existent ainsi que l'endroit où ils sont situés;
- b) compte tenu du caractère adéquat ou non des infrastructures et des équipements visés au point précédent, de la demande prévisible en matière de transport et de la part anticipée du transport devant être assurée par les divers modes, indiquer :
 - les principales améliorations devant être apportées à ces infrastructures et à ces équipements;
 - la nature des nouvelles infrastructures et des nouveaux équipements de transport terrestre importants dont la mise en place est projetée, ainsi que l'endroit où ils seront situés.

Organisation du transport maritime et aérien (contenu facultatif, art. 6 (5))

Le schéma d'aménagement peut, à l'égard du territoire de la municipalité régionale de comté, décrire l'organisation du transport maritime et aérien en indiquant les modalités de l'intégration, dans le système de transport, de ces infrastructures et des équipements de transport avec ceux du transport terrestre.

Toutefois, en vertu de l'article 5 (8) de la loi, le schéma d'aménagement doit, à l'égard du territoire de la municipalité régionale de comté, indiquer la nature des infrastructures et des équipements importants de transport maritime et aérien existants et projetés ainsi que leur localisation approximative.

Contraintes majeures à l'occupation du sol occasionnées par les voies de circulation
(contenu obligatoire, art. 5 (5))

Le schéma d'aménagement doit, à l'égard du territoire de la municipalité régionale de comté, déterminer les voies de circulation¹ dont la présence, actuelle ou projetée, dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général.

Pour ces zones de contraintes, il y a obligation d'établir, dans le document complémentaire, des règles minimales en matière de zonage et de lotissement auxquelles doivent se conformer les municipalités (art. 5, al. 2 (2)).

Zones prioritaires d'aménagement
(contenu facultatif, art. 6 (1))

Le schéma d'aménagement peut, à l'égard du territoire de la municipalité régionale de comté, déterminer toute zone, principalement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, susceptible de faire l'objet, de façon prioritaire, d'un aménagement ou d'un réaménagement; établir la priorité entre ces zones ainsi déterminées; déterminer pour une telle zone ou pour les différentes parties de celle-ci les affectations du sol et la densité approximative d'occupation.

Les objectifs de cette modification à la loi sont :

- d'assurer une meilleure gestion de l'urbanisation;
- de consolider les noyaux existants;
- d'éviter des frais supplémentaires occasionnés par une trop grande dispersion des activités sur le territoire.

Plan d'action
(contenu obligatoire, art. 7 (1.1°))

Le schéma d'aménagement doit être accompagné d'un plan d'action, en vue de la mise en œuvre du schéma, qui mentionne notamment les étapes de cette dernière, les municipalités, les organismes publics, les ministères et mandataires du gouvernement et les autres personnes susceptibles d'y participer, les moyens prévus pour favoriser la coordination des actions de ces participants et, dans le cas de l'aménagement ou du réaménagement prioritaire prévu dans toute zone déterminée conformément à l'article 6 (1), l'échéance prévue pour chaque étape de la mise en place des infrastructures et des équipements projetés.

¹ La LAU (art. 1 (10)) définit une voie de circulation comme « tout endroit ou structure affecté à la circulation des véhicules ou des piétons, notamment une route, rue ou ruelle, un trottoir, un sentier de piétons, une piste cyclable, une piste de motoneige, un sentier de randonnée, une place publique ou une aire publique de stationnement ».

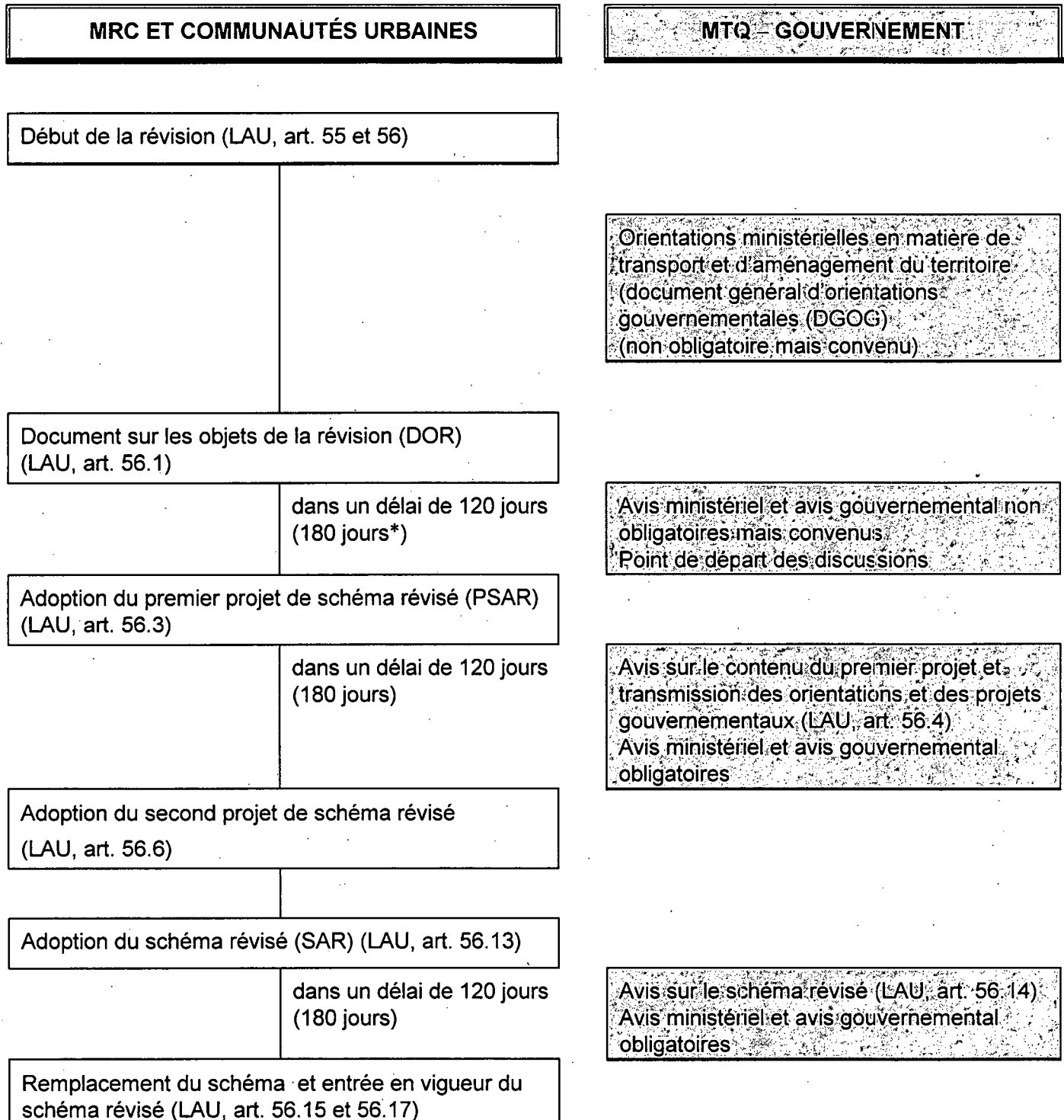
- **Processus de révision des schémas**

Les modifications au processus de révision ont pour effet de clarifier les délais, de réduire le nombre d'étapes, d'améliorer les relations avec les municipalités locales ainsi qu'avec les MRC adjacentes et de rendre plus flexible l'utilisation du contrôle intérimaire. Ainsi, les nouvelles dispositions introduisent une procédure renouvelée de révision des schémas d'aménagement, qui se résume à cinq étapes d'élaboration, auxquelles s'ajoute celle de l'entrée en vigueur, associées à quatre étapes de consultation ou de conciliation.

La figure 1 illustre le processus de révision des schémas d'aménagement, aux termes de la loi révisée.

Figure 1

LE PROCESSUS DE RÉVISION DES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT



* On compte 120 jours pour les MRC et 180 jours pour les communautés urbaines.

- **Procédure relative aux interventions gouvernementales**

Les modifications apportées à la loi sur le chapitre des interventions gouvernementales (art. 149 et suivants) visaient à dissiper le caractère trop général de ces dispositions. Les modifications avaient donc pour objet de préciser les interventions devant être assujetties à la production d'avis gouvernementaux, soit celles qui ont un impact majeur sur l'aménagement du territoire et qui n'étaient pas assujetties antérieurement, et d'explicitier les pratiques de mise en vigueur.

Parmi les interventions assujetties à la procédure, celles qui peuvent intéresser le ministère des Transports sont :

- toute nouvelle utilisation ou tout changement d'utilisation d'un immeuble;
- tous travaux effectués sur le sol;
- tout projet de construction, d'installation, de démolition, de retrait, d'agrandissement ou de déplacement d'un bâtiment, d'un équipement ou d'une infrastructure.

Il importe d'indiquer que les modifications précisent également les interventions exclues de la procédure, notamment les travaux de réfection et d'entretien comme le repavage d'une route.

Pour ce qui est des pratiques de mise en vigueur, les modifications à la loi viennent préciser qu'une intervention est réputée conforme au schéma d'aménagement si la MRC ou la communauté urbaine ne produit pas d'avis de conformité à l'intérieur du délai de 120 jours suivant la signification de l'avis d'intervention (art. 157 (2)). De plus, elles clarifient la période de validité de l'avis de conformité pour une période de temps permettant la réalisation d'études d'avant-projet, soit trois ans, et assurent également que les projets dont la réalisation n'aura pas été entreprise à la date indiquée dans l'avis devront à nouveau subir le test de la conformité, le contexte, voire le schéma d'aménagement, ayant pu évoluer (art. 151 (3)). Elles ont également revu les délais d'analyse impartis aux répondants gouvernementaux visés.

Quant à la pratique interne, au ministère des Transports, rappelons simplement que depuis le mois de mai 1994, en vertu du décret 701-94, le directeur territorial, le chef du Service des inventaires et du plan ou le chef du Service des projets sont autorisés à signer l'avis d'intervention.

Le tableau 1 indique les principales interventions assujetties à la production d'avis gouvernementaux.

Tableau 1

INTERVENTIONS ASSUJETTIES À LA PRODUCTION D'AVIS GOUVERNEMENTAUX

BÂTIMENTS	ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES
«CONSTRUIT, INSTALLÉ, DÉMOLIT, RETIRE, AGRANDIT OU DÉPLACE»	«CONSTRUIT, INSTALLÉ, DÉMOLIT, RETIRE, AGRANDIT OU DÉPLACE»
«NOUVEL USAGE» «CHANGEMENT D'USAGE»	«NOUVEL USAGE» «CHANGEMENT D'USAGE»

- immeubles de bureaux;
- centres hospitaliers;
- **laboratoires, centres de recherche;**
- palais de justice et centres de détention;
- bureaux d'enregistrement;
- musées, centres d'interprétation;
- bibliothèques, centres d'exposition;
- **centres d'information touristique;**
- aquariums, zoos;
- stades, vélodromes;
- établissements commerciaux;
- écoles;
- centres de congrès;
- **gares, terminus;**
- **gares maritimes, aéroports;**
- **entrepôts, garages.**

- **routes, échangeurs, ponts;**
- **haltes routières, stationnements;**
- lignes de transport d'énergie;
- gazoducs, oléoducs;
- barrages, digues, canaux;
- **quais, débarcadères;**
- centrales de production d'énergie;
- postes de transformation;
- usines d'eau lourde;
- équipement pour traiter le combustible nucléaire;
- installations pour traiter les eaux usées;
- installations pour gazéification;
- installations pour liquéfaction du gaz;
- tours de communication.

Note : Les éléments en caractère gras sont ceux qui sont susceptibles de toucher plus particulièrement le ministère des Transports.

Source : *Formation en aménagement du territoire et en développement régional – Cadre d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et de la Politique gouvernementale de développement régional*, Québec, Transports Québec, novembre 1994.

1.1.2 Révision des schémas d'aménagement

Comme nous l'avons illustré par la procédure de révision des schémas d'aménagement présentée précédemment, la révision en question, aux termes de la loi modifiée, procède en quatre grandes étapes :

- la production d'un document indiquant les principaux objets de révision (DOR);
- la production de la première version du schéma révisé (PSAR);
- la production de la seconde version du schéma révisé aux fins de consultation publique;
- l'adoption du schéma d'aménagement révisé (SAR) et son entrée en vigueur.

La portée de ces différents documents sera explicitée dans la deuxième partie du présent bilan. Soulignons simplement qu'en vue de cet exercice de révision la loi prévoit la production d'avis gouvernementaux (orientations, projets, commentaires, objections, etc.) uniquement aux étapes du PSAR et du SAR. Plutôt que d'attendre ces deux étapes de la révision pour signifier des orientations, il fut convenu, même si ce n'était pas exigé par la loi, de produire un document général d'orientations gouvernementales (DGOG), lequel fut terminé en 1994 et suivi, en 1995, d'un *addenda* ou document complémentaire. Un autre document complémentaire intitulé *La protection du territoire et des activités agricoles*¹, a suivi en juin 1997.

Pour contribuer à la production de ce document, le ministère des Transports produisit en juin 1993 le document ayant pour titre *Orientations ministérielles en transport et en aménagement du territoire*². Une contribution complémentaire fut réalisée pour le second document gouvernemental.

Pour les ministères et organismes gouvernementaux touchés par l'application de la LAU, la révision des schémas d'aménagement, aux termes des nouvelles dispositions de la loi, débuta formellement à l'automne 1993, alors que le DOR de la MRC du Haut-Saint-François était porté à la connaissance et à l'appréciation du gouvernement.

1.1.3 Réorganisation administrative

La réorganisation administrative du Ministère intervenue et mise en place en 1993 était basée sur une approche régionalisée de la planification et reflétait la volonté ministérielle de concertation et de coordination de ses actions avec celles de ses partenaires et des autres acteurs en matière d'aménagement du territoire. Le rapprochement du niveau de décision du citoyen, l'augmentation de l'autonomie et la responsabilisation accrue des unités territoriales sont au nombre des principes directeurs ayant guidé la nouvelle organisation.

¹ MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement – La protection du territoire agricole et des activités agricoles – Document complémentaire*, Québec, Ministère des Affaires municipales, juin 1997.

² MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Orientations ministérielles en transport et en aménagement du territoire*, Québec, Transports Québec, juin 1993.

Furent alors créées quatre directions générales de territoire comportant des services de plan et programmes, regroupant seize directions territoriales¹ comprenant des services de liaisons avec les partenaires et les usagers, d'inventaires et de plan ainsi que de projets. Antérieurement, seules les activités liées aux opérations de voirie étaient de compétence régionale, alors que les nouvelles unités territoriales étaient dès lors appelées à assumer l'ensemble des activités liées à la planification, à la gestion et à l'exploitation de la voirie et des systèmes de transport.

Il importe de mentionner que, en plus des modifications à son fonctionnement administratif, le Ministère avait déjà adopté une nouvelle approche intégrée de planification et d'intervention en matière de transport devant se traduire par l'élaboration de plans de transport, définis de la façon suivante :

Un outil ministériel servant à prévoir et à hiérarchiser pour tous les modes de transport les interventions pouvant répondre de la façon la plus appropriée aux besoins de déplacement des personnes et des marchandises à l'intérieur d'un territoire donné².

De plus, la mission du Ministère d'assurer, sur l'ensemble du territoire québécois, la circulation des personnes et des marchandises par la mise au point, le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport reflétait et reflète toujours l'engagement du ministère des Transports envers la population du Québec, à savoir qu'elle ait accès aux modes de transport appropriés. Selon les besoins, il s'agira des modes terrestres (routier et ferroviaire), maritime ou aérien et, dans une perspective intermodale, d'une combinaison de ces modes. Dans le cadre de sa planification stratégique 1992-1995, afin de réaliser efficacement sa mission, le Ministère s'était fixé des buts qui étaient, par ordre de priorité :

- le maintien et la remise en état du patrimoine routier et des équipements de transport;
- le développement et l'intégration des modes et des systèmes de transport;
- le soutien au développement socio-économique du Québec;
- la gestion harmonieuse du transfert du réseau routier local aux municipalités.

1.1.4 Sessions de formation

Conséquemment à la réorganisation administrative, plusieurs activités furent désignées comme devant être décentralisées, notamment :

- l'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme;
- l'application de la *Politique de développement régional*;
- les avis d'intervention en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme;
- la production d'avis et de commentaires techniques divers.

¹ Le Ministère compte maintenant trois directions générales de territoire et quatorze directions territoriales.

² MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Orientations ministérielles en transport et en aménagement du territoire*, Québec, Transports Québec, juin 1993, p. 12.

Afin de faciliter la prise en charge graduelle de ces dossiers, y compris donc ceux d'aménagement du territoire, par les unités territoriales devant dorénavant en assumer la responsabilité, le Service de l'encadrement des plans de transport¹ a préparé et donné des sessions de formation sur ces activités. Les sujets abordés, approfondis et illustrés d'exemples et de cas étaient :

- les différentes démarches de planification au ministère des Transports;
- la *Politique de développement régional*;
- la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU);
- les dispositions de la LAU en matière de transport;
- le guide à l'intention des MRC : *Planification des transports et révision des schémas d'aménagement*²;
- la révision des schémas d'aménagement;
- les modifications aux schémas d'aménagement;
- le règlement de contrôle intérimaire en vertu de la LAU;
- les interventions gouvernementales en vertu de la LAU.

Après avoir tenu dix-sept sessions de formation qui ont réuni quelque 250 professionnels et gestionnaires et à la suite de nombreuses discussions avec les unités administratives visées et le ministère des Affaires municipales, le Service de l'encadrement des plans de transport a alors proposé d'officialiser les modalités de traitement de ces dossiers. C'est ainsi que les unités administratives touchées et le ministère des Affaires municipales en furent informés par une lettre signée du sous-ministre, le 14 juin 1995.

À compter de cette date, les unités territoriales devinrent donc de plus en plus les acteurs de premier plan du Ministère dans le traitement de ces dossiers, les unités centrales assumant davantage des responsabilités d'encadrement et de soutien.

1.2 Contexte actuel

1.2.1 Définition des rôles

Conséquemment à la régionalisation du traitement des dossiers découlant de l'application de la LAU, les chefs des services de plans et programmes (plan et affaires régionales pour la Direction générale de Montréal) des directions générales de territoire ont été désignés interlocuteurs officiels du Ministère auprès du ministère des Affaires municipales quant à la réception des dossiers liés aux schémas d'aménagement (adoption, modification, révision, contrôle intérimaire) des différentes MRC et communautés urbaines présentes sur leur territoire.

¹ Ce service a été intégré au Service de l'économie, de la statistique et de l'encadrement des plans de transport en 1996; il est devenu depuis avril 1998 le Service de l'économie et du plan directeur en transport.

² MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Guide à l'intention des MRC – Planification des transports et révision des schémas d'aménagement*, Québec, Transports Québec, mars 1995.

Ce sont les directions territoriales qui préparent les avis ministériels et assurent le suivi avec le milieu en ce qui a trait aux dossiers liés à l'élaboration, à la révision et à la modification des schémas d'aménagement des MRC et des communautés urbaines. Les directeurs territoriaux et les chefs de service autorisés continuent également de produire les avis d'intervention requis en vertu des articles 149 et suivants de la LAU.

Les unités centrales visées sont sollicitées pour participer à l'analyse des dossiers et assister, au besoin, les unités territoriales dans les relations avec le milieu. Ainsi, les unités centrales sectorielles et le Service de l'économie et du plan directeur en transport soutiennent les unités territoriales dans la préparation des messages qu'elles ont à transmettre dans le cadre de ces démarches de planification. Les avis alors fournis aux unités territoriales peuvent tantôt prendre la forme d'une régionalisation des orientations, des politiques et des programmes, tantôt répondre à une situation propre à une MRC.

Les unités centrales ont à intégrer leur participation à ces dossiers de façon cohérente et en continuité avec le développement, l'évolution et la révision des orientations, des politiques et des programmes sectoriels dont elles ont la responsabilité.

Une copie des documents réalisés par les unités visées pour la production des avis à adresser au ministère des Affaires municipales sous la signature des directeurs territoriaux ainsi qu'une copie de ces derniers sont adressées au Service de l'économie et du plan directeur en transport qui agit comme registraire de la totalité des dossiers relatifs à l'application de la LAU pour l'ensemble des MRC et des communautés urbaines. Le Service doit également tenir à jour la liste des responsables et des territoires couverts afin d'assurer la bonne marche des dossiers d'aménagement du territoire.

Par ailleurs, le Service de l'économie et du plan directeur en transport constitue l'interlocuteur ministériel en ce qui a trait à tous les dossiers d'aménagement du territoire de portée générale ministérielle, interministérielle et gouvernementale ou qui se réfèrent à des enjeux dépassant les limites administratives de référence.

1.2.2 Ressources humaines et expertise

Le traitement des dossiers d'aménagement du territoire par les unités territoriales a été différencié, selon les effectifs et l'expertise en présence, au moment de la prise en charge de ces dossiers. En effet, il importe de souligner que, au moment des sessions de formation données à l'automne 1994 et à l'hiver 1995, celles-ci ont été parfois suivies par des gestionnaires responsables de ces dossiers, les professionnels chargés de leur traitement ayant été, pour certains, embauchés par la suite. On trouvera dans l'annexe 4 la liste des acteurs dans le traitement des dossiers d'aménagement du territoire.

1.2.3 Relations avec le ministère des Affaires municipales et rencontres interministérielles

À la suite de l'entrée en vigueur, au printemps 1993, des nouvelles dispositions de la LAU qui donnaient, en pratique, le coup d'envoi de la révision des schémas d'aménagement, des réunions préparatoires à la révision des schémas furent tenues, sur l'initiative du ministère des Affaires municipales. De telles réunions, auxquelles participèrent des

représentants du ministère des Transports, eurent ainsi lieu avec des représentants des MRC des régions suivantes : l'Estrie, le 3 juin 1993, de la Montérégie, le 10 septembre 1993, ainsi que de Lanaudière et des Laurentides, le 24 septembre 1993. Le début de la réception de documents de révision des schémas, à l'automne 1993, semble avoir interrompu la tenue de telles réunions avec les représentants des MRC des autres régions. Les énergies étaient alors consacrées à la révision comme telle qui s'était amorcée.

Le 8 juin 1995, toutefois, sur l'initiative des représentants de l'Association des aménagistes régionaux du Québec (zones 06 et 07) et du ministère des Affaires municipales, avait lieu une rencontre relative à la révision des schémas d'aménagement de la grande région de Montréal sur le thème général de la gestion de l'urbanisation et dont l'un des volets portait sur la planification des transports. Cette réunion s'inscrivait dans le contexte du lancement d'une démarche de consultation technique dont un bilan fut produit en octobre 1995. Les représentants des MRC y participant faisaient alors consensus quant au peu de soutien accordé par le ministère des Transports et leur préoccupation visait à la fois la capacité technique et la capacité financière des MRC à faire face à leur obligation de planification des transports conformément à la révision de leur schéma, exercice considéré comme exigeant et complexe. Les MRC disaient ne pas se percevoir comme des interlocutrices privilégiées du ministère des Transports malgré le discours de partenariat de ce dernier.

Cette période correspondait à celle de la régionalisation, au Ministère, du traitement des dossiers d'application de la LAU. Aussi les réunions subséquentes avec des MRC ont-elles mis essentiellement à contribution des représentants régionaux du Ministère et occasionnellement d'unités centrales, notamment sur les dossiers de la gestion des corridors routiers et de l'implantation d'un réseau de camionnage. Le 11^e Colloque de l'Association des aménagistes régionaux du Québec, tenu les 29 et 30 mai 1997, a permis de constater une appréciation somme toute positive des relations entre le Ministère et les MRC, depuis la régionalisation d'activités du Ministère, et également une grande appréciation du *Guide à l'intention des MRC – Planification des transports et révision des schémas d'aménagement*¹.

Pour ce qui est du ministère des Affaires municipales, il s'est adapté à ce nouveau processus de traitement des dossiers d'aménagement du territoire par le Ministère, malgré la multiplication d'interlocuteurs que cela implique. Parmi les objets abordés dans le cadre de relations interministérielles, notons la démarche d'harmonisation des avis ministériels en fonction du document gouvernemental d'orientations en matière d'aménagement du territoire, démarche adressée par le ministère des Affaires municipales à l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux visés par la révision des schémas.

Par ailleurs, dans la foulée de la *Politique de soutien au développement local et régional*, rendue publique par le ministre responsable du Développement régional, M. Guy Chevrette, le ministère des Affaires municipales, par la voix de M. Marcel Meunier, directeur de l'aménagement et du développement local, informait les interlocuteurs des

¹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Guide à l'intention des MRC – Planification des transports et révision des schémas d'aménagement*, Québec, Transports Québec, mars 1995

différents ministères et organismes gouvernementaux touchés par la révision des schémas d'aménagement d'une démarche de bonification des commentaires et des recommandations du gouvernement relatifs aux questions de développement, dans le cadre de l'appréciation des projets de schémas d'aménagement révisés (PSAR) et des schémas d'aménagement révisés (SAR). La prise en considération de cette nouvelle politique, qui reconnaît les MRC comme interlocutrices de premier plan pour les questions de développement local, a également constitué le thème du 14^e Congrès annuel de l'Association des aménagistes régionaux du Québec, tenu les 22, 23 et 24 octobre 1997.

Plus récemment, le 3 février 1998, une rencontre entre des représentants du ministère des Transports et du ministère des Affaires municipales a permis de faire le point principalement sur le dossier de la gestion des corridors routiers. Il en est ressorti le besoin de revoir ce dossier en fonction des possibilités réelles offertes par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme non seulement en fait de contenu possible et légal des schémas d'aménagement mais également en matière de plans et règlements d'urbanisme, compte tenu des pouvoirs que les MRC ont à l'égard de leurs municipalités constituantes.

Cette mise au point à propos du dossier est conduite par M. Paul Arsenault, du Service de l'aménagement des infrastructures et de l'environnement, qui compte rencontrer les unités territoriales du Ministère à ce sujet, au cours du printemps 1998. Les représentants du ministère des Affaires municipales ont indiqué que le repositionnement de ce dossier pourrait être véhiculé dans un prochain addenda aux orientations gouvernementales qu'entend produire ce ministère, possiblement avant l'été 1998. Pourraient également y être véhiculées des orientations nouvelles en voie de réalisation au ministère de la Santé et des Services sociaux, au ministère de l'Éducation (en raison notamment du transfert de responsabilité du transport scolaire) et vraisemblablement au ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation. **Cette information laisse entrevoir que le processus d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme est en voie de devenir itératif et continu plutôt que séquentiel ou événementiel comme cela aura été le cas pour la première génération de schémas et le lancement de leur révision.**

À l'égard de nouvelles orientations en voie d'élaboration, M. André Morin, du Service de l'économie et du plan directeur en transport, a assisté, le 23 février 1998, à une rencontre interministérielle (Affaires municipales, Sécurité publique, Environnement et Faune, Santé et Services sociaux) portant sur un projet d'orientations en ce qui concerne l'aménagement du territoire du ministère de la Santé et des Services sociaux. Ce projet sort du seul sentier des équipements et services en matière de santé et de services sociaux pour aborder les grandes questions de santé et de sécurité publiques en relation avec l'aménagement du territoire. Plusieurs objets rejoignent ceux du Ministère, notamment en fait de sécurité (bilan routier), d'environnement (contraintes anthropiques; matières dangereuses) et de qualité de vie (aménagements cyclables). Les discussions ont permis de réaliser l'intérêt que portent différents interlocuteurs ministériels à l'importance de bien harmoniser des positions et des orientations ministérielles pour en faire des positions et des orientations gouvernementales convenues, comprises et acceptées des divers partenaires ministériels visés.

Enfin, le 11 mars 1998, une autre rencontre interministérielle, convoquée par le ministère des Affaires municipales a permis la présentation d'un concept informatisé (Internet) d'information et de gestion de l'aménagement du territoire. Ce projet donne actuellement lieu à un banc d'essai avec différents ministères dont celui des Transports et une dizaine de MRC. Il s'agit essentiellement d'un outil de communication et d'échange d'information entre les différents acteurs ciblés en aménagement du territoire, notamment pour la numérisation des schémas d'aménagement ainsi que le traitement plus convivial et intégré de leurs modifications et de leur révision.

1.2.4 État d'avancement de la révision

Le processus de révision des schémas d'aménagement est bien amorcé. En date du 30 avril 1998, 94 des 99 MRC et communautés urbaines ont adopté un document sur les objets de la révision de leur schéma (DOR) et ont reçu les commentaires gouvernementaux, y compris ceux du Ministère, à leur sujet. Au total, 56 MRC ont adopté un projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR) et ont reçu ou sont sur le point de recevoir un avis gouvernemental, dont la position du Ministère, sur leur projet. Par ailleurs, 12 MRC ont atteint l'étape du schéma d'aménagement révisé (SAR) et ont reçu ou sont sur le point de recevoir un avis gouvernemental, comprenant celui du Ministère.

À ce jour, seuls les schémas d'aménagement révisés des MRC de Mirabel et des Collines-de-l'Outaouais sont entrés en vigueur. Il importe de rappeler que, dans le cas de la révision du schéma d'aménagement de la MRC de Mirabel, elle n'était pas soumise aux modifications apportées à la LAU, puisque la révision avait été amorcée avant l'entrée en vigueur de ces modifications. Par ailleurs, les SAR produits jusqu'à maintenant ont tous donné lieu à des demandes de modification de la part du gouvernement, avant que le schéma puisse entrer en vigueur. Il appert donc, malgré le bilan fait de la première génération de schémas et des démarches effectuées et concertées en prévision de la révision, qu'il subsiste des lacunes substantielles dont celles relatives au contenu lié au transport dans le cadre de la révision des schémas. Cet état de fait indique que des contributions supplémentaires seront demandées au Ministère afin de permettre l'entrée en vigueur des schémas. On trouvera à l'annexe 6 une carte ainsi qu'un tableau donnant le portrait général sur l'état d'avancement de la révision des schémas en date du 16 mars 1998.

1.2.5 Règlements de contrôle intérimaire

Plusieurs MRC ont adopté un règlement de contrôle intérimaire dans le cadre de la procédure de révision de leur schéma d'aménagement. C'est en fait un ensemble de règles permettant d'exercer un contrôle préventif de l'utilisation du sol, des nouvelles constructions et des opérations cadastrales afin d'éviter la réalisation de projets peu compatibles avec les orientations d'aménagement qui se dessinent.

En règle générale, ces règlements ne posent pas de contraintes particulières au Ministère, eu égard à ses orientations, politiques, projets et infrastructures. Ils visent principalement le contrôle d'activités à incidences environnementales, principalement celles relatives à la gestion des déchets. Ils ont souvent, aussi, pour objet la préservation de l'intégrité des

emprises ferroviaires abandonnées afin d'en évaluer et de protéger les potentialités de réaffectation (parc linéaire récréotouristique ; circuit cyclable et de motoneiges, etc.).

1.2.6 Modifications aux schémas d'aménagement

Les schémas d'aménagement de première génération demeurant en vigueur au cours de la période de révision, le Ministère est appelé à traiter régulièrement des dossiers de modification de schémas. Très souvent ceux-ci concernent des dispositions touchant la préoccupation du Ministère relative à la gestion des corridors routiers (préservation de la fonctionnalité et de la sécurité des routes du réseau supérieur principalement par un contrôle et une limitation des accès).

En milieu plus urbanisé, ces modifications visent à des réaffectations et à la mise en vigueur de normes conséquentes pour l'implantation d'activités industrielles et surtout commerciales à grande surface à proximité, le plus souvent, d'axes autoroutiers. En milieu rural, ces modifications portent fréquemment sur des agrandissements de périmètres d'urbanisation, souvent le long d'axes routiers du réseau supérieur, à la suite des décisions de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) quant à la révision de limites de zones agricoles décrétées. Dans tous les cas, la position du Ministère s'harmonise avec celle du ministère des Affaires municipales (de fait, avec celle du gouvernement véhiculée dans *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : pour un aménagement concerté du territoire*¹ relative à la gestion de l'urbanisation, principalement en matière de consolidation des noyaux déjà urbanisés).

Compte tenu que le dossier de la gestion des corridors routiers est très actif actuellement et en évolution, la portée des commentaires du Ministère et de leur prise en considération par les MRC est beaucoup fonction du degré d'évolution et de précision du dossier, aux différents moments d'appréciation de règlements de modification portés à la connaissance du Ministère.

Par ailleurs, au regard des modifications aux schémas d'aménagement, certains répondants ministériels ont souligné que les avis ministériels rendus sur des projets de règlement de modification pour lesquels les MRC ne réclament pas d'avis ne semblent pas être acheminés aux MRC, même si le ministère des Affaires municipales précise que des avis peuvent être donnés si cela est jugé pertinent. Il y aura donc lieu de clarifier cette procédure avec le ministère des Affaires municipales.

¹ MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement – Pour un aménagement concerté du territoire*, Québec, Ministère des Affaires municipales, 1994.

1.2.7 Avis d'intervention

Les avis d'intervention relèvent directement des unités territoriales et la procédure inclut, aux termes de la loi, des délais devant être respectés. La principale contrainte soulevée a trait à la sortie des programmations annuelles approuvées. Si elles sont connues trop tardivement et que, conséquemment, les avis d'intervention ne sont pas publiés assez tôt, une réponse de non-conformité qui serait formulée par une MRC pourrait compromettre l'échéancier de réalisation prévu pour un projet.

2 EXPOSÉ DE LA SITUATION

2.1 Documents de révision des schémas soumis au Ministère

2.1.1 Document sur les objets de la révision (DOR)

Le document sur les objets de la révision (DOR) doit en indiquer les principaux objets, les étapes prévues et les acteurs susceptibles d'être intéressés par ceux-ci. Les principaux objets de la révision du schéma constituent en fait les sujets ou les thèmes que le conseil de la MRC veut traiter en priorité au cours de la révision. Ils peuvent représenter des enjeux ou des préoccupations pour le conseil de la MRC.

La MRC doit adopter le DOR au plus tard six mois après le début de la révision et le déposer au ministère des Affaires municipales. Il est transmis obligatoirement au gouvernement, aux municipalités membres, aux MRC voisines et à la Commission municipale du Québec. Il est facultatif pour les municipalités de donner des avis à la MRC. Quant aux avis ministériels, ils ne sont pas prévus par la loi mais demandés par le ministère des Affaires municipales qui collige une synthèse des commentaires des différents ministères et organismes à l'intention du gouvernement et de la MRC visée.

En règle générale, les MRC et les communautés urbaines se sont acquittées de la production de ce document à la satisfaction du Ministère. La prise en considération des nouveaux éléments de contenu obligatoire et facultatif relatifs aux transports ou d'intérêt pour le Ministère (ex. : plan d'action) sont soulignés et davantage étayés, surtout sur le chapitre du transport collectif, dans le cas des communautés urbaines et des MRC plus urbanisées.

Les commentaires du Ministère, outre un rappel de ses principales préoccupations et de l'obligation de tenir compte des contraintes anthropiques liées aux infrastructures de transport, ont porté essentiellement sur la mise en relation des dossiers de transport avec d'autres objets de révision des schémas, en particulier la gestion de l'urbanisation, la polyvalence des activités en milieu rural ainsi que la mise en valeur des activités récréo touristiques.

2.1.2 Projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR)

Le projet de schéma d'aménagement révisé (PSAR) doit indiquer (contenu obligatoire, LAU, art. 5) les grandes orientations de l'aménagement du territoire, les grandes affectations du territoire pour les différentes parties de celui-ci ainsi que les autres composantes de la planification et du contrôle de l'aménagement du territoire dont les périmètres urbains, les contraintes naturelles, les contraintes anthropiques liées à la proximité des voies de circulation, les territoires présentant un intérêt d'ordre historique, culturel, esthétique et écologique, la description et la planification de l'organisation du transport terrestre de même que la nature des infrastructures et des équipements importants existants et projetés. Il doit également inclure un plan d'action comprenant, entre autres, le coût des équipements municipaux et gouvernementaux proposés, les

principales dispositions normatives, lesquelles constituent le document complémentaire du schéma, et les éléments de la consultation.

De plus, le PSAR peut (contenu facultatif, LAU, art. 6) déterminer les zones prioritaires d'urbanisation, la densité approximative d'occupation, les affectations du sol, les immeubles et les activités autres que les voies de circulation, pour lesquelles il y a obligation, dont la présence ou l'exercice, actuel ou projeté, dans un lieu font en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général. Il peut décrire l'organisation du transport maritime et aérien, exposer les propositions intermunicipales d'aménagement provenant d'un groupe de municipalités et indiquer toute partie du territoire soustraite au jalonnement, à la désignation sur carte, à la recherche minière ou à l'exploitation minière.

Un PSAR doit être adopté dans un délai de deux ans après le début de la période de révision. Les municipalités de la MRC qui reçoivent le premier projet peuvent donner leur avis dans un délai de 120 jours qui suivent sa transmission (le délai est de 180 jours pour les communautés urbaines). Par ailleurs, les avis ministériels sont obligatoires et prévus dans la loi (LAU, art. 56.4) et le gouvernement transmet à la MRC, dans un délai de 120 jours après la réception du PSAR, ses orientations et projets pour le territoire visé ainsi que, s'il y a lieu, ses objections motivées au projet de schéma.

Jusqu'à présent, aucun PSAR soumis au Ministère n'a répondu de façon appropriée ou complète aux nouvelles obligations de contenu des schémas en matière de planification du transport terrestre (adéquation de l'offre et de la demande ; niveau de service ; améliorations et besoins de développement ; évaluation de coût, etc.), de plan d'action, d'identification de contraintes anthropiques liées aux infrastructures de transport, d'établissement de mesures normatives conséquentes à des objectifs et des actions envisagées.

Les contenus sont parfois plus descriptifs qu'analytiques. Ils font état de préoccupations et d'objectifs à atteindre mais sont souvent peu appuyés par des justifications éclairées et de mesures concrètes techniques et normatives pour y répondre. Ils sont également très fréquemment partiels, n'abordant pas ou peu certains modes et systèmes de transport pouvant être pertinents et devant être étudiés. Il peut aussi arriver que des mesures avancées soient en contradiction avec des objectifs louables poursuivis. Ce genre de situation vaut également pour le traitement de certains objets de révision (urbanisation, industrialisation, mise en valeur du milieu agricole, etc.) qui avance des positions contraires aux objectifs louables avancés sur le chapitre du transport.

Les PSAR sont davantage composés d'inventaires que d'analyses et ne sont pas véritablement tournés vers l'action. Ceux des communautés urbaines et des MRC plus urbanisées sont souvent plus étayés du fait que non seulement ils profitent d'une présence accrue d'experts, mais qu'ils sont souvent associés à des territoires où ont été ou sont en élaboration des plans de transport régionaux ou d'agglomérations.

Chose certaine, considérant les obligations de la loi, il reste un travail substantiel à exécuter pour parvenir à la production d'un document final pouvant recevoir l'aval gouvernemental pour son entrée en vigueur. Soulignons que cela vaut non seulement

pour les dossiers de transport mais pour plusieurs autres dossiers intéressant le gouvernement.

2.1.3 Projet de schéma d'aménagement révisé pour la consultation publique

Un projet de schéma d'aménagement révisé pour la consultation publique doit être adopté, avec ou sans changement, après la période de consultation sur le PSAR, auprès du gouvernement et de ses ministères et mandataires. Toutefois, si des objections ont été mentionnées dans l'avis gouvernemental, le nouveau projet doit contenir les changements nécessaires.

Au moins une assemblée publique de consultation doit être tenue. De plus, une assemblée publique doit aussi avoir lieu sur le territoire de toute municipalité qui en fait la demande. Cette étape s'adresse donc exclusivement au milieu visé et ne touche pas le gouvernement ni ses ministères et mandataires.

2.1.4 Schéma d'aménagement révisé (SAR)

Après la période de consultation sur le second projet de schéma d'aménagement révisé, la MRC adopte un règlement édictant un schéma d'aménagement révisé (SAR) avec ou sans changement.

Dans un délai de 120 jours après la réception du SAR, le ministre des Affaires municipales doit donner son avis sur celui-ci, eu égard aux orientations que le gouvernement, ses ministres, ses mandataires et les organismes publics poursuivent ou entendent poursuivre en matière d'aménagement sur le territoire et de projets d'équipements, d'infrastructures et d'aménagement qu'ils prévoient réaliser sur ce territoire.

Doit être motivé l'avis selon lequel le schéma révisé ne respecte pas les orientations et projets transmis par le ministère des Affaires municipales. Le ministre doit alors, dans l'avis, demander à la MRC de remplacer le schéma révisé.

Dans le cas où l'avis du ministre indique que le schéma révisé n'observe pas les orientations et projets du gouvernement, la MRC doit, dans un délai de 120 jours, remplacer le SAR par un autre qui les respecte. Si, à l'expiration du délai, la MRC n'a pas adopté de règlement édictant un nouveau schéma révisé, le gouvernement peut, par décret, modifier le schéma révisé afin d'assurer qu'il est en accord avec ses orientations et projets. Le SAR entre en vigueur le jour de la signification à la MRC de l'avis du ministre des Affaires municipales selon lequel le schéma respecte bel et bien les orientations et projets du gouvernement.

À ce jour, seuls les schémas d'aménagement révisés des MRC de Mirabel et des Collines-de-l'Outaouais sont entrés en vigueur. Les MRC du Haut-Saint-François, d'Asbestos, de Memphrémagog, du Haut-Saint-Maurice, de L'Assomption, de La Rivière-du-Nord, de Papineau, de Coaticook, et de Champlain de même que la Communauté urbaine de l'Outaouais ont reçu chacune un avis gouvernemental signé du ministre des Affaires municipales, leur indiquant que leur SAR ne respecte pas les orientations et

projets du gouvernement en matière d'aménagement sur leur territoire respectif et leur demandant de le remplacer. Dans plusieurs cas, c'est même un second avis sur une seconde version du SAR qui a été transmis. Entre autres, la LAU précise que le schéma d'aménagement révisé doit mettre en relief tous les éléments pertinents quant à l'organisation et à l'usage des infrastructures et des équipements de transport terrestre qui justifient des améliorations à court et à moyen termes. Cette description des problèmes et la justification des solutions doivent apparaître dans le SAR.

2.2 Production des avis

2.2.1 Respect des échéances

Le Ministère s'est acquitté de façon appropriée de ses obligations de production d'avis ministériels requis aux différentes étapes de la procédure de révision des schémas, et ce, en règle générale, dans le respect des échéances fixées par le ministère des Affaires municipales. En aucun cas, pour cause de retard ou de non-contribution, la position du Ministère n'a été absente des différents avis gouvernementaux donnés dans le cadre de la révision des schémas. Dans une lettre, datée du 8 mai 1997, adressée à M. Yvan Demers, sous-ministre, M. Georges Felli, sous-ministre adjoint au ministère des Affaires municipales, souligne la rigueur et la célérité dont le Ministère a toujours fait preuve dans le processus de révision des schémas d'aménagement.

2.2.2 Commentaires du ministère des Affaires municipales sur la qualité des réponses du ministère des Transports

À la demande du ministère des Affaires municipales, adressée à l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux engagés dans le processus de révision des schémas d'aménagement, le ministère des Transports s'est adapté au modèle retenu par le ministère des Affaires municipales quant à la forme et au contenu des avis sur les PSAR.

Par ailleurs, comme nous l'avons souligné précédemment, une rencontre entre des représentants du ministère des Affaires municipales et du ministère des Transports a permis de faire le point sur le dossier de la gestion des corridors routiers et sur la nécessité de le recibler en fonction des possibilités réelles offertes par la loi, pour véhiculer la position du Ministère dans le cadre de la révision ou des modifications des schémas d'aménagement.

Il va sans dire, par ailleurs, que depuis la régionalisation de ce dossier au Ministère, des contacts occasionnels essentiellement officieux ont lieu entre des représentants du ministère des Affaires municipales et les responsables du dossier en régions pour le MTQ en vue d'obtenir des éclaircissements et des précisions.

2.2.3 Harmonisation des avis

La production de l'avis ministériel à être transmis au ministère des Affaires municipales relève des répondants ministériels des directions territoriales. Cet avis est constitué de la consolidation de différents avis sectoriels obtenus ou sollicités principalement auprès des répondants désignés pour ces dossiers auprès des unités centrales visées. Compte tenu du nombre de dossiers de révision à être traités et de la longue période de temps nécessaire pour terminer l'exercice pour l'ensemble des MRC et des communautés urbaines, les positions ministérielles peuvent évoluer en fonction de l'avancement de certains dossiers (politiques et projets de politiques, révision de programmes et de programmations, nouveaux dossiers, dévolution, etc.).

Dans le cas des relations interministérielles, celles-ci sont habituellement effectuées par le ministère des Affaires municipales, responsable de la coordination d'application de la LAU. Afin de faciliter les discussions, comme nous l'avons déjà souligné, ce ministère a suggéré et demandé aux différents répondants gouvernementaux un modèle de réponse pour les contributions aux avis gouvernementaux sur les PSAR. Celui-ci, outre les précisions de la loi quant au contenu et à la portée des avis gouvernementaux, doit s'appuyer sur *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : pour un aménagement concerté du territoire* ou être balisé par celles-ci, selon ses deux sections principales, à savoir la gestion de l'urbanisation et la mise en valeur intégrée des ressources, et en fonction des orientations et attentes gouvernementales qui y sont exprimées.

Par ailleurs, le cahier intitulé *Formation en aménagement du territoire et en développement régional – Cadre d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et de la Politique gouvernementale de développement régional*¹, document de référence destiné aux séances d'information sur les activités décentralisées liées à l'aménagement du territoire et au développement régional, a été élaboré par le Service de l'encadrement des plans de transport en novembre 1994. Il présente un cadre de référence général pour l'analyse des documents produits dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement ainsi que des exemples d'avis. Le *Guide à l'intention des MRC – Planification des transports et révision des schémas d'aménagement*², par ses références et illustrations de cas peut également être utile en ce qui concerne les balises ou les repères à considérer pour l'analyse des dossiers de révision portés à la connaissance du MTQ et la production d'avis ministériels.

Quoi qu'il en soit, sans nier l'importance de balises d'analyse et de réponses, l'essentiel étant de s'assurer du respect des obligations de la loi en fait de contenu des schémas, les avis demeurent fonction de l'état d'avancement et de précision des orientations, des positions et des politiques ministérielles. À cet égard, les objections soulevées dans les avis ministériels devant être justifiées et appuyées, c'est-à-dire motivées au sens de la

¹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Formation en aménagement du territoire et en développement régional – Cadre d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et de la Politique gouvernementale de développement régional*, Québec, Transports Québec, novembre 1994.

² MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Guide à l'intention des MRC – Planification des transports et révision des schémas d'aménagement*, Québec, Transports Québec, mars, 1995.

LAU, il serait opportun d'établir une directive à l'effet d'appuyer les positions ou affirmations, dans les avis, en faisant référence à des politiques existantes ou à des pratiques non officielles mais existantes. Sinon, l'avancement des dossiers prête le flanc au bon vouloir des MRC et la cohérence des messages ministériels et de leur prise en considération s'en trouve hypothéquée. De plus, l'argumentaire des avis ministériels pourrait être étayé sur la base de pratiques non officielles mais existantes et également en fonction des orientations et des objectifs que se donnent les MRC.

Il ressort également que la cohérence ne passe pas obligatoirement par une application inconditionnelle des politiques, des orientations et des positions ministérielles, mais que celles-ci auraient avantage à être modulées, nuancées selon les territoires visés (urbain, semi-urbain, rural, etc.).

2.2.4 Harmonisation des différentes démarches de planification

En règle générale, les MRC signifient que la démarche de révision de leur schéma d'aménagement s'harmonise avec celle de l'application de la *Politique gouvernementale de soutien au développement local et régional* (planification stratégique régionale, ententes-cadres, ententes spécifiques). Comme nous l'avons spécifié précédemment, elle devrait s'intégrer encore davantage dans ladite politique récemment révisée, qui comprend un volet local associé aux MRC. Il importerait de faire le point sur l'état d'avancement des dossiers de développement régional (planifications stratégiques, ententes-cadres générales et spécifiques intervenues, conséquences de la nouvelle politique, etc.) au Ministère.

Par ailleurs, au regard des transports, ces démarches de révision ont pu prendre en considération, à des degrés divers, le contenu de plans de transport régionaux et d'agglomération réalisés par le ministère des Transports. C'est le cas pour les MRC et les communautés urbaines de l'Outaouais, dont le plan a été déposé à l'automne 1996, pour l'agglomération de Montréal, dont le plan a franchi l'étape du diagnostic, pour l'agglomération de Québec, dont le plan est à l'élaboration de scénarios d'intervention, et pour la Côte-Nord, dont le plan est à l'étape de l'élaboration de la problématique régionale et qui inclut les travaux déjà réalisés pour le plan de transport de la Basse-Côte-Nord. Des démarches ont également été amorcées pour les plans des Laurentides, de l'Estrie, de l'Abitibi-Témiscamingue, de Lanaudière, de la Mauricie, du Centre-du-Québec, du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine.

Il demeure toutefois que, dans la majorité des cas, les MRC ont entrepris la démarche de révision de leur schéma d'aménagement avant que l'élaboration des plans de transport ait été amorcée. Des diagnostics régionalisés des transports avaient été demandés afin de permettre aux unités territoriales de satisfaire plus aisément aux exigences de la LAU en ayant un cadre de référence, en l'absence de plans de transport achevés. Aucun document à cet effet n'a été complété à ce jour, mais l'amorce récente de la majorité des plans de transport régionaux et leur prise en charge par les unités territoriales devraient permettre de répondre à cette demande dans un avenir prochain.

Dans le cas de l'agglomération de Montréal, même si le processus de révision des schémas d'aménagement suit son cours normal en fonction des balises ordinaires de la LAU, il importe de souligner une certaine complexité de la situation due à la présence d'acteurs variés notamment au regard de la question des transports.

Ainsi, pour ce qui est de la démarche en vue de doter la région de Montréal d'un plan de transport intégré et multimodal, le Ministère a déjà rendu public un ensemble de documents portant sur un diagnostic et des éléments de pronostic qui ont permis de dégager des enjeux et des orientations pour poser les premiers jalons d'une vision d'avenir régionale des transports. La prochaine étape consistera à déposer un plan de gestion des déplacements qui présentera des solutions que le Ministère compte mettre en œuvre au cours des vingt prochaines années.

Par ailleurs, le Ministère collabore aux travaux d'un comité interministériel mis sur pied conjointement par le ministère des Affaires municipales et le ministère d'État à la Métropole pour la réalisation d'un cadre régional d'aménagement pour la région métropolitaine de Montréal.

Il importe également de souligner la présence du ministère d'État à la Métropole qui traite des transports et de l'Agence métropolitaine de transport dont le mandat est très large (planification, développement, gestion) au regard des questions relatives au transport en commun et qui a déposé un plan stratégique dont l'approbation relève du ministre d'État à la Métropole. L'agglomération montréalaise compte également plusieurs sociétés et organismes de transport d'importance qui planifient à leur échelle. De plus, tous ces importants exercices de planification de transport fonctionnent selon des échéanciers différents.

2.3 Soutien

2.3.1 Outils mis à la disposition des divers interlocuteurs

Les dossiers d'aménagement du territoire soumis au Ministère et le traitement qui leur est accordé soulèvent des interrogations quant à la portée, à la compréhension et à l'interprétation par les divers interlocuteurs, des nouvelles dispositions de la LAU, notamment celles relatives à la planification des transports.

Ainsi, à la lumière des documents produits par les MRC, on peut s'interroger quant à leur compréhension et utilisation du *Guide à l'intention des MRC – Planification des transports et révision des schémas d'aménagement*¹ élaboré et diffusé par le Ministère à leur intention.

Pour ce qui est du traitement de ces documents par les ministères et organismes gouvernementaux et des avis gouvernementaux qui en découlent par l'entremise du ministère des Affaires municipales, il en ressort des problèmes de cohésion sinon de cohérence quant à la portée pouvant être accordée à la LAU et à plusieurs de ses articles

¹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Guide à l'intention des MRC – planification des transports et révision des schémas d'aménagement*, Québec, Transports Québec, mars 1995.

pour favoriser notamment une prise en considération itérative des différentes préoccupations ministérielles. C'est le cas pour les dossiers de projets de politique ou d'orientations nouvelles qui se précisent : à titre d'exemple, celui de la gestion des corridors routiers. De plus, le manque de coordination ou de mise en relation des divers dossiers gouvernementaux peut également soulever des problèmes tels que l'acceptation de décrets de dézonage agricole autorisant l'agrandissement de périmètres d'urbanisation souvent au détriment d'une saine gestion des corridors routiers du réseau supérieur, voire d'une prise en considération davantage rigoureuse de l'orientation gouvernementale de consolidation des noyaux déjà urbanisés. Le ministère des Affaires municipales n'a pas de mécanisme officiel de gestion des divergences interministérielles, ce qui peut occasionner des problèmes. Par ailleurs, l'approche de synthèse des avis gouvernementaux présente le risque d'intégrer en une seule position sur un objet des avis ministériels différents. Ce fut notamment le cas pour un avis transmis à la MRC de Beauharnois-Salaberry et qui intégrait, relativement au dossier de l'autoroute 30, des avis différents du ministère des Transports et du ministère d'État à la Métropole.

Les outils de base que sont la loi, le document d'orientations gouvernementales, les documents produits par les MRC, les avis ministériels et l'avis gouvernemental en découlant par les entremises du ministère des Affaires municipales peuvent donc donner lieu à des interprétations diverses selon les acteurs et les traitements accordés.

Par ailleurs, il importe de souligner que, compte tenu de la nouveauté du processus de révision des schémas, les sessions de formation et les documents de référence donnés aux répondants ministériels s'appuyaient pour beaucoup sur des exemples fictifs et des perspectives théoriques qui nécessiteraient d'être mis à jour à la lumière de la pratique réelle de la révision des schémas et de l'évolution des dossiers ministériels.

2.3.2 Ressources et expertise disponibles

Mentionnons d'abord que le Ministère a peu de contrôle sur la charge de travail associée à la révision des schémas d'aménagement puisque l'arrivée des dossiers de révision est aléatoire et sujette à de nombreux changements. De plus, les délais de production des avis sont fixés et assujettis par la LAU et ceux-ci s'avèrent le plus souvent courts compte tenu qu'ils se partagent entre plusieurs répondants.

Au point de vue des ressources humaines et de l'expertise nécessaires, tant les unités centrales visées que les unités territoriales ont au moins une personne désignée pour les dossiers d'application de la LAU. Ce n'est toutefois pas un dossier auquel ces personnes sont affectées exclusivement. Pour les unités centrales, on peut relever que l'apport exigé des répondants ne suppose pas nécessairement une disponibilité à plein temps. La disponibilité demandée dans le cas des répondants de ces unités peut être variable selon la nature des dossiers visés mais ils ont toutefois à répondre, en règle générale, à l'ensemble des territoires de référence. En ce qui concerne les unités territoriales, les répondants pour les dossiers d'application de la LAU sont aussi généralement engagés dans les dossiers d'environnement, de développement local et régional ainsi que dans ceux relatifs à l'exécution d'un plan de transport.

Compte tenu de l'état d'avancement de plusieurs dossiers du Ministère, les expertises doivent souvent s'appuyer sur des pratiques plutôt que sur des règles officiellement adoptées. Par ailleurs, des besoins de bonification ou d'amélioration sont mis en évidence, notamment en fait de données et de modèles, et également en ce qui concerne leur intégration. À cet égard, un forum sur les dossiers d'aménagement serait apprécié pour permettre aux interlocuteurs des unités territoriales de faire connaître leurs expériences respectives, pour harmoniser de façon plus appropriée, notamment au sujet des avis ministériels, les visions ministérielles provenant des unités centrales avec les réalités et les particularités d'application dans le milieu, exprimés par les porteurs de dossiers en régions, pour clarifier avec d'autres acteurs, venant entre autres du ministère des Affaires municipales, certaines positions gouvernementales et en assurer plus de cohérence.

De fait, les répondants tant des unités centrales que territoriales ont souligné la nécessité de rencontres intersectorielles et interministérielles, non seulement avec le ministère des Affaires municipales, mais également avec les MRC et d'autres acteurs d'importance en matière d'aménagement du territoire comme, dans la région de Montréal, le ministère d'État à la Métropole et l'Agence métropolitaine de transport.

2.3.3 Soutien des unités centrales

L'action des unités centrales, autres que le Service de l'économie et du plan directeur en transport, a été fortement conditionnée par le contexte de réaligement du rôle de l'État qui a provoqué un flottement ou une temporisation dans le traitement de certains dossiers, situation qui existe encore actuellement. Certaines formes de participation ont été acquises par sollicitation selon les besoins des dossiers, plutôt que par mandat. La présence et le suivi des unités centrales dans le traitement des dossiers d'aménagement ont donc été différenciés selon l'état des dossiers ministériels et les besoins des dossiers d'aménagement. Il en ressort, notamment, la nécessité de mettre en place un forum, c'est-à-dire des mécanismes officiels de concertation et de diffusion de l'information pour les dossiers d'aménagement du territoire.

Le soutien des unités centrales est donc variable et, bien que l'on reconnaisse le besoin réel de ce soutien, celui-ci pourrait prendre des formes différentes. Par exemple, en ce qui concerne la sécurité, la contribution de l'unité centrale pourrait se faire à la demande, compte tenu que les unités territoriales sont dotées de l'expertise voulue. L'apport de l'unité centrale en matière d'environnement apparaît, par ailleurs, très intéressante puisque cela permet de cibler de façon appliquée la question des contraintes anthropiques liées aux infrastructures de transport (le bruit, principalement) que les schémas ont obligation de prendre en considération.

Pour mieux circonscrire cette question, il serait opportun de colliger et de mettre à jour l'état d'avancement des dossiers d'études, de projets de politique et de politiques avec les dates d'entrée en vigueur et même de dresser une liste des champs englobés par chacune des unités centrales répondantes et de cibler l'importance relative de ces différents champs à l'égard de l'exercice de révision et de modification des schémas.

Par ailleurs, les unités centrales devraient être informées des suites de leur contribution à ces dossiers, c'est-à-dire obtenir copie de l'avis ministériel au ministère des Affaires municipales et copie de l'avis gouvernemental transmis par ce ministère aux MRC et aux communautés urbaines.

De fait, il y aurait lieu de revoir la procédure de traitement des dossiers de schémas d'aménagement et de l'adapter ou non aux impératifs des dossiers centraux, c'est-à-dire selon leur importance et leur impact au regard de l'aménagement du territoire ainsi que leur degré d'évolution et de changement, et selon la présence ou non d'experts en régions pour les différents dossiers. Dans certains cas, les avis des unités centrales pourraient être formulés au besoin ou à la demande plutôt que systématiquement. Par ailleurs, pour les dossiers d'importance et d'incidence majeure quant à l'aménagement du territoire, il serait important que les porteurs de ces dossiers au Ministère s'assurent de leur bonne compréhension par les répondants territoriaux.

Enfin, le soutien du Service de l'économie et du plan directeur en transport, au fur et à mesure de la responsabilisation des unités territoriales dans le traitement de ces dossiers, s'est de plus en plus transformé en contribution sectorielle, au même titre que les autres unités centrales, avec une lecture plus horizontale ou s'attardant sur des mises en relation de problèmes ou d'éléments de problèmes soulevés par les documents de révision des schémas portés à sa connaissance. Toutefois, en fonction de la mise en place de la nouvelle Direction générale des politiques et de la sécurité en transport, il apparaît nécessaire de maintenir une unité centrale répondante auprès du ministère des Affaires municipales pour les dossiers généraux de nature interministérielle voire gouvernementale dont celui des modifications à la LAU. Cette unité devrait également agir comme registraire de l'ensemble des dossiers d'application de la LAU.

2.3.4 Soutien accordé aux municipalités régionales de comté

En fonction de la régionalisation du traitement des dossiers d'aménagement du territoire au Ministère, il revient aux unités territoriales d'accorder le soutien voulu et possible aux MRC dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement. À cet égard, mentionnons que plusieurs unités territoriales ont établi avec les MRC des liens officiels et, dans certains cas, ont même tenu des séances de travail en prévision ou dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement.

3 SYNTHÈSE

3.1 Atteinte des objectifs

3.1.1 Obligations de la loi

Le ministère des Transports s'acquitte de ses obligations légales à l'égard de l'application de la LAU. La régionalisation du traitement des dossiers découlant de l'application de cette loi a favorisé, comme cela était voulu, le rapprochement de l'action du Ministère et de sa clientèle, permettant des relations plus fructueuses. Toutefois, il apparaît, surtout pour les unités territoriales, que les besoins sont plus grands que prévus et qu'au fur et à mesure de leur évolution, les dossiers d'aménagement du territoire, de plus en plus associés aux questions de développement local et régional, seront plus exigeants quant à leur traitement. Il reste donc place à l'amélioration.

Quant à la prise en considération par les MRC et les communautés urbaines des nouvelles dispositions de la loi à l'égard des transports dans la révision de leur schéma, il semble que la barre aurait été mise haute. Une lecture rigoureuse des attentes de la loi uniquement pour le traitement obligatoire de la planification du transport terrestre implique un exercice complexe, exigeant et même coûteux, compte tenu de l'expertise disponible au sein des MRC et de leur peu de ressources financières, ne serait-ce que pour la tenue d'enquêtes en vue de combler les lacunes quant à la disponibilité des données. Ainsi le Ministère devrait s'engager davantage dans ces dossiers d'aménagement du territoire.

L'application de la LAU doit être perçue comme un processus d'amélioration continue des pratiques du Ministère à l'égard de l'aménagement du territoire et ne pas seulement viser à la perfection du document qu'est le schéma d'aménagement. C'est un dossier global et non une simple application technique de plans, de réglementations et d'interventions.

Quoi qu'il en soit, on ne peut nier, par ailleurs, l'importance que les MRC et les communautés urbaines accordent ou veulent accorder au transport dans le cadre de la révision de leur schéma. Ainsi, même si le traitement des transports maritime et aérien est facultatif, selon la loi, ils ne sont pas laissés pour compte ni ignorés dans la révision des schémas d'aménagement. Le traitement des transports terrestres ne dépasse toutefois guère les questions routières et ferroviaires. On relève peu d'interrogations au sujet du transport collectif dans les MRC situées en dehors des grandes agglomérations urbaines. De fait, les dossiers auxquels les MRC semblent le plus sensibilisées ou qui leur paraissent les plus prioritaires sont ceux qui les mettent ou les ont mis en contact avec le Ministère de façon récente tels le dossier de la gestion des corridors routiers et celui de la mise en place d'un réseau de camionnage. On trouvera dans l'annexe 5 l'exposé de l'évolution du contenu des documents produits par certaines MRC en fonction des commentaires exprimés par le Ministère.

3.1.2 Orientations, positions et politiques

Dans le contexte actuel de révision du rôle de l'État, de nouvelles façons de faire, de régionalisation, de partenariat et de dévolution, l'atteinte d'objectifs en faits d'orientations, de positions et de politiques devient un exercice continu. Ainsi, la *Politique sur l'environnement du ministère des Transports* avait déjà été adoptée en décembre 1992. En 1995 furent adoptées une *Politique sur le vélo* ainsi qu'une *Politique sur la sécurité dans les transports – volet routier*, cette dernière suivie de l'adoption du *Plan stratégique 1997-2000*. En 1996, le Ministère a implanté le Réseau de camionnage et diffusé *La Politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires*. La *Politique sur le bruit routier* a été adoptée récemment et la *Politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises du réseau routier supérieur* devrait l'être sous peu.

D'autres politiques sont en élaboration, notamment sur l'implantation et le réaménagement d'échangeurs autoroutiers, sur la gestion des corridors routiers, sur le transport des marchandises, sur la viabilité hivernale, sur la gestion des utilités publiques. Une politique cadre en signalétique est également en élaboration et a donné lieu à une expérience pilote avec quatre MRC pour la mise en place d'un plan global de signalisation des destinations. Le Ministère avait déjà élaboré et adopté conjointement avec le ministère du Tourisme la *Politique sur la signalisation des attraits et des activités touristiques* ainsi que la *Politique sur la signalisation des services d'essence et de restauration le long des autoroutes*. La *Politique de gestion des parcs routiers* a également déjà été adoptée par le Ministère, en décembre 1992, et la question des parcs routiers tout comme celle des routes frontalières stratégiques sont à l'ordre du jour du premier objectif (soutenir la position concurrentielle des entreprises et de l'industrie touristique en s'assurant qu'elles disposent des moyens de transport appropriés et à meilleur coût), de la première orientation (soutenir le développement économique du Québec en assurant la présence d'infrastructures et de services de transport appropriés et concurrentiels pour les personnes et les marchandises) du *Plan stratégique 1997-2000* du Ministère.

Le Ministère agit comme maître d'œuvre pour le positionnement du Québec dans le cas de la réforme portuaire fédérale; un document de travail est actuellement en consultation auprès des autres ministères québécois visés. Il importe enfin de signaler que l'élaboration d'une politique nationale des transports du Québec et celle d'un plan directeur en transport du Québec constituent deux des priorités à l'ordre du jour actuel des activités du Ministère.

3.1.3 Service à la clientèle

Le service à la clientèle est à la mesure des ressources et de l'expertise humaines et techniques en présence et disponibles. À la limite, l'atteinte optimale des attentes et des objectifs visés – représentés autant par les nouvelles dispositions de la LAU que par l'expression des orientations gouvernementales en matière d'aménagement – nécessiterait du personnel à temps plein sur le traitement des dossiers non seulement d'application de la LAU mais d'aménagement du territoire en général.

3.1.4 Interrelation aménagement-transport

Dans les parties précédentes, nous avons fait ressortir la difficulté des MRC, en règle générale, de mettre en relation de façon appropriée les dossiers de transport avec les autres objets de révision de leur schéma, qu'il s'agisse de l'impact des systèmes et des infrastructures de transport existants sur les choix d'aménagement à faire ou de l'inverse. Par ailleurs, l'analyse ou l'évaluation de ces impacts et les solutions à apporter relèvent pour beaucoup de la capacité de mettre en interrelation les systèmes et les infrastructures ou les choix de systèmes et d'infrastructures de transport, tant pour les personnes que les marchandises, prenant en considération ces deux réalités à la fois.

Intégration et intermodalité sont des préoccupations très actuelles au sein du Ministère non seulement dans le discours mais dans l'application quant à la conduite de ses nombreux dossiers. Cette approche de planification est récente au Ministère. Outre le fait de s'adapter à la conduite de ses dossiers propres, elle doit s'adapter à l'intégration plus large de choix d'aménagement et de développement, et ce, dans un contexte de réaligement du rôle de l'État impliquant de nouvelles façons de faire à partager de plus en plus avec d'autres acteurs. Au-delà des évaluations que l'on pourrait faire des ressources humaines et techniques disponibles et nécessaires pour la conduite appropriée des dossiers d'aménagement du territoire, le contexte actuel de repositionnement explique sans doute également les possibilités et les limites de soutien et d'assistance que le Ministère peut accorder au traitement des dossiers découlant de l'application de la LAU, principalement ceux de révision des schémas d'aménagement.

CONCLUSION

De ce bilan ayant d'abord pour objet de circonscrire l'action du ministère des Transports à l'égard de l'application de la LAU depuis la régionalisation de cette activité, il ressort que le Ministère s'acquitte de ses obligations légales du traitement des dossiers découlant de l'application de cette loi. La régionalisation de cette activité a même favorisé, comme cela était voulu, le rapprochement de l'action du Ministère et de ses partenaires, permettant des relations plus fructueuses.

Il apparaît toutefois que les besoins seraient plus grands qu'escomptés. De fait, les rencontres avec les interlocuteurs ministériels sur ces dossiers font ressortir que les dossiers de planification du territoire et des transports dépassent grandement le seul cadre de l'application de la LAU. Les dossiers environnementaux, les nouvelles responsabilités du milieu en fait de protection du territoire agricole et de développement local et régional ainsi que les nouvelles approches de gestion des territoires publics (biodiversité, forêt habitée, rétrocession des lots intramunicipaux, polyvalence des activités sur les terres publiques) sont autant d'autres dossiers touchant la planification des transports et celle du territoire.

Le souci de cohérence et d'harmonisation des actions du Ministère nécessite donc d'investir davantage dans les dossiers d'aménagement du territoire et de développement local et régional. Des énergies supplémentaires devront être apportées au traitement de ces dossiers afin d'améliorer la cohérence de l'action du Ministère à l'égard de l'aménagement du territoire.

ANNEXE 1

Lettres de M. Yvan Demers, sous-ministre des Transports



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

Le Sous-ministre

Québec, le 14 juin 1995

Monsieur André Trudeau
Sous-ministre
Ministère des Affaires municipales
20, rue Chauveau
Aile Chauveau, 3^e étage
Québec (Québec)
G1R 4J3

OBJET : Interlocuteurs du ministère des Transports dans le cadre
de l'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Cher collègue,

Le ministère des Transports a mis en place dernièrement une nouvelle structure organisationnelle qui a donné lieu à une révision en profondeur des pratiques et responsabilités de la plupart des unités administratives, notamment dans le cadre des dossiers relatifs à l'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

A cet égard, la présente a pour but de vous aviser que dorénavant, pour les dossiers régionaux (élaboration, modification et révision des schémas d'aménagement et des règlements de contrôle intérieur), l'interlocuteur attitré du ministère des Transports sera le chef du Service du plan et des programmes de chacune des quatre directions générales de territoire, pour les communautés urbaines et municipalités régionales de comté présentes sur leur territoire, soit:

MM. Daniel Dorais, Direction générale de Montréal;
Roch Huet, Direction générale de Québec;
Réjean St-Laurent, Direction générale de l'Ouest;
Claude Stevens, Direction générale de l'Est.

700, boul. Saint-Cyrille Est
28^e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1

Téléphone: (418) 643-6740
Télécopieur: (418) 643-9836

Par ailleurs, les avis ministériels découlant du traitement de ces dossiers seront signés par les directeurs territoriaux concernés. En ce qui a trait aux avis d'intervention requis en vertu des articles 149 et suivants de la loi, le Ministère conserve la procédure actuelle, soit leur signature par les directeurs territoriaux et les chefs de service autorisés.

Pour les dossiers généraux (orientations et politiques, modifications au contenu ou à la procédure d'application de la loi, dossiers interministériels ou dont les enjeux débordent un cadre territorial précis, etc.), M. Jean-Guy Loranger, directeur de la Planification, demeure l'interlocuteur attitré du Ministère pour le traitement de ces derniers.

Ces différents changements au sein du ministère des Transports auront pour effet de réduire les délais administratifs du traitement des dossiers, de responsabiliser les unités administratives concernées, de favoriser une interprétation commune des enjeux et de tenir un discours compatible avec la position gouvernementale tout en favorisant les échanges avec le milieu.

Je joins à la présente les coordonnées de ces nouveaux interlocuteurs du Ministère, précisant notamment les territoires de MRC et de communautés urbaines couverts par nos unités territoriales.

Veuillez agréer, cher collègue, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le sous-ministre,



YVAN DEMERS



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

Le Sous-ministre

NOTE

DESTINATAIRES : MM. Luc Crépeault, sous-ministre adjoint
Direction générale de l'Ouest

Henri Desmeules, sous-
ministre adjoint par intérim
Direction générale de Québec

Liguori Hinse, sous-ministre adjoint
Direction générale de la planification et
de la technologie

Yvon Tourigny, sous-ministre adjoint
Direction générale de Montréal

Alain Vallières, sous-ministre adjoint
Direction générale de l'Est

EXPÉDITEUR : Yvan Demers

DATE : Le 14 juin 1995

OBJET : Interlocuteurs du ministère des Transports dans le
cadre de l'application de la Loi sur l'aménagement
et l'urbanisme

La récente mise en place de la nouvelle structure organisationnelle du Ministère a donné lieu à une révision en profondeur des pratiques et responsabilités de la plupart des unités administratives, notamment dans le cadre du traitement des dossiers relatifs à l'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Le transfert vers les unités territoriales de responsabilités relatives à ces dossiers, s'est amorcé suite à la dotation des postes en 1994. Par ailleurs, des sessions de formation sur ces dossiers, lesquelles ont réuni quelque 250 professionnels et gestionnaires

700, boul. Saint-Cyrille Est
28^e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1

Téléphone: (418) 643-6740
Télécopieur: (418) 643-9836

des différentes unités administratives concernées, ont été données et complétées. Enfin, lors de la réunion du Comité de direction du 3 avril dernier, il a été décidé de nouvelles procédures de traitement de ces dossiers.

J'ai avisé le ministère des Affaires municipales (lettre ci-jointe) des nouvelles procédures, notamment la désignation des interlocuteurs territoriaux et des signataires des avis ministériels, et il m'apparaît maintenant opportun d'officialiser les nouvelles modalités de traitement de ces dossiers au sein du Ministère.

Je vous invite donc à rappeler aux unités concernées par ces dossiers, l'importance de la révision des schémas d'aménagement pour sensibiliser nos partenaires municipaux aux différentes facettes de la problématique des transports au Québec.

Afin de faciliter le traitement de ces dossiers au sein du Ministère, il serait opportun, d'une part, d'identifier des répondants pour ces dossiers (une personne pour chacune des directions générales territoriales et des représentants des principales unités centrales concernées). D'autre part, afin de faciliter les échanges de ces répondants entre eux ainsi qu'avec leurs vis-à-vis du milieu ou au sein de l'appareil gouvernemental, il serait également opportun de constituer une liste des chargés de dossiers précisant le territoire ou le secteur couverts (politique, projet de politique, programme, etc.).

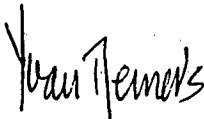
Vous voudrez bien acheminer ces coordonnées à la Direction de la planification qui verra à consolider les deux listes en question et à les diffuser auprès de l'ensemble des répondants identifiés. Je vous rappelle que par l'entremise du Service de l'encadrement des plans de transport, la Direction de la planification demeure toujours impliquée dans ces dossiers.

Ainsi, pour les dossiers généraux (orientations et politiques, modifications au contenu ou à la procédure d'application de la loi, dossiers interministériels ou dont les enjeux débordent un cadre territorial précis, etc.), M. Jean-Guy Loranger, Directeur de la planification, demeure l'interlocuteur attitré auprès du ministère des Affaires municipales pour en assurer le traitement.

Au sein du Ministère, la Direction de la planification demeure un des interlocuteurs désignés auprès des unités territoriales, dans le traitement des dossiers relatifs à l'élaboration, aux modifications et à la révision des schémas d'aménagement et des règlements de contrôle intérimaire. Cette direction assumera également la mise à jour des orientations ministérielles en transport et en aménagement du territoire et s'assurera de la cohérence des messages ministériels. A cette fin, il faudra notamment qu'une copie des documents produits par les unités impliquées dans l'élaboration des avis ministériels ainsi que des avis comme tels soient adressées au chef du Service de l'encadrement des plans de transport.

Cette nouvelle procédure aura comme avantage de maintenir une vision horizontale de ces dossiers, tout en assurant une responsabilisation des unités territoriales et en favorisant le rapprochement avec le milieu.

Le sous-ministre,


YVAN DEMERS

ANNEXE 2

Comptes rendus des réunions sur le Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, tenues les 19,20,26 et 27 juin 1997



Date Jeudi, le 19 juin 1997

Endroit 35, de Port-Royal Est, 4^e étage, salle 4.10, Montréal

Rédigé par Ginette Lalonde, SESEPT.
André Morin, SESEPT

Signature

Objet Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

But Recueillir les commentaires des interlocuteurs de la Direction générale de l'Ouest et des Directions territoriales afférentes afin de bonifier et compléter le document provisoire de bilan.

Étaient
Présents

M. Jacques Vuille,
M. Ghislain Couture,
M. Guy D'Astous,
M. Jean Gagné,
M. Jean-François Stringer,
Mme Ginette Lalonde,
M. André Morin,
Mme Andrée-Nathalie Roy,

Direction générale de l'Ouest
Direction de l'Outaouais
Direction des Laurentides-Lanaudière
Direction de l'Estrie
Direction de la Mauricie-Bois-Francs
Direction de la Planification des transports
Direction de la Planification des transports
Direction de la Planification des transports

Copie à

M. Jean Iracà,¹

Direction d'Abitibi-Témiscamingue-Nord-
du-Québec

Aux personnes présentes

NOTE: Si l'on croit que ce compte rendu est imprécis ou incomplet, prière d'en aviser le signataire qui effectuera les corrections qui s'imposent V-410 (91-02) (Word 6.0)

¹ Monsieur Jean Iracà n'ayant pu assister à la réunion visée par le présent compte rendu, nous a fait parvenir par écrit ses commentaires sur le document provisoire de Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Objet : Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Détails	Action à prendre par Délai
1. Ouverture de la réunion La réunion est ouverte à 10 : 05 heures. M. André Morin préside la réunion, assisté de Mme Ginette Lalonde. 2. Présentation et discussion sur le bilan provisoire M. André Morin présente le contexte dans lequel s'inscrit la réalisation du bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Des discussions sont engagées sur la production des avis et le soutien technique : - La production des avis implique des liens entre différentes démarches de planification que sont le développement régional, les plans de transport, les politiques ou projets de politique développés par le Ministère, etc. Pour parvenir à produire les avis ministériels, les interlocuteurs ont besoin d'être informés sur l'état d'avancement des dossiers conduits au Ministère et souhaitent être alimentés sur les démarches de planification qui ont des liens avec l'aménagement du territoire. Les participants considèrent qu'ils ont des problèmes d'information en ce qui a trait à la diffusion des nouveaux documents. À cet effet, il est demandé au SESEPT de produire un colligé des politiques en vigueur au Ministère avec leur date d'entrée en vigueur. - Par ailleurs, tous souhaiteraient être informés sur un avis qui aurait été produit par le contentieux du ministère des Affaires municipales à l'effet qu'il serait illégal que le Ministère émette des conditions à l'obtention d'un permis de construction (article 119 de la LAU) en vue de protéger certains corridors routiers. Il est demandé de rejoindre M. Jacques Proulx du ministère des Affaires municipales, à ce sujet. - Des questions se posent également en ce qui concerne le réseau ferroviaire de base et sur la politique ou les règlements d'acquisition des emprises ferroviaires. - Il ressort également qu'il y a un besoin de soutien pour les sujets pointus rattachés au traitement des dossiers d'aménagement. Il est ainsi proposé que les porteurs de dossier, au central, aillent présenter les contenus en région. - Actuellement, on souhaiterait que les commentaires sur les schémas produits par les unités centrales soient davantage appliqués. Il semble que l'énoncé de grands principes ne soit pas aussi utile.	SESEPT SESEPT SESEPT et unités centrales concernées SESEPT

Objet : Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Détails	Action à prendre par Délai
inquiétudes quant à la cohérence du traitement des dossiers d'une MRC à l'autre. - On s'interroge sur la signification réelle de la première orientation de la Planification stratégique 1997-2000 à l'effet de «soutenir le développement économique de toutes les régions du Québec par des infrastructures et des services qui assurent le transport des personnes et des marchandises de manière à favoriser la compétitivité des entreprises québécoises ». - Les participants constatent que la régionalisation des activités est appréciée des MRC parce que les interlocuteurs sont sur place, ce qui est confirmé par les commentaires entendus par M. André Morin lors d'un récent colloque de l'Association des aménagistes régionaux du Québec. On demande que cela soit précisé au contenu du document de bilan. - On relève que le soutien des unités centrales est variable et on s'interroge sur la pertinence de faire parvenir des dossiers complets à l'ensemble des interlocuteurs des unités centrales. On reconnaît qu'il y a un besoin réel de soutien mais que celui-ci pourrait prendre des formes différentes. Par exemple, en ce qui concerne la sécurité, la contribution du central pourrait se faire par le biais de sessions d'information générale occasionnelles, compte tenu que les unités territoriales sont dotées des expertises requises pour répondre plus concrètement aux contenus des documents de révision ou de modification de schémas. L'apport de l'unité centrale en environnement apparaît, par ailleurs, très intéressante en ciblant de façon appliquée la problématique des contraintes anthropiques liées aux infrastructures de transport (le bruit, principalement) que les schémas ont obligation de prendre en compte. De ce fait, il peut apparaître plus opportun de saisir de façon davantage statutaire cette unité, des documents de révision et de modifications de schémas. Aux fins de mieux cerner cette problématique, il serait opportun de dresser une liste des champs couverts par chacune des unités centrales répondantes et de tenir compte de l'importance relative de ces différents champs à l'égard de l'exercice de révision et de modifications des schémas. Par ailleurs, dans les cas où les unités de soutien devraient recevoir les documents de révision et de modifications de schémas, il serait opportun qu'elles soient également informées des suites du traitement de ces dossiers, c'est-à-dire obtenir copie de l'avis ministériel au ministère des Affaires municipales, et copie de l'avis gouvernemental transmis par ce ministère aux MRC et Communautés urbaines.	SESEPT et unités centrales

Objet : Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Détails	Action à prendre par Délai
- Il est proposé de remettre à l'agenda la réalisation des problématiques de transport régional, documents qui devaient servir de référence dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement.¹ - Pour améliorer la circulation de l'information, il est proposé que les unités centrales se dotent de liste de distribution afin que des envois systématiques soient effectués lors de changement ou pour alimenter le contenu des dossiers sectoriels. - Les participants ont peu d'échange et avouent se sentir isolés. Ils souhaiteraient que soit créée une table sur l'aménagement du territoire et le développement régional (local) où seraient abordés, lors de rencontres régulières une ou deux fois l'an, des sujets d'intérêt commun. Ils souhaiteraient également que le cahier de formation qui avait été réalisé à leur intention soit révisé et maintenu à jour compte tenu de l'évolution des dossiers et des démarches de planification. - Des modifications ou des ajouts spécifiques au bilan ont été demandés : 4.3.1 Introduire la notion d'imputabilité du ministère des Affaires municipales aux différentes étapes de révision du schéma d'aménagement. Par ailleurs, on estime que le ministère des Affaires municipales accorde trop peu de temps pour réagir à l'avis gouvernemental. 5.1.1 Il faudrait préciser que le Ministère s'acquitte de ses obligations <u>légal</u>es. On estime que les besoins sont plus grands qu'escomptés et que si la procédure doit être complètement régionalisée, ce sera de plus en plus exigeant avec de moins en moins de ressources, risquant donc de se détériorer. Plutôt que de dire que la régionalisation ne semble pas avoir nui, il serait préférable de dire qu'elle a favorisé les rapprochements. Au deuxième paragraphe traitant des obligations des MRC et Communautés urbaines mais également de leurs limites pour leur traitement des dossiers de transport, il y aurait lieu de souligner la nécessité d'une implication du Ministère dans leur démarche. 5.1.3 Situer la problématique au niveau de l'ensemble des dossiers d'aménagement du territoire plutôt qu'uniquement ceux d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.	SESEPT et unités centrales SESEPT
¹ Sans vouloir nier l'apport nécessaire des unités centrales à de tels profils, il importe de rappeler que c'est aux unités territoriales que cette production fut demandée par les autorités. L'amorce de la plupart des plans de transport régionaux devrait combler cette attente.	

Objet : Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Détails	Action à prendre par Délai
3. Levée de la réunion La séance est levée à 16 : 20 heures	



COMPTE RENDU
DE RÉUNION

Date Vendredi, le 20 juin 1997

Endroit 35, de Port-Royal Est, 4^e étage, salle 4.10, Montréal

Rédigé par Ginette Lalonde, SESEPT
André Morin, SESEPT

Signature

Objet Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

But Recueillir les commentaires des interlocuteurs de la Direction générale de Montréal et des Directions territoriales afférentes afin de bonifier et compléter le document provisoire de bilan.

Étaient
Présents

M. Robert Bessette,
Mme Sylvie Tanguay,
M. Michel Auclair,
M. Marcel Beaudoin,
Mme Marie Lapointe,
Mme Ginette Lalonde,
M. André Morin,
Mme Andrée-Nathalie Roy,

Direction générale de Montréal
Direction générale de Montréal
Direction de l'Est-de-la-Montérégie
Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie
Direction de Laval-Mille-Îles
Direction de la Planification des transports
Direction de la Planification des transports
Direction de la Planification des transports

Copie à

Mme Jeannine Bergeron,
M. Robert Montplaisir,
Aux personnes présentes

Direction de l'Île-de-Montréal
Direction de Laval-Mille-Îles

NOTE: Si l'on croit que ce compte rendu est imprécis ou incomplet, prière d'en aviser le signataire qui effectuera les corrections qui s'imposent.
V-410 (91-02) (Word 6.0)

Objet : Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Détails	Action à prendre par Délai
1. Ouverture de la réunion La réunion est ouverte à 10 : 15 heures. M. André Morin préside la réunion, assisté de Mme Ginette Lalonde. 2. Présentation et discussion sur le bilan provisoire M. André Morin présente le contexte dans lequel s'inscrit la réalisation du bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et résume les principaux échanges qui ont eu lieu avec les interlocuteurs de la DGO et des Dt de l'Ouest : • Colliger et mettre à jour les dossiers d'études, de projets de politique et de politiques avec dates d'entrée en vigueur; • Que les porteurs de dossiers au central présentent ou participent à la présentation de leur dossier dans le milieu; • Que les dossiers centraux soient adaptés aux différents milieux en s'appuyant sur des profils régionaux et s'adaptant ou répondant clairement aux particularités des différentes MRC (les avis des unités centrales devraient être plus précis et ciblés plutôt que d'émettre des principes généraux); • Revoir la procédure de traitement des dossiers de schémas d'aménagement et l'adapter aux impératifs ou non des dossiers centraux, c'est-à-dire selon leur importance et impact en regard de l'aménagement du territoire et leur degré d'évolution et de changement, et selon la présence ou non d'expertise en région pour les différents dossiers (trop d'avis émanant des unités centrales sont répétitifs; dans plusieurs cas, des avis au besoin ou à la demande pourraient être suffisants); • Une formule «table d'échange» pour les dossiers d'aménagement serait appréciée pour permettre aux interlocuteurs en DT de se faire connaître leurs expériences respectives; pour arrimer plus adéquatement, notamment au niveau des avis ministériels, les visions ministérielles émanant du central aux réalités et particularités d'application dans le milieu exprimées par les porteurs de dossiers en territoire; pour clarifier avec d'autres intervenants notamment du ministère des Affaires municipales, certains positionnements gouvernementaux et en assurer plus de cohérence. M. Morin informe également les participants d'un récent colloque de l'Association des aménagistes régionaux du Québec, où les échanges avec plusieurs aménagistes ont fait ressortir une appréciation somme toute positive des échanges entre le Ministère et les MRC et de la grande appréciation du Guide à l'intention des MRC pour la planification des transports dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement.	SESEPT SESEPT et unités centrales SESEPT SESEPT

Objet : Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Détails	Action à prendre par Délai
M. Morin indique, de plus, que dans le cadre de l'actuelle révision des rôles et mandats de la Direction générale de la planification et de la technologie, les fonctions d'encadrement des dossiers d'aménagement tout comme celles d'encadrement des plans de transport, fassent place à davantage de responsabilisation des unités territoriales et commandent un repositionnement d'échanges sur ces dossiers entre les unités territoriales et centrales. Les commentaires des participants cernent principalement des problèmes reliés à la procédure de traitement et de suivi des dossiers d'aménagement, ainsi qu'au contexte particulier de la région de Montréal : • Les difficultés à rencontrer les exigences de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme sont nombreuses compte tenu notamment du cadre d'aménagement de la région de Montréal qui est en cours d'élaboration et des dossiers spécifiques comme celui des corridors routiers qui sont évolutifs. • Les participants indiquent qu'ils ont à traiter de nombreux dossiers autres que ceux rattachés à l'aménagement du territoire. Ceci a pour conséquence qu'ils répondent aux exigences de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme mais ne peuvent satisfaire à l'ensemble des autres demandes et consacrent peu de temps aux dossiers périphériques en aménagement du territoire. • Les participants indiquent qu'ils rencontrent des difficultés lorsque dans le cadre de la révision des schémas, il y a divergence de position avec d'autres Ministères. Ces cas se sont produits notamment avec le ministère de l'Agriculture dans le cadre de la révision du schéma de la MRC de L'Assomption et avec le Ministère d'état à la Métropole en ce qui concerne l'autoroute 30, dans la MRC de Beauharnois-Salaberry. Le ministère des Affaires municipales ne semble pas posséder de mécanisme formel pour traiter les divergences. • On relève également des difficultés qui sont survenues lorsque le ministère des Affaires municipales a introduit dans l'avis gouvernemental des paragraphes d'autres ministères dans les commentaires du MTQ. On demande d'aviser le MAM d'éviter cette pratique. De plus, dans le cadre des avis sectoriels produits par le central du Ministère, il est demandé que les échéances soient respectées. • Les dossiers sectoriels évoluent ce qui nécessite des ajustements dans le traitement du contenu transport au cours de la démarche de révision d'une MRC. Certains s'inquiètent de la cohérence du traitement du contenu transport d'une MRC à l'autre et souhaiteraient être davantage informés de l'évolution des dossiers du Ministère notamment ceux de projets de politique et ceux concernant les lois et réglementations sur l'affichage.	SESEPT SESEPT

Objet : Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Détails	Action à prendre par Délai
- Les intervenants se considèrent isolés et souhaiteraient des mécanismes d'échanges dans le cadre, par exemple, d'une table sur les questions entourant l'aménagement du territoire. - Les intervenants considèrent qu'ils manquent d'information notamment en ce qui concerne le cadre d'aménagement de la grande région de Montréal. De plus, ils souhaiteraient pouvoir rencontrer les gens du central (MTQ, MAM) qui participent à la préparation des avis mais également à l'élaboration des politiques qui nécessiteraient de prendre en compte les caractéristiques des divers milieux en région (urbain, rural, semi-rural). - Ils estiment qu'il y aurait lieu de s'assurer de la cohésion des dossiers de transport compte tenu de la présence toujours plus nombreuse d'intervenants dans ces dossiers dans la région de Montréal. Outre le Ministère d'État à la Métropole, il y a l'Agence métropolitaine de transport auxquels s'ajoutera prochainement la Commission de développement de la Métropole. Il serait opportun de rencontrer les représentants de ces organismes. - Le constat demeure que malgré les difficultés rencontrées, le Ministère remplit adéquatement ses obligations dans le processus de révision des schémas. La lettre récente de monsieur Georges Felli, s.m.a. au ministère des Affaires municipales, soulignait la rigueur et la célérité dont le Ministère a toujours fait preuve dans le processus de révision des schémas. Par ailleurs, lors du récent colloque de l'AARQ, plusieurs aménagistes ont souligné l'amélioration de leurs relations avec le Ministère dans le cadre du traitement des dossiers de schémas d'aménagement. M. Morin indique que la révision des schémas d'aménagement pourrait s'échelonner sur une période de dix ans selon les renseignements qu'il a obtenus lors d'un récent colloque de l'Association des aménagistes régionaux du Québec. - Les participants sont d'avis que des modifications trop importantes apportées au soutien des DT pourraient avoir un impact sur le contenu et la forme des avis ministériels. Par ailleurs, la gestion du changement prend du temps et de l'énergie. - Les participants demandent d'être informés des modifications récentes qui ont été apportées à la Loi sur la protection du territoire agricole, modifiant conséquemment la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme¹.	SESEPT SESEPT, DGM SESEPT, DGM SESEPT

¹ Ils ont été saisis de ces modifications le 16 juillet dernier.

Objet : Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Détails	Action à prendre par Délai
3. Levée de la réunion La séance est levée à 15 : 15 heures.	



Date Jeudi, le 26 juin 1997

Endroit 700, boul. René-Lévesque Est, 22^e étage, salle 22.03, Québec

Rédigé par Ginette Lalonde, SESEPT
André Morin, SESEPT

Signature

Objet Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

But Recueillir les commentaires des interlocuteurs de la Direction générale de Québec et de l'Est et des Directions territoriales afférentes afin de bonifier et compléter le document provisoire de bilan.

Étaient
Présents

M. Yvan Gagnon,
M. Louis Belzile,

Mme Catherine Berthod,
M. Donald Martel,

M. Philippe Poulin,
Mme Ginette Lalonde,
M. André Morin,

Direction générale de Québec et de l'Est
Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-
Iles-de-la Madeleine
Direction de Québec
Direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean-
Chibougamau
Direction de Chaudière-Appalaches
Direction de la Planification des transports
Direction de la planification des transports

Copie à

Mme Louise Boily,
M. Mario Desbiens,
Mme Madeleine Lindsay,
Aux personnes présentes

Direction de Québec
Direction de la Côte-Nord
Direction de Chaudière-Appalaches

NOTE: Si l'on croit que ce compte rendu est imprécis ou incomplet, prière d'en aviser le signataire qui effectuera les corrections qui s'imposent.
V-410 (91-02) (Word 6.0)

Objet : Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Détails	Action à prendre par Délai
1. Ouverture de la réunion La réunion est ouverte à 10 : 05 heures. M. André Morin préside la réunion, assisté de Mme Ginette Lalonde. Les participants sont informés que la présente réunion constitue la troisième rencontre avec des représentants des unités territoriales, des réunions similaires ayant eu lieu avec la Direction générale de l'Ouest et la Direction générale de Montréal - et leurs DT afférentes -, respectivement les 19 et 20 juin dernier. Par ailleurs, les interlocuteurs des unités centrales seront rencontrés le 27 juin, suite à la présente réunion. 2. Présentation et discussion sur le bilan provisoire M. André Morin présente le contexte dans lequel s'inscrit la réalisation du présent bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et fait état des principaux commentaires recueillis lors des rencontres précédentes, notamment : • Colliger et mettre à jour les dossiers d'études, de projets de politique et de politiques avec dates d'entrée en vigueur; • Que les porteurs de dossiers au central présentent ou participent à la présentation de leur dossier dans le milieu; • Que les dossiers centraux soient adaptés aux différents milieux en s'appuyant sur des profils régionaux et s'adaptant ou répondant clairement aux particularités des différentes MRC. Ainsi, les avis des unités centrales devraient être plus précis et ciblés plutôt que d'émettre des principes généraux et devraient informer les unités territoriales des similitudes de cas et la façon dont elles ont été traitées, voire réglées. • Revoir la procédure de traitement des dossiers de schémas d'aménagement et l'adapter aux impératifs ou non des dossiers centraux, c'est-à-dire selon leur importance et impact en regard de l'aménagement du territoire et leur degré d'évolution et de changement, et selon la présence ou non d'expertise en région pour les différents dossiers (trop d'avis émanant des unités centrales sont répétitifs; dans plusieurs cas, des avis au besoin ou à la demande pourraient être suffisants);	SESEPT SESEPT et unités centrales SESEPT

Objet : Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Détails	Action à prendre par Délai
• Relativement au délai entre l'adoption par la MRC d'un document de modification ou de révision de schéma et la transmission dudit document par le ministère des Affaires municipales aux interlocuteurs ministériels, il est précisé que les délais légaux de traitement de ces documents ne courent pas en fonction de la date d'adoption par la MRC, mais en fonction de la date de réception au ministère des Affaires municipales de ces documents. • En relation avec un commentaire précédent sur l'adaptation des avis du central aux réalités régionales, il est déploré que les profils régionaux en transport n'aient pas été réalisés.¹ • Il est souligné qu'il est faux de croire que le suivi de ces dossiers est plus facile dans les milieux plus urbanisés, comme ce serait le cas pour le dossier de gestion des corridors routiers. À cet égard est illustré l'exemple de l'autoroute Alma/La Baie qui a soulevé des difficultés ou manques d'échanges non seulement avec certaines municipalités, mais également avec le ministère des Ressources naturelles. • On estime qu'il serait souhaitable qu'il y ait un guichet unique (possiblement à la Direction des communications) pour l'obtention des documents utiles à la révision des schémas d'aménagement (études, politiques, projets de politiques...) afin d'éviter de communiquer avec toutes les unités pouvant être contactées à chaque fois que des demandes sont reçues des MRC. Celles-ci pourraient s'adresser directement à ce guichet. À cet égard, il est souligné que la question pourra être considérée mais que la solution ne pourra sans doute qu'être partielle, les études et projets de politiques, compte tenu de leur avancement, ne pouvant pas toujours donner lieu à une diffusion. • L'idée d'une table d'échange pour les dossiers d'aménagement apparaît intéressante afin de permettre l'émergence d'outils pour le traitement de ces dossiers. Pour l'immédiat, compte tenu de l'état d'avancement du processus de révision des schémas d'aménagement dans les DGT de l'Ouest et de Montréal, il est demandé d'obtenir copie de réponses de ces unités à des PSAR et des SAR, à titre d'exemples. • Tel que souligné lors des rencontres précédentes avec les autres unités territoriales, il est indiqué qu'une personne/année pour le traitement de ces dossiers ce n'est pas la réalité (la même personne traite également de nombreux autres dossiers) et ce n'est pas suffisant (ça ne permet pas de rencontrer et échanger avec les MRC autant qu'il serait nécessaire). D'autres commentaires et discussions portent également sur les dossiers de développement régional ainsi que sur les avis d'intervention, en vertu des articles 149 et suivants de la LAU :	SESEPT SESEPT et DGQE

Objet : Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Détails	Action à prendre par Délai
En regard de l'application de la politique de développement régionale et des ententes cadres et spécifiques en découlant, le suivi de ces dossiers a échappé au SESEPT. Il y aurait lieu de faire le point et mise à jour sur le suivi de ces dossiers.	SESEPT
¹ Sans vouloir nier l'apport nécessaire des unités centrales à de tels profils, il importe de rappeler que c'est aux unités territoriales que cette production fut demandée par les autorités.	
- En regard de la récente demande du ministère des Affaires municipales de prise en compte, dans les avis ministériels, de considérations de développement local, il est demandé d'être tenu informé du dossier pilote que constitue, à cet égard, le PSAR et son suivi de la MRC de Vallée-de-l'Or. - Les participants font état de leur émission et suivi d'avis d'intervention, soulignant qu'il partent souvent très tard si ce n'est pas en retard, à cause souvent des programmations retenues qui sont connues tardivement. Compte tenu des délais de réaction prévus à la loi sur ces avis, le début des travaux selon les échéanciers prévus peuvent parfois être compromis.	SESEPT
Peu de commentaires spécifiques sont soulevés quant au document comme tel de bilan provisoire dont on se dit satisfait, en règle générale. Il est toutefois suggéré qu'un résumé apparaisse en début du document. Celui-ci pourrait prendre la forme d'un sommaire exécutif.	SESEPT
3. Levée de la réunion La séance est levée à 15 : 15 heures.	



COMPTE RENDU
DE RÉUNION

Date Vendredi, le 27 juin 1997

Endroit 700, boul. René-Lévesque Est, 22^e étage, salle 22.03, Québec

Rédigé par André Morin, SESEPT

Signature

Objet Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

But Recueillir les commentaires des interlocuteurs des unités ministérielles centrales afin de bonifier et compléter le document provisoire de bilan.

Étaient Mme Louise de la Sablonnière, chef

Présents

M. Mario Blackburn,

M. Stéphane Campeau,

M. Mario Cassetti,

M. Jerzy Dabrowski,

Mme Louise Guimont,

M. Pierre Leblond,

M. André Morin,

Service de l'économie, de la statistique et
de l'encadrement des plans de transport

Service des normes en transport
maritime, aérien et ferroviaire

Service des politiques d'exploitation

Service de l'environnement

Service de la sécurité dans les transports

Service des politiques en transport
terrestre des personnes

Service de l'orientation et de la
planification stratégique

Service de l'économie, de la statistique et
de l'encadrement des plans de transport

Copie à

M. Luc Beaudin¹

M. Jean Boisvert,

M. Réjean Drouin,

Mme Ginette Lalonde,

Aux personnes présentes

Service de l'environnement

Service de la sécurité dans les transports

Service des politiques en transport
terrestre des personnes

Service de l'économie, de la statistique et
de l'encadrement des plans de transport

NOTE: Si l'on croit que ce compte rendu est imprécis ou incomplet, prière d'en aviser le signataire qui effectuera les corrections qui s'imposent
V-410 (91-02) (Word 6.0)

¹ Monsieur Luc Beaudin n'ayant pu assister à la réunion visée par le présent compte rendu, nous a fait parvenir par écrit ses commentaires sur le document provisoire de Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Objet : Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Détails	Action à prendre par Délai
1. Ouverture de la réunion La réunion est ouverte à 10 :10 heures. M. André Morin préside la réunion. 2. Présentation et discussion sur le bilan provisoire M. André Morin présente le contexte dans lequel s'inscrit la réalisation du bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et résume les principaux échanges qui ont eu lieu avec les interlocuteurs des unités territoriales, au cours de trois réunions précédentes, notamment : • Colliger et mettre à jour les dossiers d'études, de projets de politique et de politiques avec dates d'entrée en vigueur; • Que les dossiers centraux soient adaptés aux différents milieux en s'appuyant sur des profils régionaux et s'adaptant ou répondant clairement aux particularités des différentes MRC (les avis des unités centrales devraient être plus précis et ciblés plutôt que d'émettre des principes généraux); • Revoir la procédure de traitement des dossiers de schémas d'aménagement et l'adapter aux impératifs ou non des dossiers centraux, c'est-à-dire selon leur importance et impact en regard de l'aménagement du territoire et leur degré d'évolution et de changement, et selon la présence ou non d'expertise en région pour les différents dossiers (trop d'avis émanant des unités centrales sont répétitifs; dans plusieurs cas, des avis au besoin ou à la demande pourraient être suffisants; les avis émanant du central sont par ailleurs appréciés compte tenu de l'évolution des dossiers); • Une formule « table d'échange » pour les dossiers d'aménagement serait appréciée pour permettre aux interlocuteurs en DT de se faire connaître leurs expériences respectives; pour arrimer plus adéquatement, notamment au niveau des avis ministériels, les visions ministérielles émanant du central aux réalités et particularités d'application dans le milieu exprimés par les porteurs de dossiers en territoire; pour clarifier avec d'autres intervenants notamment du ministère des Affaires municipales, certains positionnements gouvernementaux et en assurer plus de cohérence. M. Morin informe également les participants d'un récent colloque de l'Association des aménagistes régionaux du Québec, où les échanges avec plusieurs aménagistes ont fait ressortir une appréciation somme toute positive des échanges entre le Ministère et les MRC et de la grande appréciation du Guide à l'intention des MRC pour la planification des transports dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement.	

Objet : Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Détails	Action à prendre par Délai
Les commentaires des participants cernent principalement des réactions aux commentaires émanant des unités territoriales reliés à la procédure de traitement et de suivi des dossiers d'aménagement, ainsi qu'au contexte général non seulement d'application de la LAU mais des dossiers d'aménagement du territoire en général en relation avec les transports : - On se dit en accord à l'effet qu'il y ait des réseaux d'échanges et de communication entre les divers intervenants afin que les dossiers centraux collent davantage aux réalités régionales, notamment pour ce qui est des politiques, et afin également que les positionnements des avis produits en région s'appuient sur des visions ministérielles clairement arrêtées et convenues, permettant ainsi davantage de cohérence ministérielle dans les avis émis; - Dans le même ordre d'idée, on est d'avis que malgré le côté paperassier de la procédure, il faut que les documents circulent selon un processus formel et convenu et non seulement au bon vouloir des divers intervenants, ceci n'excluant pas par ailleurs de revoir et d'arrêter le type de contribution attendu de chacun. Il en va notamment de l'intérêt et de la motivation des divers intervenants au dossier et de l'importance que tous soient au fait des tenants et aboutissants des divers dossiers traités et de leur évolution. Par exemple, en ce qui concerne la sécurité, la contribution du central pourrait se faire par le biais de sessions d'information générale occasionnelles, compte tenu que les unités territoriales sont dotées des expertises requises pour répondre plus concrètement aux contenus des documents de révision ou de modification de schémas. L'apport de l'unité centrale en environnement apparaît toutefois nécessaire de façon continue, celui-ci comblant souvent le manque d'expertise en région et, de plus, ciblant de façon appliquée la problématique des contraintes anthropiques liées aux infrastructures de transport (le bruit, principalement) que les schémas ont obligation de prendre en compte. - Toujours dans le même ordre d'idée, on souligne la nécessité de rencontres intersectorielles mais également interministérielles, notamment avec le ministère des Affaires municipales, les MRC et autres intervenants majeurs en aménagement du territoire tel, dans la région de Montréal, le Ministère d'État à la Métropole, l'Agence métropolitaine de transport auxquels s'ajoutera sous peu la Commission de développement de la Métropole.	SESEPT

Objet : Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Détails	Action à prendre par Délai
- En regard des obligations de loi dont la barre aurait pu être mise trop haute, M. Pierre Leblond est d'avis qu'au contraire celle-ci pourrait même être mise plus haut, estimant que la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme pourrait être modifiée pour inclure au contenu obligatoire des schémas, des volets relatifs à l'efficacité énergétique et au développement durable. Le dossier de la LAU doit être perçu comme un processus d'amélioration continue de nos pratiques à l'égard de l'aménagement du territoire et pas seulement viser la perfection d'un document qu'est le schéma d'aménagement. Il s'agit d'un dossier global et pas seulement d'application technique de plans, de réglementations et d'interventions. - Il serait important de noter au bilan la difficulté de vision globale gouvernementale. Chaque ministère et organisme public avance des visions toujours très sectorielles. - Il serait également important d'identifier au bilan les positions ministérielles imprécises qui posent des problèmes de référence discriminante à l'endroit de positions arrêtées dans les documents de révision et de modification de schémas. Il faudrait noter les difficultés conséquentes à l'imprécision de ces positions et en donner un horizon de correction ou de précision. - À savoir si les documents de révision et de modification de schéma respectent les fondements des politiques et orientations du Ministère, il est indiqué que dans le cas des documents de révision de schéma, principalement les premières versions de schéma révisé (PSAR), les MRC omettent souvent d'introduire tel qu'obligatoirement prévu par la loi, des plans d'action avec échéancier, évaluation budgétaire et identification de sources de financement et de partenaires de réalisation. Dans tous les cas, les avis obligatoirement requis par la loi auprès du gouvernement doivent cerner et faire corriger les manquements à l'égard des politiques et orientations gouvernementales. Quant à une politique nationale des transports, avec hiérarchisation des réseaux et programmations budgétaires et d'intervention conséquentes, elle sera prise en compte, deviendra un document référence à l'appréciation des révisions et modifications de schémas, lorsqu'elle sera connue. - On est d'avis que le contenu des schémas d'aménagement à titre de sources de données et d'informations dans la conduite de dossiers au Ministère mériterait d'être davantage exploité. À cet égard, il est souligné que les schémas sont effectivement de plus en plus pris en compte et que le Ministère (tout comme tout autre ministère ou organisme public) est tenu d'émettre des avis d'intervention, en vertu de la loi, devant recevoir l'approbation des MRC, de la conformité desdites interventions à leur schéma.	SESEPT SESEPT et unités concernées SESEPT

Objet : Bilan d'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Détails	Action à prendre par Délai
3. Levée de la réunion La séance est levée à 12 : 15 heures.	

ANNEXE 3

**Questionnaire remis aux aménagistes lors du
11^e Colloque annuel de l'Association des aménagistes
régionaux du Québec sur les états généraux de la révision
mai 1997**

11^e Colloque annuel de l'AARQ

Les États généraux de la révision



Transports
Québec

Questionnaire

Mai 1997

Ce questionnaire vise essentiellement à mesurer l'importance de la problématique du transport dans la révision des schémas d'aménagement des MRC. Afin d'améliorer, si cela est nécessaire, nos relations avec votre MRC, il serait apprécié que vous remplissiez et que vous remettiez ce questionnaire aux représentants du ministère des Transports avant la fin du Colloque. Sinon auriez-vous l'obligeance de le retourner à l'adresse suivante :

À l'attention de
M. André Morin

Ministère des Transports du Québec
Service de l'économie, de la statistique et de
l'encadrement des plans de transport
700, boul. René-Lévesque Est, 221 étage
Québec (Québec)
GIR 5H1

Pour quelle MRC travaillez-vous ?

Avez-vous un exemplaire du Guide à l'intention des MRC : *Planification des transports et révision des schémas d'aménagement* ?

oui ☐ 1 Non ☐ 2 Si non, passez à la question 5.

À quelle fréquence consultez-vous ce guide ?

Fréquemment ☐ 1
Occasionnellement ☐ 2
Rarement ☐ 3
Jamais ☐ 4

Toujours concernant ce même guide, quel est votre degré d'accord avec chacun des énoncés suivants ?

	Tout à fait en accord	Plutôt en accord	Plutôt en désaccord	Tout à fait en désaccord	Ne sait pas / ne répond pas
Le guide est clair sur le plan du contenu	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 9
L'aspect méthodologique y est suffisamment développé	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 9
Le guide est facile à consulter	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 9

Au regard de votre territoire de référence, comment qualifieriez-vous principalement la problématique des transports ?

- Il s'agit surtout d'une problématique d'ensemble ☐ 1
- Il s'agit surtout de problèmes ponctuels à résoudre ☐ 2
- C'est autant l'un que l'autre ☐ 3
- Ne sait pas/ne répond pas ☐ 9

Au regard de votre territoire de référence, la problématique des transports vous paraît - elle être :

- déterminante de choix d'aménagement ☐ 1
- conséquence de choix d'aménagement ☐ 2
- c'est autant l'un que l'autre ☐ 3
- ne sait pas/ne répond pas ☐ 9

Sur une échelle de 1 à 5 (1 n'étant pas important et 5 étant très important, 9 étant sans objet), indiquez (en encerclant un chiffre) quelle importance revêt chacun des volets suivants dans la révision de votre schéma d'aménagement ?

	Pas important → Très important					S.O.
Terres publiques	1	2	3	4	5	9
Milieu agricole	1	2	3	4	5	9
Urbanisation	1	2	3	4	5	9
Transports	1	2	3	4	5	9
Récrétourisme / patrimoine	1	2	3	4	5	9
Environnement	1	2	3	4	5	9
Développement régional	1	2	3	4	5	9

Dans le cadre de la révision de votre schéma d'aménagement, à quelle fréquence avez-vous des contacts avec des représentants du ministère des Transports ?

- Fréquemment ☐ 1
- Occasionnellement ☐ 2
- Rarement ☐ 3
- Jamais ☐ 4

→ Si vous n'avez eu aucun contact avec un représentant du Ministère, passez à la question 10.

En ce qui a trait à vos contacts avec des représentants du Ministère, indiquez, pour chacun des éléments suivants, votre degré de satisfaction :

	Très satisfait	Assez satisfait	Peu satisfait	Pas du tout satisfait	Ne sait pas / ne répond pas
pour l'obtention de données	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 9
pour l'obtention d'une assistance technique	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 9

Avez-vous des contacts avec des organismes autres que le ministère des Transports relativement aux dossiers de transport ?

	Oui	Non	Ne sait pas / ne répond pas
Sociétés ou organismes de transport	☐ 1	☐ 2	☐ 9
Associations ou groupes intéressés (Transport 2000, CRUTEQ, maintien de services de traverses fluviales, de desserte ferroviaire, etc.)	☐ 1	☐ 2	☐ 9
Établissements d'enseignement	☐ 1	☐ 2	☐ 9
MRC voisines	☐ 1	☐ 2	☐ 9
Autres, spécifiez _____			

Veuillez indiquer sur une échelle de 1 à 5 (1 étant faible et 5 fort, 9 étant sans objet), la pertinence et l'impact des documents suivants au regard des dossiers de transport ?

	Pertinence					Impact					S.O.
	Faible				Fort	Faible				Fort	
<i>Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement - Pour un aménagement concerté du territoire</i> (1994) et document complémentaire (1995)	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	9
L'avis gouvernemental sur le DOR	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	9
L'avis gouvernemental sur le PSAR	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	9
L'avis gouvernemental sur le SAR	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	9

Quelle situation représente le mieux la priorité de la révision de votre schéma d'aménagement par rapport à vos autres dossiers ?

- | | |
|--|----------------------------|
| Le schéma d'aménagement est le dossier prioritaire | ☐ 1 |
| Le schéma est un des dossiers prioritaires | ☐ 2 |
| Le schéma est un dossier peu prioritaire | ☐ 3 |
| Le schéma n'est pas du tout un dossier prioritaire | ☐ 4 |
| Ne sait pas / ne répond pas | ☐ 9 |

La problématique des transports pour votre MRC est-elle abordée principalement ailleurs que dans la révision de votre schéma d'aménagement ?

- | | |
|-----------------------------|----------------------------|
| Oui | ☐ 1 |
| Non | ☐ 2 |
| Ne sait pas / ne répond pas | ☐ 9 |

Vos commentaires seraient appréciés.

Merci de votre collaboration

ANNEXE 4

Application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme Liste des répondants des unités centrales et territoriales du Ministère des Transports

APPLICATION DE LA LOI SUR L'AMÉNAGEMENT ET L'URBANISME

RÉPONDANTS DES UNITÉS CENTRALES ET TERRITORIALES

DIRECTION DE LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE EN TRANSPORT

Mme Ginette Lalonde

Service de l'économie et du plan directeur en transport

M. André Morin

Service de l'économie et du plan directeur en transport

M. Pierre Leblond

Service des orientations stratégiques

DIRECTION DE LA MOBILITÉ EN TRANSPORT

M. Stéphane Campeau

Service de l'aménagement des infrastructures et de l'environnement

M. Réjean Drouin

Mme Louise Guimont

Service du transport terrestre des personnes

M. Mario Blackburn

Service du transport maritime et aérien

Mme Louise Soulière

Service du transport ferroviaire et routier des marchandises

DIRECTION DE LA SÉCURITÉ EN TRANSPORT

M. Jean Boisvert

Service des politiques et des analyses en sécurité

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'OUEST

Mme Odile Simard

Service du plan et des programmes

M. Jean Iracà

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

M. Ghislain Couture

Direction de l'Outaouais

M. Guy D'Astous

Direction des Laurentides-Lanaudière

M. Jean Gagné
Direction de l'Estrie

M. Jean-François Stringer
Direction de la Mauricie-Centre-du-Québec

DIRECTION GÉNÉRALE DE MONTRÉAL

M. Robert Bessette
Mme Sylvie Tanguay
Service du plan et des affaires régionales

M. Robert Montplaisir
Direction de Laval-Mille-Îles

Mme Jeannine Bergeron
Direction de l'Île-de-Montréal

M. Michel Séguin
Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie

M. Michel Auclair
Direction de l'Est-de-la-Montérégie

DIRECTION GÉNÉRALE DE QUÉBEC ET DE L'EST

M. Yvan Gagnon
Service du plan, des programmes et de l'allocation des ressources

Mme Catherine Berthod
Mme Louise Boily
Mme Maryse Hamel
Direction de Québec

Mme Madeleine Lindsay
Direction de Chaudière-Appalaches

Mme Hélène Thibeault
Direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau

M. Mario Desbiens
Direction de la Côte-Nord

M. Louis Belzile
Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

ANNEXE 5

Évolution du contenu des documents produits par les municipalités régionales de comté en fonction des commentaires exprimés par le ministère des Transports

**Application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement**

Évolution du contenu des documents produits par les MRC en fonction des commentaires exprimés par le ministère des Transports.

MRC du Haut-Saint-François

Thèmes	Modification du schéma d'aménagement	
	Avis ministériel	Avis gouvernemental
Forêt		
Agriculture		
Récréotourisme		
Industrie		
Environnement		
Gestion de l'urbanisation		
Contraintes anthropiques		
Transport terrestre		
transport des personnes		
- réseau de camionnage		
- corridors routiers		
Transport ferroviaire		
Transport aérien		
Transport maritime		
Plan de transport		
Planification régionale (CRD)		

Document(s)	Remarques ou lien(s) avec les documents de révision
Modifications au schéma	Il n'y a pas de modification concernant le transport.

Application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement

Évolution du contenu des documents produits par les MRC en fonction des commentaires exprimés par le ministère des Transports.

MRC du Haut-Saint-François

Thèmes	Règlement de contrôle intérimaire	
	Avis ministériel	Avis gouvernemental
Forêt	Le MTQ n'a pas d'objection concernant le RCI n° 92-94 qui modifie le RCI n° 91-94 sur le contrôle de l'abattage d'arbres. Le MTQ n'a pas d'objection concernant le RCI n° 105-96 qui modifie le RCI n° 91-94 sur le contrôle de l'abattage d'arbres dans les affectations agro-forestières, touristiques, de récréation intensive et de villégiatures. (Voir Transport terrestre)	Le ministre des Affaires municipales permet l'entrée en vigueur du RCI n° 92-94 le 22 décembre 1994. Le ministre des Affaires municipales permet l'entrée en vigueur du RCI n° 105-96 le 20 décembre 1996. (Voir Transport terrestre)
Agriculture	(Voir Transport terrestre)	(Voir Transport terrestre)
Récréotourisme	(Voir Transport terrestre)	(Voir Transport terrestre)
Industrie		
Environnement	(Voir Transport terrestre)	(Voir Transport terrestre)
Gestion de l'urbanisation		
Contraintes anthropiques		

Règlement de contrôle intérimaire		
Thèmes	Avis ministériel (suite)	Avis gouvernemental (suite)
Transport terrestre	Le RCI n° 91-94 contient des dispositions relatives à l'abattage d'arbres le long des chemins publics (art. 4.4). Cet article n'a pas de répercussion pour le MTQ pour autant que les travaux nécessitant l'abattage d'arbres soient confinés à l'intérieur de l'emprise existante. Toutefois, lorsqu'une acquisition d'emprise supérieure à 10 m est nécessaire à l'intérieur d'une bande de 30 m à partir de l'emprise d'un chemin public, une autorisation de la MRC peut être requise avant l'acquisition du terrain. Concernant les dispositions relatives à l'abattage d'arbres le long des lacs et cours d'eau (art.4.7 du RCI n° 91-94), la remarque faite au paragraphe précédent peut s'appliquer, par exemple lorsque l'acquisition d'emprise est nécessaire pour la reconstruction ou la relocalisation d'un pont. Concernant les dispositions relatives aux zones présentant des risques de glissement de terrain (art. 4.8 du RCI n° 91-94), seule une partie de la route 214 dans la ville de Scotstown se trouve dans une de ces zones. Il n'y a pas de réaménagement majeur prévu à cet endroit à long terme. Toutefois, des études de sols devront être achevées avant toute reconstruction de la route ou tout nouvel aménagement nécessitant l'abattage d'arbres. Les dispositions relatives aux ouvrages sur le littoral (art. 5.1 du RCI n° 91-94) indiquent que seuls l'entretien et la réparation des ouvrages existants sont autorisés. Il s'ensuit donc que la reconstruction de pont ou de ponceau, le remblayage et le dragage doivent faire l'objet d'une autorisation préalable de la MRC. Selon les dispositions relatives aux territoires d'intérêt écologique (art.4.9 du RCI n° 91-94), dont entre autres la «côte magnétique» sur la route 257 à Chartierville, l'abattage d'arbres est interdit sur une bande de 250 m de part et d'autre du centre de la route. Le MTQ doit pouvoir faire l'entretien des abords de la route en tout temps lorsque la situation l'exige à l'intérieur de ses emprises. Les dispositions relatives à la protection des ponts couverts autorisent les travaux d'entretien et de mise en valeur des bâtiments et de leur environnement (RCI n° 91-94). Toutefois, s'il advenait le cas où l'un de ces ponts couverts n'était plus sécuritaire et si la seule action possible pour assurer un niveau de service approprié était la reconstruction complète de l'ouvrage, le présent règlement de contrôle deviendrait très limitatif quant au choix de l'intervention.	Le ministre des Affaires municipales permet l'entrée en vigueur du RCI n° 91-94 le 18 octobre 1994.

	Règlement de contrôle intérimaire	
Thèmes	Avis ministériel (<i>suite</i>)	Avis gouvernemental (<i>suite</i>)
- transport des personnes		
- réseau de camionnage		
- corridors routiers		
Transport ferroviaire		Le ministre des Affaires municipales permet l'entrée en vigueur du RCI n° 98-95 sur les dispositions relatives à la protection du corridor ferroviaire abandonné sur le territoire de la MRC le 14 décembre 1995.
Transport aérien		
Transport maritime		
Plan de transport		
Planification régionale (CRD)		

Document(s)	Remarques ou lien(s) avec les documents de révision
RCI	Le MTQ n'a pas eu d'objection à l'entrée en vigueur des règlements de contrôle intérimaire de la MRC.

**Application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement**

Évolution du contenu des documents produits par les MRC en fonction des commentaires exprimés par le ministère des Transports.

MRC du Haut-Saint-François

Thèmes	Étape du DOR	
	Commentaires ministériels	Commentaires gouvernementaux
Forêt	(Aucune mention)	Le ministère des Ressources naturelles manifeste son intention d'avoir des discussions avec la MRC concernant la villégiature sur les terres publiques.
Agriculture	(Aucune mention)	Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation fait part, entre autres, des préoccupations suivantes : la révision de certains périmètres d'urbanisation, l'aménagement de la zone industrielle aéroportuaire, la réévaluation de la zone industrielle régionale, le contrôle de l'implantation d'entreprises et d'industries hors périmètre d'urbanisation, la construction résidentielle en zone agricole et l'exode rural.
Récréotourisme	(Aucune mention)	Le ministère de l'Environnement et de la Faune (MEF) considère que la MRC devrait être plus explicite sur le projet du Mont-Mégantic et rappelle le projet d'un centre d'interprétation astronomique. Le MEF est d'avis que les éléments concernant la protection visuelle de la zone périphérique quant au parc du Mont-Mégantic, le dézonage agricole de certains terrains adjacents au parc, la protection du marécage de Scotstown, la protection d'un corridor entre l'accueil Ditton et le parc et, enfin, l'aménagement et la protection de corridors verts entre le parc et le futur corridor régional de l'Estrie devraient être traités au cours de la révision du schéma. Le ministère de la Culture et des Communications indique qu'il porte intérêt aux corridors verts, aux circuits touristiques et au patrimoine culturel et faunique. Le ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie suggère que les actions prioritaires portent sur les secteurs géographiques et les corridors les plus attrayants qui sont complémentaires quant aux produits touristiques régionaux. Les propositions du schéma doivent être compatibles avec le plan d'action de janvier 1992 du Ministère en matière de tourisme.

Étape du DOR		
Thèmes	Commentaires ministériels (suite)	Commentaires gouvernementaux (suite)
Industrie	(Aucune mention)	(Aucune mention)
Environnement	(Aucune mention)	Hydro-Québec souligne que les études sur la délimitation des périmètres d'urbanisation devraient tenir compte des critères d'efficacité énergétique. La société fait part de son intention de participer aux travaux et aux rencontres sur l'urbanisation. Le MEF demande à la MRC d'identifier les aires où se retrouvent des espèces rares et vulnérables et que des mesures de protection de ces habitats soient prises. Il demande de prévoir une zone tampon autour de la réserve écologique Samuel-Brisson et annonce des travaux de restauration de la mine Weedon à Fontainebleau.
Gestion de l'urbanisation	(Aucune mention)	Le ministère des Affaires municipales constate que les éléments qui se rapportent à l'urbanisation vont dans le sens de ses orientations mais qu'ils nécessiteraient la prise en considération d'éléments supplémentaires. (Voir Environnement)
Contraintes anthropiques	(Aucune mention)	(Aucune mention)
Transport terrestre	Dans le DOR de la MRC, on y mentionne que les axes les mieux entretenus convergent vers Sherbrooke, alors que les axes nord-sud sont totalement ignorés. Le Ministère a effectivement classé dans le réseau supérieur plusieurs axes routiers qui convergent vers Sherbrooke étant donné les échanges fréquents des municipalités de la MRC avec ce pôle. Soulignons que la route 253 et une partie de la route 257 font partie du réseau supérieur et sont orientées selon l'axe nord-sud.	(Aucune mention)
- transport des personnes	(Aucune mention)	(Aucune mention)
- réseau de camionnage	(Aucune mention)	(Aucune mention)
- corridors routiers	(Aucune mention)	Le ministère des Transports du Québec (MTQ) indique qu'il effectue pour l'instant des travaux sur la gestion des corridors routiers.

Thèmes	Étape du DOR	
	Commentaires ministériels (<i>suite</i>)	Commentaires gouvernementaux (<i>suite</i>)
Transport ferroviaire	(Aucune mention)	(Aucune mention)
Transport aérien	(Aucune mention)	(Aucune mention)
Transport maritime	(Aucune mention)	(Aucune mention)
Plan de transport	(Aucune mention)	Le MTQ indique qu'il effectue pour l'instant des travaux sur un plan de transport de l'Estrie.
Planification régionale (CRD)	(Aucune mention)	(Aucune mention)

Étape de révision	Remarques ou lien(s) avec les autres documents de révision
DOR	Au moment de l'élaboration du DOR (septembre, 1993) par la MRC, les orientations ministérielles en matière de transport et d'aménagement du territoire n'avaient pas encore été diffusées auprès des MRC par l'entremise du DGOG. Le MTQ souligne que le DOR fait ressortir l'intérêt et l'importance qu'accorde la MRC aux transports.

**Application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement**

Évolution du contenu des documents produits par les MRC en fonction des commentaires exprimés par le ministère des Transports.

MRC du Haut-Saint-François

Thèmes	Étape du PSAR	
	Avis ministériel	Avis gouvernemental
Forêt	(Voir Planification régionale)	La MRC a comme objectifs de consolider les pôles de développement économique, d'accentuer les différences entre le milieu urbain et le milieu rural et de rentabiliser les infrastructures publiques en place. Malgré cela, elle autorise l'habitation dans les affectations rurales, de villégiatures, forestières et agro-forestières ainsi que dans les secteurs déstructurés à l'intérieur des affectations agricoles et forestières. Le ministère des Ressources naturelles et le ministère de l'Environnement et de la Faune demandent à la MRC de mettre à jour sa carte des grandes affectations dont les délimitations ne sont pas toujours exactes.
Agriculture	(Voir Planification régionale)	Dans les municipalités de Clifton et de Dudswell, des aires de service sont situées dans la zone agricole permanente. Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation considère que les superficies retenues sont trop grandes et demande à la MRC de les réévaluer. La MRC devra adresser une demande d'exclusion du territoire agricole à la CPTAQ pour maintenir ces aires de services. Le ministère de l'Environnement et de la Faune recommande à la MRC d'ajouter dans la liste des politiques retenues pour atteindre ses objectifs, la <i>Politique d'implantation résidentielle à proximité des établissements agricoles</i>. Le MEF souligne que la consolidation des secteurs déstructurés (voir Planification régionale) ne devra pas se réaliser au détriment des usages agricoles. (Voir Forêt)

Étape du PSAR		
Thèmes	Avis ministériel (<i>suite</i>)	Avis gouvernemental (<i>suite</i>)
Récréotourisme	Le Ministère désire participer à la réflexion qu'entend faire la MRC sur l'implantation de corridors verts et multifonctionnels de même qu'à l'élaboration d'une politique régissant l'affichage touristique sur le territoire de la MRC.	Le commentaire du MTQ est repris dans l'avis gouvernemental. Le parc de conservation du Mont-Mégantic a été officiellement reconnu le 11 mai 1994. L'intention de la MRC de créer une image distinctive, qui fait ressortir le caractère naturel de la région et sa richesse faunique en mettant en valeur le tourisme vert et en ayant comme point d'appui le parc de conservation du Mont-Mégantic, concourt aux buts recherchés par le MEF. Tourisme Québec fait la promotion d'un circuit interrégional empruntant la route 108. Des circuits d'excursion sont également proposés vers Notre-Dame-des-Bois et Lac-Mégantic à partir des axes routiers 212 et 161. (Voir Planification régionale)
Industrie	Le Ministère constate avec satisfaction que la MRC veut tenir compte des contraintes au réseau routier au moment de l'établissement de nouvelles entreprises industrielles, de même que dans la planification générale des affectations du sol.	Le ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie (MICST) ne peut qu'être favorable à l'objectif de la MRC de concentrer les nouvelles entreprises dans les secteurs industriels existants. La MRC peut se référer au document <i>Les activités industrielles, para-industrielles et de recherche dans les parcs industriels municipaux</i>. Le MICST estime que l'affectation à des fins industrielles régionales des terrains au nord de l'aéroport et le long de la route menant dans les cantons d'Eaton et de Westbury est intéressante, car elle permettra d'éviter que ne s'installent dans ces espaces toutes sortes d'activités qui empêcheront ou compliqueront, le moment venu, l'aménagement d'un parc industriel aéroportuaire.

Étape du PSAR		
Thèmes	Avis ministériel <i>(suite)</i>	Avis gouvernemental <i>(suite)</i>
Environnement	(Aucune mention)	Le MRN et la société Hydro-Québec considèrent que le PSAR devrait contenir des objectifs privilégiant la mise en valeur et l'utilisation efficace de toutes les ressources énergétiques. Hydro-Québec suggère à la MRC d'ajouter une politique d'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments. La société suggère à la MRC de favoriser la mise en valeur du potentiel énergétique forestier local afin de combler une partie des besoins en matière d'énergie. La MRC ne fait que préciser sommairement, exception faite des zones de Bishopton et de Dudswell, les secteurs pouvant présenter des risques d'inondation et laisse aux municipalités la responsabilité de les réglementer ou non. En vertu de la LAU, il incombe à la MRC d'établir des normes minimales et de s'assurer qu'elles sont respectées par toutes les municipalités visées.
Gestion de l'urbanisation	(Voir Transport terrestre : corridors routiers)	Selon le MAM, les orientations retenues par la MRC auraient avantages à être étayées par une problématique d'aménagement qui permettrait de percevoir clairement les liens logiques entre la réalité et les orientations telles qu'elles sont énoncées dans le PSAR. Le MAM invite la MRC à fonder ses orientations d'aménagement sur une analyse approfondie du territoire et de son évolution. La MRC a comme orientation de consolider les périmètres d'urbanisation et les périmètres secondaires existants. Pour concrétiser son orientation, elle pourrait privilégier des formes plus compactes de développement, par exemple en réévaluant les densités et en favorisant la mixité des fonctions dans les affectations du sol des zones urbaines, indiquer des zones prioritaires d'aménagement ou prévoir des séquences de développement. La MRC n'aborde pas la question de la revitalisation des centres-villes et des secteurs anciens. La MRC pourrait désigner les zones de réaménagement prioritaires où des interventions majeures sont nécessaires. (Voir Agriculture)

Étape du PSAR		
Thèmes	Avis ministériel <i>(suite)</i>	Avis gouvernemental <i>(suite)</i>
Contraintes anthropiques	La détermination des voies de circulation dont la présence, actuelle ou projetée, dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures n'a pas été analysée dans le PSAR. Le Ministère est d'avis que la MRC devrait, en plus du fait de préciser ces voies de circulation, définir les mesures appropriées pour contrôler l'utilisation du sol en bordure de ces voies. Ces mesures pourraient faire l'objet de normes précises dans le document complémentaire.	Le ministère de la Sécurité publique incite la MRC à exercer un contrôle de l'utilisation du sol à proximité de tous les sites d'enfouissement indiqués dans son projet de schéma. D'autres sources de risques sont observables sur le territoire et pourraient justifier la mise en évidence de zones de contrainte. Il s'agit, entre autres, des usines Cascades, Genpak et Graybec. De plus, le projet de parc industriel régional devrait faire l'objet d'une attention particulière à cet égard. La voie ferrée du Canadien Pacifique (CP) peut constituer une source de risques pour la sécurité publique, car des marchandises dangereuses peuvent y être transportées. Il serait souhaitable que la MRC envisage d'exercer un certain contrôle de l'utilisation du sol à proximité de cette voie ferrée, surtout dans les secteurs où le développement n'est pas encore amorcé ni terminé. Le commentaire du MTQ est repris dans l'avis gouvernemental.

Étape du PSAR		
Thèmes	Avis ministériel <i>(suite)</i>	Avis gouvernemental <i>(suite)</i>
Transport terrestre	La MRC omet de faire la justification des projets d'amélioration proposés qui devrait être basée sur une évaluation des besoins actuels et futurs. La MRC demande de reclasser la route 257 et le chemin Francheville dans le réseau supérieur. Le MTQ réitère ses commentaires au sujet de la route 257 et précise que, par définition, elle ne peut être classée dans la catégorie "accès aux ressources". Une étude est présentement en cours relativement au chemin Francheville. La MRC met en évidence un problème de sécurité de la circulation à l'intersection des routes 253 et 210 et demande de limiter la vitesse. Le Ministère a récemment installé des panneaux de circulation sur la route 253 à l'approche de l'intersection. Aucune autre intervention n'est prévue à court terme. La MRC propose une voie de desserte au parc industriel de Cookshire. Le MTQ indique qu'aucun projet n'est prévu à cet effet. Par ailleurs, il suggère à la MRC de mieux cibler la situation qui fait problème dans ce secteur. La MRC voit plusieurs problèmes à l'intersection des routes 112, 214 et 253. Le Ministère signale qu'une étude de sécurité est en cours et qu'un réaménagement de l'intersection est envisagé. Le déplacement d'une partie de la route 257, par le chemin Ferry Road, est présentement à l'étude. La MRC demande que les ponts faisant l'objet de limitation de poids soient renforcés ou reconstruits. Ils ont pour la plupart déjà été renforcés et leur reconstruction n'est pas prévue pour l'instant. La MRC souhaite que certains ponts demeurent sous la responsabilité du MTQ. Des discussions sont présentement en cours entre les différents paliers gouvernementaux.	Les commentaires du gouvernement concernant la justification des projets sont similaires aux commentaires du MTQ. Les commentaires du MTQ sont repris dans l'avis gouvernemental.
- transport des personnes	La MRC ne tient pas compte dans sa description des infrastructures et équipements de transport terrestre, des autres modes de transport tels que le transport adapté, le transport par autocar.	(Aucune mention)

Étape du PSAR		
Thèmes	Avis ministériel (suite)	Avis gouvernemental (suite)
- réseau de camionnage	Le réseau de camionnage élaboré par le Ministère devrait répondre en grande partie aux attentes de la MRC en facilitant le transport routier des marchandises et en diminuant les incidences de ce mode de transport sur le réseau local et supérieur.	Le commentaire du MTQ est repris dans l'avis gouvernemental.
- corridors routiers	De façon générale, le MTQ est satisfait de l'intérêt porté par la MRC pour maintenir la fluidité et l'efficacité du réseau routier supérieur et local. Pour certaines municipalités, les périmètres urbains et secondaires proposés représentent un développement linéaire en bordure des routes du réseau supérieur, ce qui affecte leur vocation de transit. Il y aurait lieu de prévoir des aménagements et des règlements qui limitent le nombre d'accès directs en bordure du réseau supérieur. Pour ce qui est des aires de service et de l'affectation rurale, le MTQ souhaite que les développements prévus dans ces zones se fassent en respectant rigoureusement les objectifs indiqués par la MRC, soit de régir et de limiter le nombre d'accès le long des routes. Un guide sur les aménagements routiers dans les agglomérations est en voie de réalisation par le MTQ. Les préoccupations de la MRC et du MTQ sont les mêmes concernant la route 112. Le secteur d'Ascot Corner présente une situation plus aiguë de fluidité et de sécurité de la circulation, mais la fonctionnalité de la route 112 doit être analysée sur toute sa longueur. Les nombreux développements résidentiels et commerciaux linéaires en bordure de la route sont mis en cause. (Voir Planification régionale)	L'avis gouvernemental reprend le commentaire du MTQ concernant la route 112.
Transport ferroviaire	La MRC fait mention que, à la suite de l'abandon du service ferroviaire de la subdivision Vallée, les emprises existantes devraient être conservées aux fins de transport et de loisirs. À ce sujet, le MTQ signale qu'une étude est en cours afin d'évaluer la possibilité de revitaliser la ligne du Québec Central. Si la revitalisation apparaît irréaliste, des projets d'intérêt public pourront être présentés. La deuxième ligne a été abandonnée par CP Rail et appartient maintenant à la Canadian American Railroad.	Les commentaires du MTQ sont repris dans l'avis gouvernemental.

Étape du PSAR		
Thèmes	Avis ministériel (<i>suite</i>)	Avis gouvernemental (<i>suite</i>)
Transport aérien	L'aéroport de Sherbrooke est pour l'instant de propriété fédérale et est loué à la ville de Sherbrooke. Le gouvernement fédéral cessera le financement de cet aéroport à compter du 31 mars 1997 et offrira aux autorités locales la possibilité d'en assumer la propriété. Ainsi, la MTQ n'a pas à intervenir dans les problèmes liés à cette infrastructure.	Le commentaire du MTQ est repris dans l'avis gouvernemental.
Transport maritime	(Aucune mention)	(Aucune mention)
Plan de transport	Quant à l'attente de la MRC, à savoir d'accorder une attention particulière à la route 112 dans le plan de transport de la région de l'Estrie, il est évident que, compte tenu de l'importance qu'elle revêt pour l'ensemble de la région, la route 112 fera sûrement partie de cette étude.	Le commentaire du MTQ est repris dans l'avis gouvernemental.
Planification régionale (CRD)	La politique de consolidation des secteurs déstructurés préoccupe le Ministère pour des raisons de fluidité et de sécurité sur les routes. Le Ministère souhaiterait, lorsque cela sera requis, faire partie du processus d'analyse prévue dans le plan d'action sous la forme d'un comité d'aménagement régional.	Le commentaire du MTQ est repris dans l'avis gouvernemental. En ce qui concerne le <i>Plan régional de développement de la villégiature pour la région de l'Estrie</i> adopté le 1 ^{er} septembre 1993, les orientations de développement qui avaient été convenues sont toujours valables.

Étape de révision	Remarques ou lien(s) avec les autres documents de révision
PSAR	Le MTQ accueille favorablement le PSAR (adopté le 18 janvier 1995) sous réserve des commentaires formulés. Concernant le reclassement de la route 257, le MTQ avait déjà fait ces commentaires à l'étape du DOR.

**Application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement**

Évolution du contenu des documents produits par les MRC en fonction des commentaires exprimés par le ministère des Transports.

MRCdu Haut-Saint-François

Thèmes	Étape du SAR	
	Avis ministériel	Avis gouvernemental
Forêt	(Aucune mention)	(Aucune mention)
Agriculture	(Aucune mention)	Dans la mesure où les prévisions de développement urbain justifient des agrandissements de périmètres à même la zone agricole permanente, ils devront être orientés vers les secteurs minimisant les impacts sur le territoire agricole et les activités agricoles. Les objectifs de la MRC de "récupérer les secteurs moins dynamiques pour l'agriculture en y permettant des utilisations compatibles" et "d'occuper l'ensemble du territoire et de freiner la décroissance de la population rurale" ne démontrent pas une volonté ferme de protéger les activités agricoles. Ces objectifs devront être reformulés. Pour assurer la protection des secteurs à fort potentiel ou à fort dynamisme agricole, la liste des usages autorisés dans ces secteurs devra être modifiée. À l'intérieur du territoire d'affectation rurale, la superficie minimale exigée pour l'implantation d'une résidence devra être revue afin de garantir davantage l'homogénéité de la zone agricole et de respecter les orientations gouvernementales en matière de protection du territoire agricole. Dans l'affectation agricole, le SAR devra autoriser uniquement les activités de première transformation et des exploitations agricoles jumelées et permettant de fournir des revenus d'appoint ainsi que d'autres activités de transformation de produits agricoles lorsqu'elles sont à caractère artisanal. (Voir Industrie) (Voir Gestion de l'urbanisation)

Étape du SAR		
Thèmes	Avis ministériel (suite)	Avis gouvernemental (suite)
Récréotourisme	La MRC devra respecter la politique du MTQ concernant la signalisation touristique commerciale sur le réseau routier à la charge du Ministère au moment de l'implantation des circuits récréotouristiques. Par ailleurs, l'affichage publicitaire hors des emprises des routes du réseau supérieur, pour les municipalités régies par le Code municipal, doit être conforme à la Loi sur la publicité le long des routes. La MRC présente un plan directeur des corridors verts. Il y aurait lieu de s'assurer que les chaussées désignées situées sur le réseau supérieur respectent les normes de sécurité pour les cyclistes incluses dans <i>Normes - Ouvrages routiers, tome I</i> (débit journalier moyen estival de moins de 1000 véhicules par jour, circulation lourde limitée). Si ce n'est pas le cas, le plan directeur des corridors verts devrait être modifié de façon que les aménagements cyclables empruntent plutôt des routes locales moins achalandées. Il demeure également possible d'envisager le pavage des accotements de certains tronçons du réseau supérieur en vue d'assurer la sécurité des cyclistes. Pour ce qui est des bandes cyclables, la <i>Politique sur le vélo</i> prévoit que le MTQ peut financer une partie des travaux sur son réseau routier. La planification des sentiers en site propre ne concerne aucunement les activités du MTQ à moins qu'un sentier ne traverse le réseau routier supérieur. (Voir Transport terrestre : transport des personnes)	La MRC devra retirer du SAR la section indiquant qu'elle soustrait au jalonnement les territoires d'intérêt esthétique, touristique et écologique puisque seul le ministre des Ressources naturelles a ce pouvoir.
Industrie	(Aucune mention))	Dans les affectations forestière et rurale, les entreprises industrielles de première transformation utilisant des produits régionaux devraient être autorisées uniquement dans les secteurs déstructurés ou à l'extérieur de la zone agricole.

Étape du SAR		
Thèmes	Avis ministériel <i>(suite)</i>	Avis gouvernemental <i>(suite)</i>
Environnement	(Aucune mention)	Le SAR devra se conformer à la définition de corridor riverain et aux normes de lotissement près des cours d'eau prévues par le gouvernement. Afin de respecter la <i>Politique gouvernementale de protection des rives, du littoral et des plaines inondables</i>, le SAR devra retenir uniquement la définition globale de cours d'eau donnée dans ce document complémentaire et conserver en zone agricole une bande de protection d'au moins 3 m. Les zones à risques d'inondation n'ont pas été précisées ou délimitées de façon appropriée dans le SAR.
Gestion de l'urbanisation	On trouve des périmètres urbains qui s'étendent le long des corridors routiers sans que l'effet de ce type d'aménagement sur le transport ne soit pris en considération. De plus, la hiérarchisation des zones de développement potentiel à l'intérieur des périmètres n'a pas été réalisée comme cela avait été demandé dans le document gouvernemental. Le Ministère invite la MRC à se pencher plus particulièrement sur les projets d'expansion ou de consolidation des périmètres d'urbanisation d'Ascot Corner le long de la route 112, de Saint-Isidore le long de la voie collectrice menant à la route 253, de Weedon centre le long de la route 257, de Chartierville le long de la route 257 et de Saint-Gérard le long de la route 112.	La délimitation des périmètres d'urbanisation d'Ascot Corner, de Johnville, de Cookshire, d'East-Angus, du Canton de Westbury et d'Eaton devra être revue. Pour assurer le respect des orientations gouvernementales en matière de gestion de l'urbanisation, deux options s'offrent à la MRC. Les limites des périmètres d'urbanisation peuvent être réévaluées sur la base de l'horizon de révision d'un schéma d'aménagement, c'est-à-dire une dizaine d'années ou encore elles peuvent être maintenues comme telles, mais en prévoyant des séquences de mise en valeur à court et à moyen termes. De plus, des modalités, telles l'atteinte d'un certain seuil d'occupation dans la première zone exploitée, devront être prévues avant que le développement ne soit autorisé dans la seconde. La protection du territoire agricole et la gestion des corridors, particulièrement celui de la route 112 à Ascot Corner, devront également être des éléments majeurs à considérer dans le cadre de la révision des périmètres d'urbanisation. Le schéma d'aménagement révisé devra ajouter à ses règles, pour les territoires d'affectations agricoles, rurales, forestières et de villégiature, qu'aucun réseau d'aqueduc ou d'égout ne pourra être implanté en dehors des périmètres d'urbanisation, sauf dans des milieux déjà construits et pour des raisons d'assainissement urbain ou d'amélioration de la qualité des eaux de consommation.

	(Voir Agriculture)	
Thèmes	Étape du SAR	
	Avis ministériel <i>(suite)</i>	Avis gouvernemental <i>(suite)</i>
Contraintes anthropiques	La MRC n'a pas déterminé les voies de circulation dont la présence, actuelle ou projetée, dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures, notamment en raison du bruit produit par la circulation routière. De plus, le schéma doit comprendre un document complémentaire établissant, dans les zones de contraintes, des règles minimales en matière de zonage et de lotissement auxquelles doivent se conformer les municipalités. À cet égard, la MRC doit adopter une approche normative ou bien une approche faisant appel à des standards de performance pour corriger sa situation. Le MTQ préconise un niveau de bruit extérieur équivalant pendant 24 heures à 55 dBA. Ce seuil est reconnu comme étant acceptable pour les zones sensibles, soit les aires résidentielles, institutionnelles et récréatives. La MRC aurait intérêt à consulter les documents produits par le MTQ dont le <i>Guide d'évaluation des niveaux sonores en bordure des voies de circulation routière</i>.	L'avis gouvernemental reprend le commentaire du MTQ concernant la détermination des voies de circulation amenant des contraintes majeures pour l'occupation du sol.
Transport terrestre	La MRC demande que la route 257 soit reclassée dans le réseau supérieur. Comme la Direction de l'Estrie l'a déjà mentionné à la MRC à la suite d'une demande semblable, la route 257 ne constitue pas un couloir touristique majeur où les débits de circulation sont importants. Pour cette raison, elle ne peut être reclassée dans le réseau supérieur. À la lecture du SAR, il n'y a pas d'élément nouveau qui pourrait justifier le reclassement du chemin de Francheville. Concernant la relocalisation de la portion de la route 257 à Weedon, le MTQ invite la MRC à présenter les éléments de justification appuyant cette demande. La MRC avait demandé que l'entretien des ponts à structure complexe demeure sous la responsabilité du MTQ. Sur ce point, le Ministère a fait une proposition en deux volets aux unions municipales quant au soutien technique à partir du 1^{er} avril 1997: assumer l'inspection et l'évaluation de tous les ponts municipaux dont il avait la responsabilité avant le 1^{er} avril 1993 et faire disparaître la notion de pont de structure complexe et,	L'avis gouvernemental reprend les commentaires du MTQ concernant les demandes en matière de transport. Une décision du gouvernement a confirmé que le Programme d'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art du MTQ sera maintenu pour l'année 1997.

	conserver la responsabilité des éléments structuraux des ponts d'étagement situés au-dessus des routes sous sa gestion.	
--	---	--

Étape du SAR		
Thèmes	Avis ministériel <i>(suite)</i>	Avis gouvernemental <i>(suite)</i>
- transport des personnes	Les activités retenues dans le projet de corridors verts du schéma comprennent, entre autres, les pistes de motoneige. La MRC devra accorder une attention particulière à la planification de ces corridors servant à la motoneige puisque des passages pour traverser les routes du réseau supérieur ou le fait de longer ce réseau pourraient occasionner des problèmes de sécurité. Dans le même ordre d'idées, la MRC aurait intérêt à préciser les corridors où circulent les véhicules tout-terrains. Une politique sur la circulation des véhicules hors routes dans les emprises de route sous la gestion du MTQ sera bientôt approuvée par les autorités du Ministère.	(Aucune mention)
- réseau de camionnage	(Aucune mention)	(Aucune mention)
- corridors routiers	La MRC a procédé à l'indication de corridors routiers dont l'utilisation est rendu complexe en raison de la multiplication des accès et du mauvais contrôle de ceux-ci. Cependant, le SAR ne contient aucune mesure réglementaire concrète visant une gestion plus efficace des corridors routiers. Le MTQ invite de nouveau la MRC à adopter des règles minimales quant à la distance à respecter entre les accès privés ainsi qu'entre les intersections. Il demande aussi d'exiger l'obtention d'un permis d'accès au réseau supérieur, et ce, préalablement à la délivrance d'un permis de construction. Le MTQ demande de prévoir des dispositions par lesquelles le Ministère serait invité à donner son avis au moment de la révision des plans et des règlements d'urbanisme municipaux ainsi que de l'analyse de grands projets de mise en valeur. Le MTQ demande de revoir l'indication des corridors routiers qui posent. La MRC devrait ajouter les secteurs de la route 112 à Weedon et à Saint-Gérard, de la route 108 à Cookshire, etc. La section de la route 112 comprise entre Fleurimont et la limite de Dudswell présente un problème évident de gestion de corridor routier. Voilà pourquoi il importe de préciser dans le schéma des normes minimales concrètes concernant le contrôle des accès.	(Voir Gestion de l'urbanisation)

Étape du SAR		
Thèmes	Avis ministériel (suite)	Avis gouvernemental (suite)
Transport ferroviaire	(Aucune mention))	(Aucune mention))
Transport aérien	(Aucune mention))	(Aucune mention))
Transport maritime	(Aucune mention))	(Aucune mention))
Plan de transport	Le Ministère assure la MRC que le cas de la route 112 recevra une attention particulière au moment de l'élaboration du <i>Plan de transport de l'Estrie</i> .	L'avis gouvernemental reprend les commentaires du MTQ.
Planification régionale (CRD)	(Aucune mention))	(Aucune mention))

Étape de Révision	Remarques ou lien(s) avec les autres documents de révision
SAR	Le MTQ constate que très peu de commentaires concernant le PSAR ont été pris en considération à l'étape de l'élaboration du SAR (septembre 1996). La MRC ne satisfait pas aux obligations de la LAU en ce qui a trait à la détermination des contraintes de nature anthropique. Le document sur les coûts devra accompagner le SAR. La MRC devra revoir certains points du SAR avant que celui-ci soit en vigueur.

dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement

Évolution du contenu des documents produits par les MRC en fonction des commentaires exprimés par le ministère des Transports.

MRC de Matane

Thèmes	Modification du schéma d'aménagement	
	Avis ministériel	Avis gouvernemental
Forêt		
Agriculture		
Récrétotourisme		
Industrie		
Environnement		
Gestion de l'urbanisation		
Contraintes anthropiques		
Transport terrestre		
- transport des personnes		
- réseau de camionnage		
- corridors routiers		
Transport ferroviaire		
Transport aérien		
Transport maritime		
Plan de transport		
Planification régionale (CRD)		

Étape de révision	Remarques ou lien(s) avec les autres documents de révision
Modification du schéma	Le MTQ ne relève aucune modification au schéma d'aménagement en vigueur pour la période visée par le présent exercice de bilan, soit depuis juin 1995.

**Application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement**

Évolution du contenu des documents produits par les MRC en fonction des commentaires exprimés par le ministère des Transports.

MRC de Matane

Thèmes	Règlement de contrôle intérimaire (RCI)	
	Avis ministériel	Avis gouvernemental
Forêt		
Agriculture		
Récrétourisme		
Industrie		
Environnement		
Gestion de l'urbanisation		
Contraintes anthropiques		
Transport terrestre		
- transport des personnes		
- réseau de camionnage		
corridors routiers		
Transport ferroviaire		
Transport aérien		
Transport maritime		
Plan de transport		
Planification régionale (CRD)		

Étape de Révision	Remarques ou lien(s) avec les autres documents de révision
RCI	Le MTQ ne relève aucun RCI adopté dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement, non plus qu'en fonction du schéma en vigueur pour la période visée par le présent exercice de bilan, soit depuis juin 1995.

**Application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement**

Évolution du contenu des documents produits par les MRC en fonction des commentaires exprimés par le ministère des Transports.

MRC de Matane

Thèmes	Étape du DOR	
	Commentaires ministériels	Commentaires gouvernementaux
Forêt	L'intensification d'activités et l'agrandissement ou la modification des limites d'affectations d'espaces projetés devraient être abordés au moment de la planification des transports (routes d'accès aux zones d'exploitation forestière).	La lettre du ministre des Affaires municipales accompagnant l'avis gouvernemental insiste sur deux enjeux communs aux MRC de la région, notamment une exploitation de la forêt qui intègre l'utilisation des diverses ressources.
Agriculture	(Voir Forêt). Le Ministère est par ailleurs d'avis que la MRC devrait accorder une attention particulière au contrôle des accès riverains pour les nouveaux usages non agricoles en territoire agricole protégé (agrotourisme, activités d'extraction, activités forestières, agglomérations extra-urbaines, etc.).	Le commentaire du MTQ est repris dans le commentaire gouvernemental.
Récréotourisme	(Voir Forêt : circuits récréotouristiques, agrotourisme) En réponse aux préoccupations de la MRC en fait de signalisation et de pollution visuelle (affichage, entreposage extérieur et autres nuisances), le Ministère fait état de la <i>Politique sur la signalisation touristique</i> . Le Ministère est d'avis que la MRC devrait accorder une attention particulière à l'évaluation des impacts de la création ou de l'amélioration d'accès publics aux zones riveraines du fleuve Saint-Laurent, notamment en ce qui concerne le trafic potentiel engendré par les activités récréotouristiques connexes.	La mise en valeur des espaces naturels et du patrimoine bâti pour les activités récréatives et touristiques constitue le second enjeu précisé dans la lettre du ministre des Affaires municipales accompagnant l'avis gouvernemental. Le commentaire du MTQ est repris dans le commentaire gouvernemental.
Industrie	(Voir Forêt : motels industriels, accès aux zones industrialo-portuaires)	

Étape du DOR		
Thèmes	Commentaires ministériels	Commentaires gouvernementaux
Environnement	Le Ministère partage les préoccupations environnementales de la MRC et fait état de la <i>Politique sur l'environnement</i>, adoptée en 1994. Il est précisé que le Ministère appuie les efforts de la MRC en vue d'établir un site régional autorisé sur son territoire pour la disposition des rebuts de bétons bitumineux usés. Au regard de la gestion des activités d'extraction et du contrôle des nuisances qui leur sont liées, il y aurait lieu que la MRC ne prohibe pas de façon indue toute exploitation, compte tenu des besoins du Ministère pour ses activités de construction et d'entretien et, par ailleurs, qu'elle s'associe à la démarche du Ministère dans l'établissement d'un réseau de camionnage.	Les commentaires du MTQ sont repris dans le commentaire gouvernemental.
Gestion de l'urbanisation	La MRC devrait tenir compte, ce qu'elle semble avancer, des besoins réels de développement et mieux gérer la localisation des occupations diverses le long des corridors routiers et, conséquemment, limiter les accès riverains, préserver la fonctionnalité et la sécurité d'utilisation du réseau routier et en diminuer les besoins de développement. (Voir Agriculture)	Les commentaires du MTQ sont repris dans le commentaire gouvernemental.
Contraintes anthropiques	La MRC devra préciser les voies de circulation susceptibles d'engendrer des impacts sur le milieu environnant, notamment les axes majeurs de circulation visés par le camionnage.	Le commentaire du MTQ est repris dans le commentaire gouvernemental.
Transport terrestre	Le DOR fait référence aux obligations de la loi mais, toutefois, de façon très peu explicite (accès aux infrastructures routières, usage du sol, stationnement et affichage en bordure des routes importantes). Le DOR fait état du nouveau partage de responsabilités entre le gouvernement et les municipalités en ce qui a trait à la gestion du réseau routier local. Le Ministère est d'avis, par ailleurs, que la MRC devrait apporter une attention particulière à la sécurité dans les transports en général et à la sécurité routière en particulier, notamment sur certains tronçons des routes 132 et 195. Il est précisé que la traversée des corridors par de nombreux sentiers de motoneige doit aussi être un enjeu de sécurité routière à considérer.	Le commentaire du MTQ est repris dans le commentaire gouvernemental.

Étape du DOR		
Thèmes	Commentaires ministériels	Commentaires gouvernementaux
- transport des personnes - réseau de camionnage	Le Ministère indique qu'une attention particulière devrait être apportée aux corridors des routes 132 et 195, au regard du camionnage de transit en traversée d'agglomérations, notamment pour les municipalités de Saint-René-de-Matane, Baie-des-Sables, Saint-Ulric, Sainte-Félicité, Grosses-Roches et Les Méchins, en intégrant des préoccupations de fonctionnalité de la route, de sécurité routière et de préservation de qualité de l'environnement. Il est indiqué que le Ministère a récemment révisé la <i>Politique sur la circulation des véhicules lourds et des matières dangereuses au Québec</i>, qui concerne principalement la circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal. (Voir Transport maritime)	Les commentaires du MTQ sont repris dans le commentaire gouvernemental.
- corridors routiers	Le Ministère précise les éléments à être pris en considération en fonction d'une saine gestion des corridors routiers qui devrait inclure des mesures de contrôle et un mécanisme de suivi de leur efficacité. Il est indiqué que cette préoccupation pourrait être accordée prioritairement aux routes 132 et 195. (Voir Agriculture et Récréotourisme).	Les commentaires du MTQ sont repris dans le commentaire gouvernemental.
Transport ferroviaire	(Voir Transport maritime) Le Ministère est d'avis que la MRC devrait apporter une attention particulière à la réaffectation ou à la réutilisation de l'emprise ferroviaire abandonnée ou en voie de l'être par le Canadien National (CN.)	Le commentaire du MTQ est repris dans le commentaire gouvernemental.
Transport aérien		
Transport maritime	Le Ministère constate avec intérêt que la MRC vise à la consolidation des équipements et infrastructures portuaires et maritimes par le développement de l'intermodalité (maritime, routier et ferroviaire, en relation avec la présence des traverses fluviales Matane-Baie-Comeau et Matane-Godbout). Le Ministère est d'avis que la MRC devrait accorder une attention particulière à l'évaluation des impacts de la création et l'amélioration des accès terrestres (routier et ferroviaire) aux zones industrialo-portuaires, notamment en fait de trafic engendré par ces zones.	Le commentaire du MTQ est repris dans le commentaire gouvernemental.

	Étape du DOR	
Thèmes	Commentaires ministériels	Commentaires gouvernementaux
Plan de transport		
Planification régionale (CRD)	Le Ministère est en accord avec l'intégration au schéma d'enjeux précisés par d'autres acteurs socio-économiques régionaux intéressés et visés par l'aménagement du territoire.	

Étape de révision	Remarques ou lien(s) avec les autres documents de révision
DOR	Il s'agit du premier document produit dans le cadre du processus de révision du schéma d'aménagement de la MRC

**Application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement**

Évolution du contenu des documents produits par les MRC en fonction des commentaires exprimés par le ministère des Transports.

MRC de Matane

Étape du PSAR		
Thèmes	Avis ministériel	Avis gouvernemental
Forêt		
Agriculture	Les préoccupations du Ministère concernent essentiellement les objectifs de la MRC de mettre en valeur les secteurs déstructurés. (Voir Gestion de l'urbanisation).	
Récréotourisme	Le Ministère est en accord avec le traitement accordé par la MRC à l'ensemble de la question du corridor touristique de la route 132 (qualité du paysage; abattage d'arbres; mise en valeur du littoral; affichage; maisons mobiles; entreposage; sites d'extraction; véhicules abandonnés; bâtiments vétustes; débris). Le Ministère indique à la MRC sa prise en considération de la présence de ponts couverts sur le territoire de la MRC.	L'avis du MTQ en ce qui a trait au corridor touristique de la route 132 est repris de façon plus critique dans l'avis gouvernemental tenant compte également des avis d'autres organismes dont le ministère de la Culture et des Communications et la société Tourisme Québec. L'information du MTQ relative aux ponts couverts est reprise dans l'avis gouvernemental. Sous le volet «corridor routier», l'avis gouvernemental suggère de faire un relevé des fonctions spécifiques de certaines routes (ex. : circuit touristique à valoriser; paysage à protéger).
Industrie	Le Ministère est en accord avec l'orientation de la MRC en ce qui a trait aux possibilités de développement industriel selon laquelle les municipalités, avant d'autoriser de nouvelles activités, doivent considérer l'état des infrastructures de transport, notamment la capacité portante des routes et des ponts. Il est également précisé qu'un cadre réglementaire doit être mis en place dans les cas où l'activité est susceptible de causer des risques à la santé et à la sécurité des citoyens.	Sous le volet «corridor routier», l'avis gouvernemental suggère de faire un relevé des fonctions spécifiques de certaines routes (ex. : desserte d'un parc industriel).
Environnement	Outre les contraintes anthropiques associées aux infrastructures de transport, le Ministère relève le traitement qu'accorde la MRC aux sites d'extraction de matières premières (carrières et sablières) et avec lequel il se dit en accord.	L'avis gouvernemental fait également mention de la collaboration du MTQ et du ministère des Affaires municipales à l'élaboration, par le ministère de la Sécurité publique, d'un guide présentant des méthodes de repérage des zones à risque d'érosion, de glissements de terrains et de mouvements de sol, de même, que les normes minimales d'aménagement applicables dans ces zones.

Étape du PSAR		
Thèmes	Avis ministériel	Avis gouvernemental
Gestion de l'urbanisation	La croissance de l'urbanisation préconisée par le PSAR constitue l'objet essentiel de préoccupation du Ministère quant à son impact sur le réseau routier national. Cette croissance se manifesterait notamment par l'extension de périmètres d'urbanisation le long des routes 132 et 195, la mise en valeur d'espaces dans les secteurs agricoles déstructurés et la mise en valeur à des fins essentiellement récréotouristiques d'espaces dans la zone maritime, à proximité de la route 132. Toutefois, les mesures retenues dans le plan d'action (comité de planification des transports) et à l'égard de la gestion des corridors routiers (révision des plans et règlements d'urbanisme; contrôle des entrées privées et des intersections) devraient permettre de répondre de façon appropriée à cette question.	
Contraintes anthropiques	Le Ministère est d'avis que la MRC s'est conformée aux exigences de la loi non seulement en relevant les contraintes anthropiques mais également en retenant des mesures conséquentes dans le document complémentaire.	L'avis gouvernemental reprend les commentaires particuliers du MTQ sur la question des contraintes anthropiques et précise que la nature des affectations et des usages à proximité des infrastructures de transport doit être considérée tout autant que les activités de transport engendrées par ces infrastructures.
Transport terrestre	Le Ministère est d'avis que la MRC rencontre les obligations de la LAU, en ce qui a trait à la prise en considération des transports dans le cadre de la révision de son schéma. Le Ministère apporte quelques précisions relativement à la classification fonctionnelle du réseau routier qu'il a lui-même établi et quant à l'indication des réseaux cyclables existants. Au regard du caractère adéquat ou non des infrastructures et des équipements en place, de la demande prévisible et des parts modales anticipées, le Ministère est d'avis que le diagnostic établi par la MRC découle d'une démarche appropriée et qui s'inspire des outils mis à la disposition de celle-ci dont le guide intitulé <i>Planification des transports et révision des schémas d'aménagement</i>. La MRC retient un plan d'action prévoyant notamment la création d'un comité d'aménagement lié à la planification des transports; les étapes de mise en œuvre permettront au Ministère et aux acteurs municipaux d'approfondir certaines questions et de leur trouver des solutions en tenant compte des orientations et stratégies existantes du Ministère. Par ailleurs, le Ministère se conforme aux obligations de la loi en soumettant à la MRC une liste des actions qu'il compte mener sur son territoire	L'avis gouvernemental reprend les commentaires du MTQ en ce qui a trait à la classification du réseau routier et aux voies cyclables. L'avis gouvernemental incite la MRC et plus particulièrement ses municipalités à adopter une politique de gestion intégrée de la voirie tertiaire locale et reprend l'information du MTQ en ce qui a trait à ses interventions projetées sur le réseau routier.

Étape du PSAR		
Thèmes	Avis ministériel	Avis gouvernemental
- transport des personnes	La MRC ne fait aucune mention du transport collectif sur son territoire. Le Ministère fait état des services existants et est d'avis que la MRC devrait aborder cette question dans le cadre de la révision de son schéma. Le Ministère croit que la MRC pourrait notamment étudier la question de la sécurité du transport scolaire, particulièrement le long des routes du réseau national dans le cadre d'une saine gestion des corridors routiers.	L'avis du MTQ est repris dans l'avis gouvernemental.
- réseau de camionnage	La MRC n'a relevé aucun problème d'accessibilité en ce qui a trait au Réseau de camionnage. Après avoir fait état de l'entrée en vigueur du Réseau de camionnage et de sa description pour le territoire de la MRC, le Ministère est d'avis que la MRC pourrait traiter de cette question dans le cadre de la révision de son schéma, notamment en fonction des questions relatives à la qualité de l'environnement et des normes pouvant en découler (plaintes dues au bruit produit par le trafic lourd et marge de recul des habitations sur les routes de transit).	L'avis gouvernemental fait état de la révision de la <i>Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal</i> et de la mise en vigueur du Réseau de camionnage.
- corridors routiers	Le Ministère relève avec intérêt que la MRC a retenu plusieurs des mesures qu'il avait recommandées notamment en ce qui a trait à la mise en évidence des itinéraires qui font problème, à l'harmonisation des exigences de délivrance des permis et à l'association du Ministère à la révision des plans et règlements d'urbanisme. La sécurité dans les transports est abordée par la MRC en étroite relation avec celle liée à la gestion des corridors routiers. Le Ministère entend tenir compte des préoccupations de la MRC et approfondir avec cette dernière et les municipalités locales visées le diagnostic de sécurité et déterminer les actions nécessaires. Le Ministère porte à la connaissance de la MRC des données complémentaires concernant les virages à droite et les véhicules hors route.	L'avis gouvernemental véhicule les préoccupations du MTQ notamment en ce qui a trait à la conformité entre les normes ministérielles et la réglementation municipale en matière d'accès au réseau routier supérieur ainsi qu'en ce qui concerne l'intégration de critères d'aménagement devant contribuer au maintien de la fonctionnalité du réseau routier supérieur. Dans une perspective de sécurité plus grande, l'avis gouvernemental reprend les préoccupations du MTQ pour ce qui est de la planification et du contrôle des usages en bordure du réseau routier supérieur, de la gestion de la circulation lourde, du contrôle du vélo et de la circulation des véhicules tout-terrains et des motoneiges dans les emprises du réseau routier supérieur, de l'application de règles sur l'affichage et la signalisation, de la question de la sécurité en matière de transport scolaire.
Transport ferroviaire	Le Ministère est satisfait du traitement accordé par le PSAR.	La voie ferrée du CN, entre Baie-des-Sables et Matane, est retenue sur le chapitre des contraintes liées aux immeubles, ouvrages et activités.
Transport aérien	(Voir Transport ferroviaire)	
Transport maritime	(Voir Transport ferroviaire)	Le port de Matane est retenu sur le chapitre des contraintes liées aux immeubles, ouvrages et activités.

Plan de transport	Le Ministère fait état de l'élaboration éventuelle d'un plan de transport régional du Bas-Saint-Laurent et du but poursuivi par un tel exercice.	L'avis du MTQ est repris dans l'avis gouvernemental
Planification régionale (CRD)	La prise en considération des différents acteurs socio-économiques intéressés et visée par l'aménagement et le développement de la MRC est souligné	

Étape de révision	Remarques ou lien(s) avec les autres documents de révision	
PSAR	La MRC a tenu compte de façon très évidente et appropriée des commentaires sur son DOR fait par le gouvernement, notamment en matière de transport. Ce PSAR s'appuie donc sur une prise en considération des orientations gouvernementales en matière d'aménagement, l'harmonisation de la révision du schéma avec la démarche de développement régional; il repose également sur un bilan du schéma en vigueur et la prise en considération d'autres préoccupations et situations nouvelles : le développement durable, le plan stratégique de la MRC, le contexte fiscal et financier des différents paliers de gouvernement, les nouvelles responsabilités du monde municipal, etc.	

**Application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement**

Évolution du contenu des documents produits par les MRC en fonction des commentaires exprimés par le ministère des Transports.

MRC de Matane

Thèmes	Étape du SAR	
	Avis ministériel	Avis gouvernemental
Forêt		
Agriculture		
Récrétotourisme		
Industrie		
Environnement		
Gestion de l'urbanisation		
Contraintes anthropiques		
Transport terrestre		
- transport des personnes		
- réseau de camionnage		
- corridors routiers		
Transport ferroviaire		
Transport aérien		
Transport maritime		
Plan de transport		
Planification régionale (CRD)		

Étape de révision	Remarques ou lien(s) avec les autres documents de révision
SAR	La MRC n'a pas encore produit son SAR.

ANNEXE 6

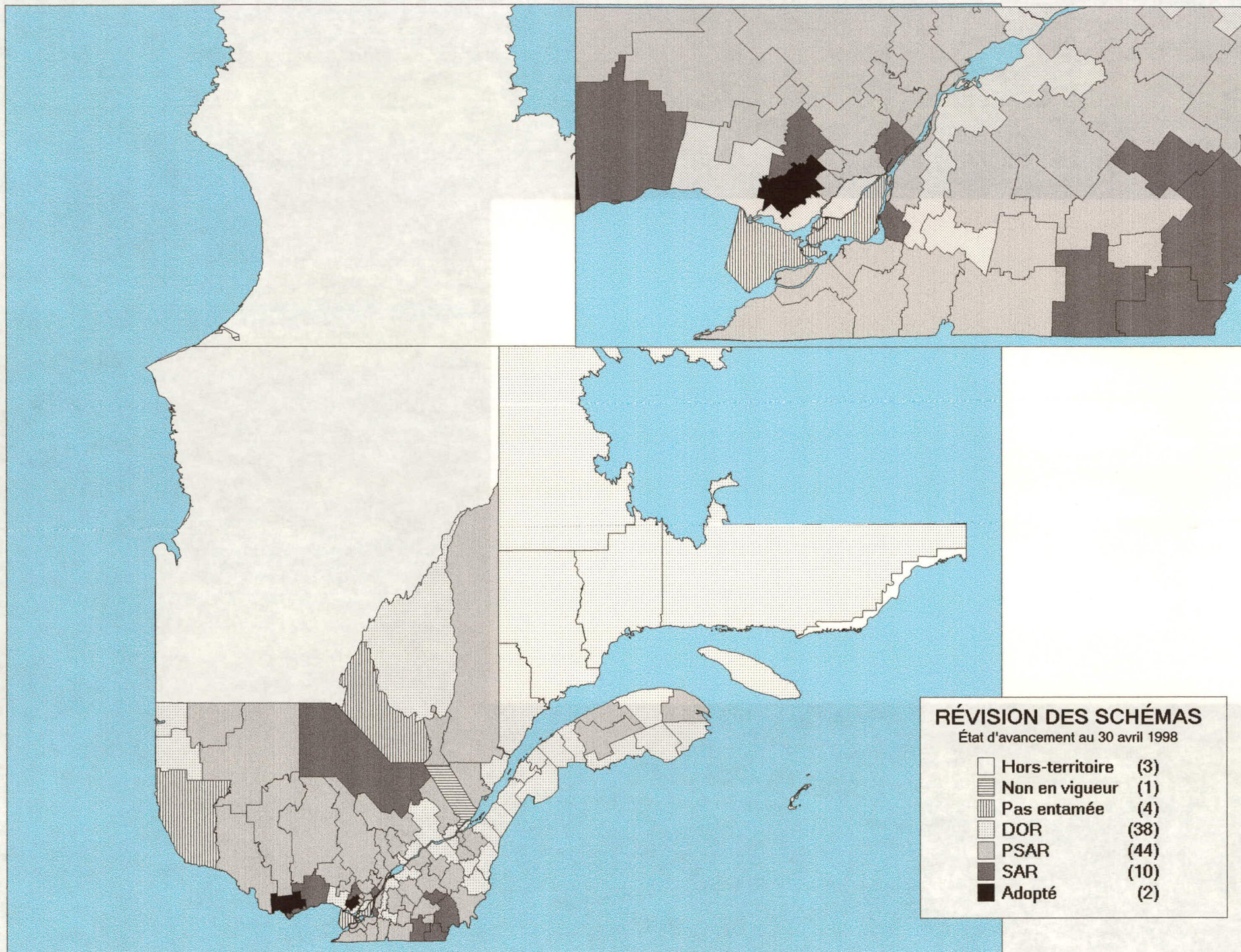
Révision des schémas d'aménagement État d'avancement au 30 avril 1998

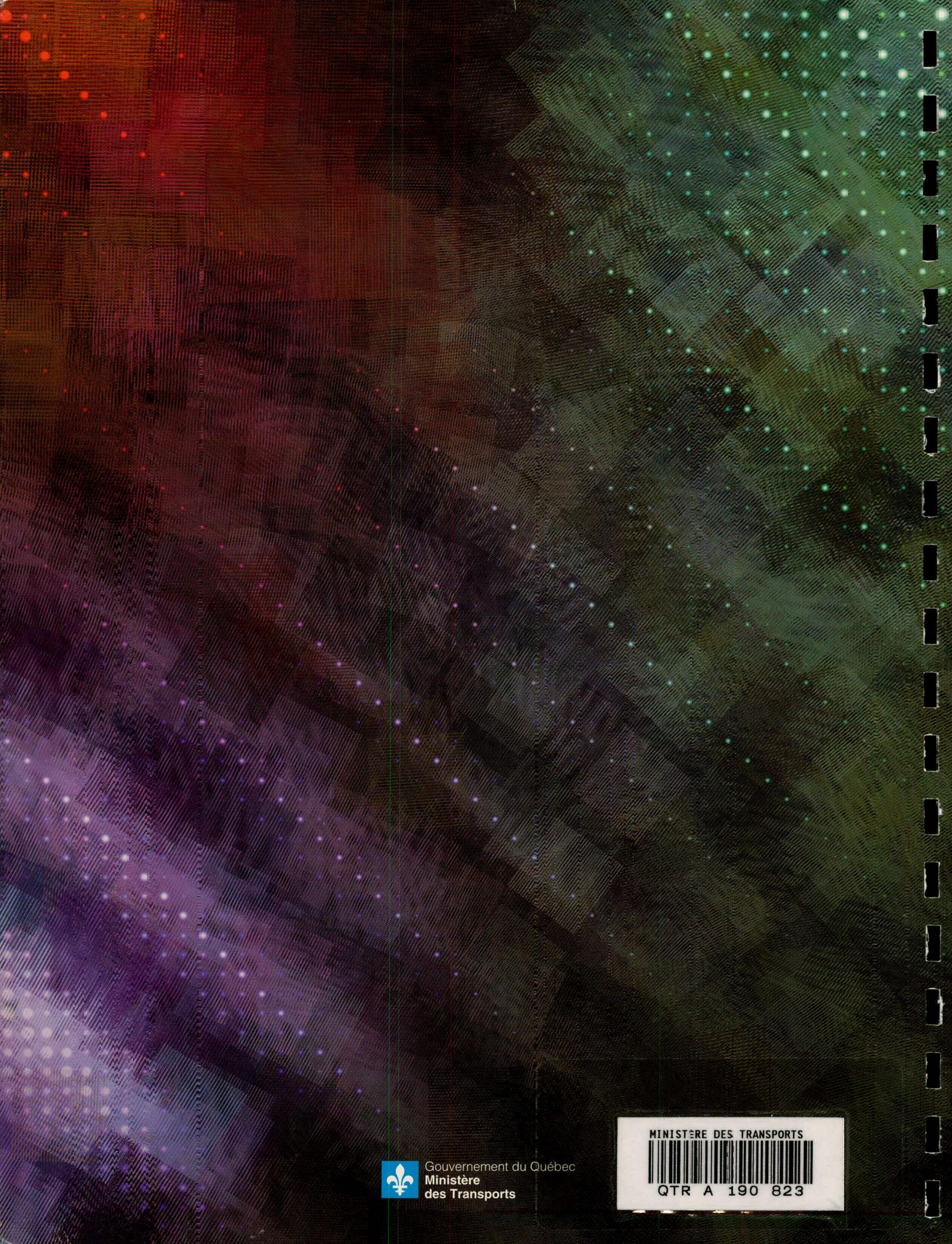
État d'avancement de la révision des schémas d'aménagement
en date du 30 avril 1998

No	Nom de la MRC	N/D	Étape de révision
10	Les-Îles-de-la-Madeleine	4.1.3-S-11-010	DOR
20	Pabok	4.1.3-S-11-020	DOR
30	La Côte-de-Gaspé	4.1.3-S-11-030	PSAR
40	Denis-Riverin	4.1.3-S-11-040	DOR
50	Bonaventure	4.1.3-S-11-050	DOR
60	Avignon	4.1.3-S-11-060	DOR
70	La Matapédia	4.1.3-S-01-070	PSAR
80	Matane	4.1.3-S-01-080	PSAR
90	La Mitis	4.1.3-S-01-090	DOR
100	Rimouski-Neigette	4.1.3-S-01-100	DOR
110	Les Basques	4.1.3-S-01-110	DOR
120	Rivière-du-Loup	4.1.3-S-01-120	DOR
130	Témiscouata	4.1.3-S-01-130	DOR
140	Kamouraska	4.1.3-S-01-140	DOR
150	Charlevoix-Est	4.1.3-S-03-150	DOR
160	Charlevoix	4.1.3-S-03-160	PSAR
170	L'Islet	4.1.3-S-12-170	DOR
180	Montmagny	4.1.3-S-12-180	DOR
190	Bellechasse	4.1.3-S-12-190	PSAR
200	L'Île-d'Orléans	4.1.3-S-03-200	DOR
210	La Côte-de-Beaupré	4.1.3-S-03-210	Non en vigueur
220	La Jacques-Cartier	4.1.3-S-03-220	PSAR
230	Communauté urbaine de Québec	4.1.3-S-03-230	DOR
240	Desjardins	4.1.3-S-12-240	PSAR
250	Les Chutes-de-la-Chaudière	4.1.3-S-12-250	DOR
260	La Nouvelle-Beauce	4.1.3-S-12-260	PSAR
270	Robert-Cliche	4.1.3-S-12-270	DOR
280	Les Etchemins	4.1.3-S-12-280	DOR
290	Beauce-Sartigan	4.1.3-S-12-290	DOR
300	Le Granit	4.1.3-S-05-300	PSAR
310	L'Amiante	4.1.3-S-12-310	PSAR
320	L'Érable	4.1.3-S-17-320	PSAR
330	Lotbinière	4.1.3-S-12-330	DOR
340	Portneuf	4.1.3-S-03-340	DOR
350	Mékinac	4.1.3-S-04-350	PSAR
360	Le Centre-de-la-Mauricie	4.1.3-S-04-360	PSAR
370	Francheville	4.1.3-S-04-370	DOR
380	Bécancour	4.1.3-S-17-380	PSAR
390	Arthabaska	4.1.3-S-17-390	PSAR
400	Asbestos	4.1.3-S-05-400	SAR
410	Le Haut-Saint-François	4.1.3-S-05-410	SAR
420	Le Val-Saint-François	4.1.3-S-05-420	PSAR

No	Nom de la MRC	N/D	Étape de révision
430	Sherbrooke	4.1.3-S-05-430	PSAR
440	Coaticook	4.1.3-S-05-440	SAR
450	Memphrémagog	4.1.3-S-05-450	SAR
460	Brome-Missisquoi	4.1.3-S-16-460	PSAR
470	La Haute-Yamaska	4.1.3-S-16-470	PSAR
480	Acton	4.1.3-S-16-480	PSAR
490	Drummond	4.1.3-S-17-490	PSAR
500	Nicolet-Yamaska	4.1.3-S-17-500	DOR
510	Maskinongé	4.1.3-S-04-510	PSAR
520	D'Autray	4.1.3-S-14-520	PSAR
530	Le Bas-Richelieu	4.1.3-S-16-530	DOR
540	Les Maskoutains	4.1.3-S-16-540	PSAR
550	Rouville	4.1.3-S-16-550	DOR
560	Le Haut-Richelieu	4.1.3-S-16-560	PSAR
570	La Vallée-du-Richelieu	4.1.3-S-16-570	DOR
580	Champlain	4.1.3-S-16-580	SAR
590	Lajemmerais	4.1.3-S-16-590	PSAR
600	L'Assomption	4.1.3-S-14-600	SAR
610	Joliette	4.1.3-S-14-610	PSAR
620	Matawinie	4.1.3-S-14-620	PSAR
630	Montcalm	4.1.3-S-14-630	PSAR
640	Les Moulins	4.1.3-S-14-640	PSAR
650	Laval	4.1.3-S-13-650	DOR
660	Communauté urbaine de Montréal	4.1.3-S-06-660	Pas entamée
670	Roussillon	4.1.3-S-16-670	PSAR
680	Les Jardins-de-Napierville	4.1.3-S-16-680	PSAR
690	Le Haut-Saint-Laurent	4.1.3-S-16-690	PSAR
700	Beauharnois-Salaberry	4.1.3-S-16-700	PSAR
710	Vaudreuil-Soulanges	4.1.3-S-16-710	Pas entamée
720	Deux-Montagnes	4.1.3-S-15-720	DOR
730	Thérèse-de-Blainville	4.1.3-S-15-730	PSAR
740	Mirabel	4.1.3-S-15-740	Adopté
750	La Rivière-du-Nord	4.1.3-S-15-750	SAR
760	Argenteuil	4.1.3-S-15-760	DOR
770	Les Pays-d'en-Haut	4.1.3-S-15-770	PSAR
780	Les Laurentides	4.1.3-S-15-780	PSAR
790	Antoine-Labelle	4.1.3-S-15-790	PSAR
800	Papineau	4.1.3-S-07-800	SAR
810	Communauté urbaine de l'Outaouais	4.1.3-S-07-810	SAR
820	Les Collines-de-l'Outaouais	4.1.3-S-07-820	Adopté
830	La Vallée-de-la-Gatineau	4.1.3-S-07-830	PSAR

No	Nom de la MRC	N/D	Étape de révision
840	Pontiac	4.1.3-S-07-840	PSAR
850	Témiscamingue	4.1.3-S-08-850	Pas entamée
860	Rouyn-Noranda	4.1.3-S-08-860	DOR
870	Abitibi-Ouest	4.1.3-S-08-870	DOR
880	Abitibi	4.1.3-S-08-880	PSAR
890	Vallée-de-l'Or	4.1.3-S-08-890	PSAR
900	Le Haut-Saint-Maurice	4.1.3-S-04-900	SAR
910	Le Domaine-du-Roy	4.1.3-S-02-910	Pas entamée
920	Maria-Chapdelaine	4.1.3-S-02-920	DOR
930	Lac-Saint-Jean-Est	4.1.3-S-02-930	PSAR
940	Le Fjord-du-Saguenay	4.1.3-S-02-940	PSAR
950	La Haute-Côte-Nord	4.1.3-S-09-950	DOR
960	Manicouagan	4.1.3-S-09-960	DOR
971	Sept-Rivières	4.1.3-S-09-971	DOR
972	Caniapiscau	4.1.3-S-09-972	DOR
981	Minganie	4.1.3-S-09-981	DOR
982	Basse-Côte-Nord	-	-
991	Nord-du-Québec (Terr. convent.)	-	-
992	Administration régionale Kativik	-	-





Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 190 823