

468078

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

POLITIQUES
DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DANS LE SECTEUR ROUTIER

CONVOCATION DE LA COMMISSION
PARLEMENTAIRE SUR LES TRANSPORTS
EN VUE D'UN DEBAT SUR CETTE QUESTION

VENDREDI, LE 21 MARS 1980

BUREAU DU SOUS-MINISTRE
MARS 1980

CANQ
TR
BSM
172

TABLE DES MATIERES

	<u>PAGE</u>
1. INTRODUCTION	1
2. INVENTAIRE DU RESEAU ROUTIER DU MINISTERE ET DES MUNICIPALITES	2
2.1 Réseau du Ministère par région	4
2.2 Répartition du réseau par juridiction	10
3. CLASSIFICATION DU RESEAU ROUTIER	11
3.1 Classification des routes sous la juridic- tion du MTQ	11
4. NORMES DE CONSTRUCTION	12
5. CADRE DE PLANIFICATION ROUTIERE	14
5.1 Cadre actuel 1980	14
5.2 Cadre projeté 1981	16
5.3 Les orientations dans le domaine de cons- truction routière	19
6. REPARTITION DES BUDGETS DE VOIRIE (GENERALITES)	20
7. CONSTRUCTION	21
7.1 Programme et éléments de programme	21
7.2 Répartition générale du budget de construction	22
7.3 Dépenses par classe de routes	23
7.4 Dépenses pour des projets interrégionaux VS les projets régionaux	24
7.5 Pourcentage des dépenses par classe de route (projets interrégionaux et projets régionaux)	25
8. ENTRETIEN	26
8.1 Dépenses d'entretien routier	27
8.2 Dépenses de conservation du réseau	27
8.3 Entretien d'été	28
8.3.1 La Loi	29
8.4 Entretien d'hiver	32
9. SUBVENTIONS	33
9.1 Aide à l'amélioration du réseau municipal	33
9.2 Réparation de ponts	33
9.3 Entretien d'hiver et loi	34
9.4 Répartition du réseau routier entre les diverses ressources	37

10.	CONTRIBUTIONS ET PROCOLES	38
11.	ACQUISITIONS PAR LES MUNICIPALITES	39
12.	CRITERES GENERAUX D'ABANDON D'ENTRETIEN	41
13.	POSITION DU MTQ RELATIVEMENT AUX PROPOSITIONS DU DEPUTE DE BELLECHASSE	42
13.1	Modifications concernant la classifica- tion des routes locales	42
13.2	Modifications concernant les normes de construction	43
13.3	Modifications concernant la grille de pondération	43
13.4	Participation municipale aux projets de voirie locale	44
13.5	Prime de participation municipale	44

1. INTRODUCTION

Lors des visites régionales du sous-ministre en vue d'établir les priorités des projets régionaux, les députés émettent des opinions diverses afin d'accélérer le rythme de reconstruction et de revêtement des chemins municipaux sous la juridiction du MTQ. Faute de budgets disponibles, ce rythme est inférieur à celui souhaité par la population.

En novembre 1979, le député Goulet a présenté un mémoire qui, sans accroître sensiblement le budget accordé annuellement aux projets régionaux, proposait des modifications aux politiques actuelles du MTQ touchant la programmation, l'exécution des travaux et le financement. Les opinions émises par le député Goulet seront analysées au chapitre 13.

Compte tenu que l'étude des crédits du ministère des Transports en commission parlementaire est prévue au milieu du mois d'avril prochain, on s'en tiendra ici à l'énoncé des politiques du ministère.

2. INVENTAIRE DU RESEAU ROUTIER DU MINISTERE ET DES MUNICIPALITES

Le Québec possède un réseau routier important dont la longueur totale est de 124 000 km approximativement. En terme de responsabilité administrative ce réseau est partagé entre le ministère des Transports et les municipalités. Le Ministère est responsable pour la reconstruction l'entretien et l'exploitation de quelque 59 000 km de routes et de chemins ruraux à travers la province. La grande majorité de rues et certains chemins ruraux sont sous la juridiction des municipalités. (Tableau page 10)

TABLEAU GENERAL
INVENTAIRE ROUTIER JURIDICTION DU MINISTERE
KILOMETRES

REGION	AUTOROUTES		PROVINCIALE		REGIONALE		CH. MUNICIPAUX	
	PAVAGE	GRAVIER	PAVAGE	GRAVIER	PAVAGE	GRAVIER	PAVAGE	GRAVIER
01	108	11	1566	10	631	165	2255	4337
02	-	-	1116	200	104	-	880	1256
3-1	214	30	1085	374	693	118	927	962
3-2	246	50	641	-	1262	201	1648	4605
04	230	17	664	65	502	94	1149	2193
05	69	-	493	31	582	223	494	2781
6-1	213	5	528	-	510	13	1441	2155
6-2	291	19	506	-	805	16	2373	537
6-3	346	19	6	-	135	-	401	93
6-4	150	-	574	1	765	32	2515	374
07	34	-	611	25	563	130	647	1099
08	-	-	1123	44	393	296	226	3466
	1901	151	8913	750	6945	1288	14956	23858

INVENTAIRE ROUTIER

KILOMETRES

(MINISTERE)

4/

2.1

REGION 01 (Gaspésie)

TYPE DE ROUTE	PAVAGE	GRAVIER	TOTAL
AUTOROUTE	108	11	119
PROVINCIALE	1566	10	1576
REGIONALE	631	165	796
CH. MUNICIPAUX	2255	4337	6592
TOTAL	4560	4523	9083

REGION 02 (Saguenay - Lac St-Jean)

TYPE DE ROUTE	PAVAGE	GRAVIER	TOTAL
AUTOROUTE	-	-	-
PROVINCIALE	1116	200	1316
REGIONALE	104	-	104
CH. MUNICIPAUX	880	1256	2136
TOTAL	2100	1456	3556

INVENTAIRE ROUTIER

KILOMETRES

(MINISTERE)

5/

REGION 3-1 (Québec)

TYPE DE ROUTE	PAVAGE	GRAVIER	TOTAL
AUTOROUTE	214	30	244
PROVINCIALE	1085	374	1459
REGIONALE	693	118	811
CH. MUNICIPAUX	927	962	1889
TOTAL	2919	1484	4403

REGION 3-2 (Chaudière)

TYPE DE ROUTE	PAVAGE	GRAVIER	TOTAL
AUTOROUTE	246	50	296
PROVINCIALE	641	-	641
REGIONALE	1262	201	1463
CH. MUNICIPAUX	1648	4605	6253
TOTAL	3797	4656	6653

INVENTAIRE ROUTIERKILOMETRES

(MINISTERE)

6/

REGION 04 (Trois-Rivières)

TYPE DE ROUTE	PAVAGE	GRAVIER	TOTAL
AUTOROUTE	230	17	247
PROVINCIALE	664	65	729
REGIONALE	502	94	596
CH. MUNICIPAUX	1149	2193	3342
TOTAL	2545	2369	4914

REGION 05 (Sherbrooke)

TYPE DE ROUTE	PAVAGE	GRAVIER	TOTAL
AUTOROUTE	69	-	69
PROVINCIALE	493	31	524
REGIONALE	582	223	805
CH. MUNICIPAUX	494	2781	3275
TOTAL	1638	3035	4673

INVENTAIRE ROUTIER

KILOMETRES

7/

(MINISTERE)

REGION 6-1 (Drummondville)

TYPE DE ROUTE	PAVAGE	GRAVIER	TOTAL
AUTOROUTE	213	5	218
PROVINCIALE	528	-	528
REGIONALE	510	13	523
CH. MUNICIPAUX	1441	2155	3596
TOTAL	2692	2173	4865

REGION 6-2 (Sud de Montréal)

TYPE DE ROUTE	PAVAGE	GRAVIER	TOTAL
AUTOROUTE	291	19	310
PROVINCIALE	506	-	506
REGIONALE	805	16	821
CH. MUNICIPAUX	2373	537	2910
TOTAL	3975	572	4547

INVENTAIRE ROUTIERKILOMETRES

8/

(MINISTERE)

REGION 6-3 (Montréal)

TYPE DE ROUTE	PAVAGE	GRAVIER	TOTAL
AUTOROUTE	346	19	365
PROVINCIALE	6	-	6
REGIONALE	135	-	135
CH. MUNICIPALS	401	93	494
TOTAL	888	112	1000

REGION 6-4 (Nord de Montréal)

TYPE DE ROUTE	PAVAGE	GRAVIER	TOTAL
AUTOROUTE	150	-	150
PROVINCIALE	574	1	575
REGIONALE	765	32	797
CH. MUNICIPALS	2515	374	2889
TOTAL	4004	407	4411

INVENTAIRE ROUTIER

KILOMETRES
(MINISTERE)

9/

REGION 07 (Outaouais)

TYPE DE ROUTE	PAVAGE	GRAVIER	TOTAL
AUTOROUTE	34	-	34
PROVINCIALE	611	25	636
REGIONALE	563	130	693
CH. MUNICIPAUX	647	1099	1746
TOTAL	1855	1254	3109

REGION 08 (Abitibi-Témiscamingue)

TYPE DE ROUTE	PAVAGE	GRAVIER	TOTAL
AUTOROUTE	-	-	-
PROVINCIALE	1123	44	1167
REGIONALE	393	296	689
CH. MUNICIPAUX	226	3466	3692
TOTAL	1742	3806	5548

2.2 RESEAU ROUTIER ET JURIDICTION

CLASSE DE ROUTES	JURIDICTION (KM)		
	MTQ	MUNICIPALITES	TOTAL
AUTOROUTES	2049		2049
PRINCIPALES	9661	336	9997
REGIONALES	8264	304	8568
CHEMINS COLLECTEURS	9232	88	9320
RANGS	24384	3992	28376
CHEMINS D'ACCES	2152	4400	6552
CHEMINS DE COLONISATION	2310		2310
RUES	728	56000	56728
TOTAL	58780	65120	123900

3. CLASSIFICATION DU RESEAU ROUTIER

Le réseau routier sous la juridiction du ministère a été divisé en quatre classes de routes selon un nombre de critères tels que la vocation de la route, le volume et la composition du trafic, le niveau de service etc... Ces classes sont: les autoroutes, les routes principales, les routes régionales et les chemins municipaux.

Les deux premières classes totalisent 11710 km de routes. Elles composent le principal réseau des liaisons interrégionales du Québec. Les 8264 km des routes régionales desservent pour la plupart le trafic intra-régional. Le réseau des chemins municipaux compte quelque 38800 km de routes en milieu rural desservant une circulation locale. (Tableau ci-après)

3.1 CLASSIFICATION DES ROUTES SOUS LA JURIDICTION DU MTQ

CLASSE DE ROUTES	LONGUEUR DU RESEAU		
	PAVE	EN GRAVIER	TOTAL
AUTOROUTES	1899	150	2049
ROUTES PRINCIPALES	8913	748	9661
ROUTES REGIONALES	6978	1286	8264
CHEMINS MUNICIPAUX	14889	23907	38806
TOTAL	32689	26091	58780

4. NORMES DE CONSTRUCTION

Les normes ont été révisées en 1978 afin de répondre aux objectifs suivants:

- restreindre les emprises nécessaires, de manière à réduire les inconvénients que cause à l'environnement et aux terres agricoles toute réfection ou construction de routes;
- suite aux mesures de conservation d'énergie, les normes reflètent concrètement la diminution des vitesses affichées sur les routes;
- que ces réductions de normes auraient pour effet de diminuer les coûts de construction et par là, dans une certaine mesure, de contrer les compressions budgétaires.

Il en résulte que les emprises seront d'une manière générale réduites d'environ 20%, tant pour les autoroutes que pour les routes.

Quant aux coûts de construction, aussi bien pour les chaussées que pour les structures, ils seront réduits d'environ 7½%.

Le tableau suivant démontre la diminution apportée aux dimensions de la route locale à trafic faible en milieu rural.

ROUTE LOCALE RURALE CONTINUE

<u>ELEMENT DE LA ROUTE</u>	<u>NORMES 1976</u>	<u>NORMES 1978</u>	<u>DIMINUTION en %</u>
<u>Débit: 0 à 250 véhicules par jour</u>			
Voies	6,1 m	6,0 m	1,6%
Accotements	2,4 m	2,0 m	16,7%
Emprise	24,4 m	20,0 m	18,0%

Débit: 250 à 400 véhicules par jour

Voies	6,1 m	6,0 m	1,6%
Accotements	3,6 m	2,0 m	44,5%
Emprise	30,5 m	20,0 m	34,5%

La politique du MTQ relative aux normes de design des routes vise plusieurs objectifs dont non seulement le confort et la fluidité du trafic mais également la sécurité routière et la diminution du coût global de la route, y compris les coûts d'entretien et de reconstruction. Ainsi, une largeur minimale de chaussée et des accotements s'impose pour des raisons de sécurité même sur les routes de faible utilisation.

5. CADRE DE PLANIFICATION ROUTIERE

5.1 CADRE ACTUEL (1980)

Le programme de construction routière est à la fois composé du programme des travaux interrégionaux (quinquennal) et du programme des travaux régionaux (triennal).

5.1.1 PROJETS INTERREGIONAUX

-Le programme des travaux interrégionaux (quinquennal) est le résultat d'une planification interne au ministère.

5.1.2 PROJETS REGIONAUX

-Le programme des projets régionaux (triennal) est préparé dans les régions avec une consultation annuelle des députés pour l'établissement des priorités au niveau régional.

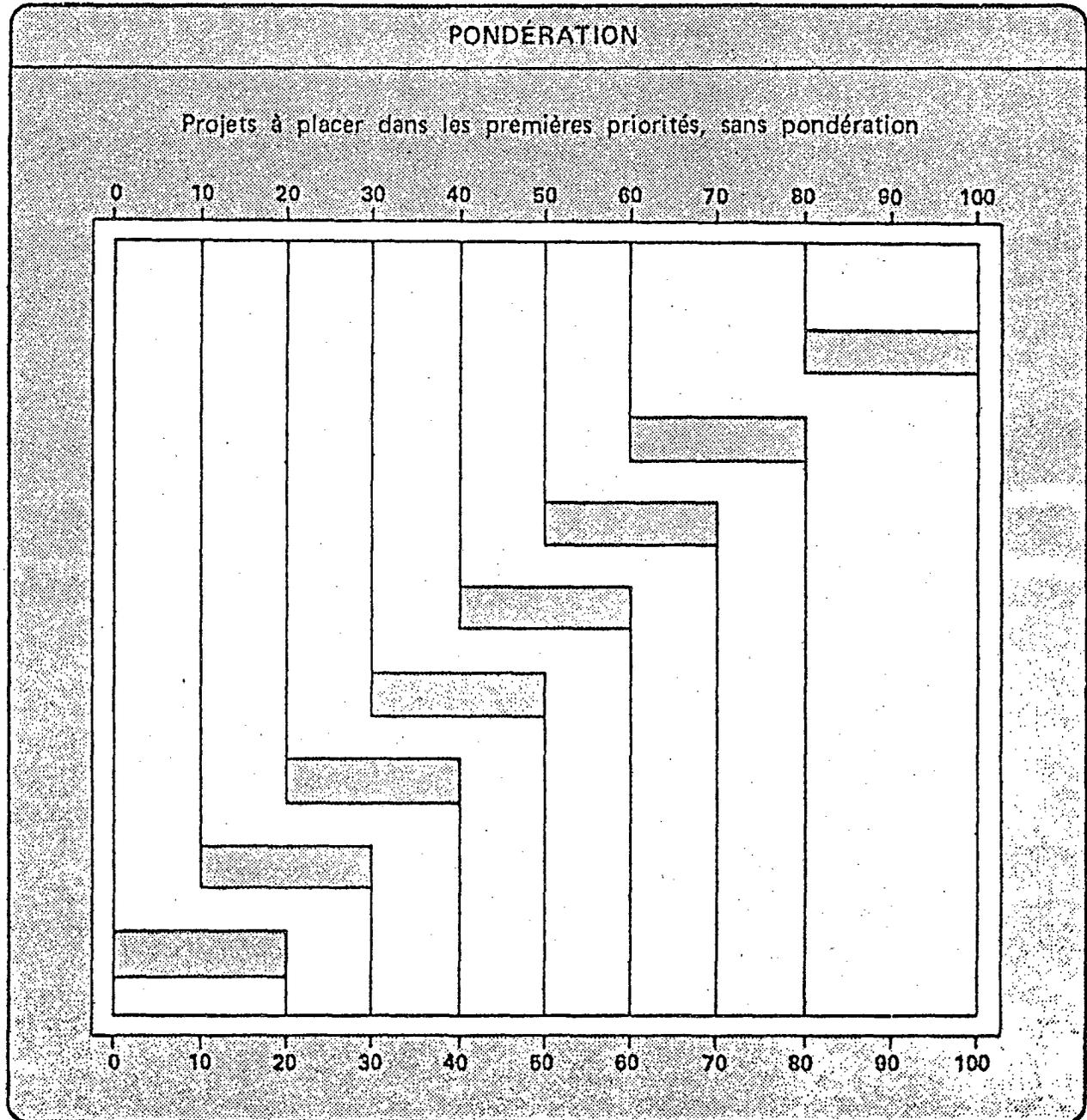
-une nouvelle initiative a été introduite pour l'année financière 1980-1981 à savoir que l'enveloppe était maintenant répartie en trois volets:

- i) réseau primaire;
- ii) réseau secondaire;
- iii) améliorations locales.

-les priorités sont déterminées d'après les critères d'évaluation énoncés au tableau de la page suivante.

Critères d'évaluation

OBJECTIFS POURSUIVIS
1. Engagement
2. Urgence
3. Rev. bitumineux
4. Continuités
5. Routes numérotées
6. Sorties de villages
7. Entretien dispendieux
8. Routes Industrielles
9. Autres chemins



5.2 CADRE REVISE PROJETE 1981

Le nouveau cadre de planification routière prévoit TROIS SOUS-PROGRAMMES qui visent des objectifs différents.

5.2.1 SOUS-PROGRAMME I DEVELOPPEMENT DU RESEAU (PROJETS INTERREGIONAUX)

-Ce sous-programme qui correspond au programme des travaux inter-régionaux, comprend:

- 1- Toute construction d'un nouvel axe important;
- 2- Toute reconstruction de l'ensemble d'une route, d'un axe ou le niveau de service est augmenté (ex: reconstruction des routes 117, 132, 138, 175 etc.);
- 3- La construction d'un contournement important;
- 4- Les travaux connexes importants tels que échangeurs, ponts, haltes routières etc.

Les objectifs poursuivis par ce sous-programme sont:

- de minimiser les coûts de transport;
- d'ajuster l'offre en infrastructure de transport à la demande de contribuer à la réalisation de certains objectifs gouvernementaux de développement social et/ou économique.

5.2.2 SOUS-PROGRAMME II AMELIORATION DU RESEAU NUMEROTE (PROJETS REGIONAUX)

-Dans le nouveau cadre de planification routière, le PROGRAMME DES TRAVAUX REGIONAUX (TRIENNAL) est divisé en deux sous-programmes qui regroupent des travaux spécifiques sur une partie du réseau clairement défini.

-Ce sous-programme comprend les interventions ponctuelles visant à adapter le réseau des autoroutes, des routes principales et des routes régionales aux normes établies par le ministère.

-Ce sous-programme est présenté sous deux volets à savoir:

volet 1 - Amélioration des caractéristiques structurales de la route;

volet 2 - Amélioration des caractéristiques géométriques de la route;

L'objectif principal de ce programme est de rétablir de la façon la plus économique, le niveau de service prévu par les normes.

Le coût total d'un projet devrait normalement être inférieur à 2 millions et la réalisation s'effectue normalement à l'intérieur d'un même exercice financier mais pourrait s'étaler sur deux ans.

5.2.3 SOUS-PROGRAMME III AMELIORATION DU RESEAU LOCAL (PROJETS REGIONAUX)

-Ce sous-programme comprend l'ensemble d'interventions tels que travaux de drainage, corrections de la géométrie, pavage sur les réseaux des chemins municipaux. Ce sous-programme comprend également certains travaux mineurs à caractère urgent et non dispendieux de réparation sur l'ensemble du réseau.

Il est divisé en deux volets:

volet 1 - Améliorations et corrections

volet 2 - Travaux mineurs

Les objectifs poursuivis sont: L'amélioration du niveau de service et de sécurité sur le réseau de chemins municipaux et permettre une plus grande participation locale aux décisions relatives aux projets de voirie locale.

Le coût total d'un projet inscrit au volet 1 devrait normalement être inférieur à 500,000 \$ pour les chemins municipaux collecteurs et 200,000 \$ pour les réfections économiques sur les autres chemins municipaux (rangs). Le coût total d'un projet inscrit au volet 2 devrait normalement être inférieur à 50,000 \$.

5.3 LES ORIENTATIONS DANS LE DOMAINE DE CONSTRUCTION ROUTIERE

En ce qui concerne les orientations actuelles dans le domaine de construction routière il faut noter que le ministère mettrait dorénavant l'accent sur la réhabilitation de l'infrastructure routière existante plutôt qu'à la construction massive des routes comme dans le passé. La priorité serait donc accordée aux projets visant à augmenter la sécurité et à utiliser au maximum la capacité des routes déjà construites. Par ailleurs, en relation avec l'amélioration des caractéristiques structurales des routes, le ministère entend mieux coordonner ses efforts d'entretien et de reconstruction.

En milieu urbain, le ministère accorderait la priorité, là où c'est possible, au développement du transport en commun. C'est dans ce sens qu'on devrait prévoir une baisse dans la construction de nouvelles autoroutes urbaines. En milieu rural, le ministère entend compléter le réseau routier des communications rapides interrégionales.

En outre, notons que les politiques gouvernementales de décentralisation visant à renforcer les finances municipales et à créer le palier intermédiaire des comtés renouvelées pourraient avoir des impacts en ce qui concerne les activités du ministère. En fait, la loi 125 donne aux instances locales un pouvoir de regard relativement à la localisation des infrastructures routières. A plus long terme, il serait possible d'envisager un transfert des responsabilités routières sur le réseau local aux municipalités.

6. REPARTITION DES BUDGETS DE VOIRIE (GENERALITES)

Le ministère investit annuellement quelque \$750 millions dans le domaine de la voirie. Les deux-tiers de ce montant sont dépensés pour la construction des routes tandis que le reste est dépensé dans des activités d'entretien.

En 1979-80 les crédits alloués à l'entretien s'élèvent à \$298 millions. Ce montant a été utilisé pour financer les activités de conservation des chaussées, des structures et des équipements de contrôle et de sécurité, l'exploitation d'hiver, des activités de soutien et de soutien en matériel. La conservation des chaussées pavées compte pour 37% des dépenses totales du programme 4 (conservation du réseau routier). (Tableau page 27)

Quelque \$112 millions ont été dépensés en 1978-79 afin de conserver les chaussées pavées et d'assurer ainsi sur ce réseau le niveau de sécurité et de confort. La moitié de cette somme a été dépensée pour l'entretien du réseau des chemins municipaux. Le coût d'entretien des autoroutes a été de \$9 millions

7. CONSTRUCTION

7.1 PROGRAMME ET ELEMENTS DE PROGRAMME

Le programme global de construction routière du MTQ (programme 3) s'adresse à quatre éléments du réseau routier: les autoroutes, les routes principales, les routes régionales et les chemins municipaux. Dans son approche de planification, le ministère a, jusqu'à 1979, traité les projets de construction et de réfection routière en deux volets: le programme des projets interrégionaux et le programme des projets régionaux.

Le programme des projets interrégionaux a touché plus particulièrement les éléments 1 et 2 qui sont la construction d'autoroutes et de routes principales. En terme d'objectif global, le programme interrégional a visé l'aménagement de nouveaux axes routiers et la réfection des axes existants. Les projets du programme interrégional ont impliqué des coûts importants supérieurs à \$1 million. Dans la pratique, les projets routiers issus d'ententes avec le gouvernement fédéral ont fait aussi partie de ce même programme.

Le programme des projets régionaux a plutôt visé la construction et la réfection sur les routes régionales et locales. Occasionnellement, certains projets mineurs s'adressant aux autoroutes et routes principales y ont été inclus. Le coût des projets inclus dans ce programme a été inférieur à \$1 million. Les Directions régionales du ministère ont joué un rôle important dans le processus décisionnel du programme des projets régionaux car, elles avaient la responsabilité de proposer annuellement la programmation des projets. Cette programmation était ultérieurement discutée lors d'une rencontre

annuelle réunissant le sous-ministre et des représentants du ministère et de la population locale.

7.2 REPARTITION GENERALE

Un peu plus que \$450 millions de crédits ont été alloués, en 1979-1980, pour la construction des routes. De ce montant, 36% sont consacrés dans la construction et le parachèvement des projets autoroutiers. La reconstruction et l'amélioration des routes principales et régionales ont reçu \$117.1 millions et \$62.8 millions respectivement. Les projets d'amélioration sur le réseau des chemins municipaux sous la juridiction du ministère ont exigé des dépenses de \$109.2 millions (Tableau page 23)

Jusqu'à 1979, le programme 3 (construction du réseau routier) a été, en pratique, divisé en deux sous-programmes: les projets interrégionaux et les projets régionaux. En 1978-1979, plus que 55% des dépenses totales de construction routière ont été allouées au programme des projets interrégionaux. (Tableau page 24)

Le sous-programme des projets interrégionaux visait prioritairement la construction des réseaux autoroutiers et de routes principales. Par contre, le sous-programme des projets régionaux a alloué 50% et 25% de ses crédits totaux à la reconstruction et l'amélioration du niveau de service sur les réseaux de routes régionales et de chemins municipaux respectivement. (Tableau page 25)

7.3 DEPENSES DE CONSTRUCTION ROUTIERE
PAR CLASSE DE ROUTES

CLASSE DE ROUTES	<u>DEPENSES (MILLIONS DE \$)</u>	
	1978-79	1979-80
AUTOROUTES	178.8	162.4
ROUTES PRINCIPALES	131.9	117.1
ROUTES REGIONALES	58.7	62.8
CHEMINS MUNICIPAUX	108.5	109.2
TOTAL:	477.9	451.4

7.4

DEPENSES DE CONSTRUCTION ROUTIERE (1)
PROJETS INTERREGIONAUX ET PROJETS REGIONAUX

ANNEE	SOUS-PROGRAMME		
	PROJETS INTER- REGIONAUX	PROJETS REGIONAUX	TOTAL
1976-77	156.7	111.3	268.0
1977-78	136.8	113.6	250.4
1978-79	155.3	121.2	276.5

(1) CES DEPENSES N'INCLUENT PAS LES COUTS D'EXPROPRIATION ET DE LA PREPARATION DES PLANS ET DEVIS POUR LES PROJETS DE CONSTRUCTION.

7.5 DEPENSES DE CONSTRUCTION ROUTIERE(A) SOUS-PROGRAMME DES PROJETS INTERREGIONAUX

ANNEE	% DES DEPENSES PAR CLASSE DE ROUTE			
	AUTOROUTES	ROUTES PRINCIPALES	ROUTES REGIONALES	CHEMINS MUNICIPAUX
1976-77	61.6	24.5	13.8	0.0
1977-78	65.6	30.4	3.9	0.0
1978-79	69.2	30.8	0.4	0.0

(B) SOUS-PROGRAMME DES PROJETS REGIONAUX

ANNEE	AUTOROUTES	ROUTES PRINCIPALES	ROUTES REGIONALES	CHEMINS MUNICIPAUX
1976-77	2.5	27.6	22.7	47.2
1977-78	2.6	26.8	22.5	48.1
1978-79	1.9	17.5	25.2	55.5

8. ENTRETIEN

Les priorités sont établies en considérant des facteurs tels que:

- la sécurité du public;
- la protection des ouvrages;
- le confort du public;
- l'esthétique.

Les travaux sont exécutés en régie et à contrat. Sont exécutés à contrat plus particulièrement les travaux de:

- couche d'usure;
- concassage de gravier;
- rapiéçage;
- épandage d'abat-poussière;
- tonte de gazon;
- réparation de ponts de béton ou d'acier;
- marquage de chaussée.

Pour les travaux en régie une bonne partie de l'équipement est loué de l'entreprise privée et le transport est confié aux camionneurs artisans.

8.1 DEPENSES D'ENTRETIEN ROUTIER

ACTIVITE	(MILLIONS DE \$)	
	1978-79	1979-80
CONSERVATION DES CHAUSSEES	114,2	111,1
CONSERVATION DES STRUCTURES	14,3	14,9
EQUIPEMENT DE CONTROLE ET DE SECURITE	16,4	18,8
EXPLOITATION D'HIVER	84,0	91,1
SOUTIEN EN MATERIEL	33,6	39,1
ACTIVITES DE SOUTIEN	21,1	23,0
TOTAL	283,6	298,0

8.2 DEPENSES DE CONSERVATION DU RESEAU

CLASSE DE ROUTES	DEPENSES	
	MILLIONS DE \$	%
AUTOROUTES	9	8,0
ROUTES PRINCIPALES	23	20,5
ROUTES REGIONALES	17	15,2
CHEMINS MUNICIPAUX	63	56,3
TOTAL	112	100,0

8.3 ENTRETIEN D'ETE

L'actuelle politique de partage de responsabilité routière entre le ministère des Transports et les municipalités s'appuie sur la loi de la Voirie.

Elle peut se résumer de la façon suivante:

- le ministère assume l'entretien des autoroutes;
- il entretient les routes principales (numérotées de 100 à 200) et les routes régionales (numérotées de 200 à 400) sauf à l'intérieur des limites des municipalités ayant une population de plus de 5 000 habitants.
- en milieu rural, il entretient les chemins municipaux dits "améliorés". Les municipalités entretiennent les autres.
- en milieu urbanisé, les rues sont entretenues par les municipalités.

Le ministère procède actuellement à une réévaluation complète de sa politique de partage de responsabilité routière avec les municipalités. Pour cette raison, il maintient le statu quo en ce qui regarde la prise à l'entretien de chemins municipaux. La nouvelle politique se voudra compatible avec les orientations gouvernementales, notamment en matière de fiscalité municipale.

D'une façon générale, aucun entretien n'est effectué dans les villes à l'exception des autoroutes. Sont exclus également du réseau entretenu les rues ou chemins d'intérêt local, ainsi que les chemins non améliorés.

La longueur du réseau entretenu en été est de 58 800 km.

8.3.1 LA LOI

Dans la préparation de ses programmes de travaux, le Ministère doit tenir compte des dispositions générales de l'article 35 de la Loi de voirie définissant les travaux d'entretien et de réparations du réseau routier.

Travaux d'entretien et de réparations.

"35. Par travaux nécessaires pour l'entretien et la réparation des routes provinciales, des routes régionales, des chemins améliorés ou des ponts, on entend:

- 1^o Tous les travaux nécessaires pour conserver la chaussée dans un état tel qu'un véhicule en bon ordre puisse y circuler, en se conformant aux lois et aux règlements, sans subir de dommages par un choc contre cette chaussée, et ce, en tout autre temps que pendant la saison des chemins d'hiver et les périodes pendant lesquelles le ministre des transports peut interdire la circulation à cause du dégel;
- 2^o La réparation des flaches et des ornières; l'huilage, le goudronnage et la réfection des macadams; le rechargement des gravelages; le renouvellement en général des revêtements des chaussées;
- 3^o L'entretien et la réparation des accotements;
- 4^o Le nettoyage des fossés, en autant seulement qu'il est nécessaire pour l'égouttement de la chaussée; mais non l'enlèvement de la neige ou de la glace pendant la saison des chemins d'hiver;

5° L'entretien et la réparation des garde-fous;
l'établissement, l'entretien et la réparation
des poteaux indicateurs et des signaux de danger;

6° La réparation des remblais et murs qui supportent
la chaussée;

7° Abrogé. "

Entretien aux frais de la province.

"59. 1. Le ministre des transports peut consentir à
entretenir et réparer entièrement aux frais de la pro-
vince, en tout ou en partie, les chemins améliorés men-
tionnés dans le règlement ou la résolution. Il peut,
lorsqu'il s'agit d'une corporation de cité ou de ville,
déterminer les conditions que la corporation doit remplir.

Cité et villes.

Contrat.

2. Lorsque, dans le cas d'une corporation de cité ou de
ville dont la population dépasse cinq mille âmes, le minis-
tre des transports impose des conditions et exige le paie-
ment d'une contribution, les arrangements intervenus entre
le ministre des transports et la corporation sont constatés
dans un contrat signé par les représentants de la corpora-
tion désignés dans le règlement ou la résolution et par le
ministre des transports ou le sous-ministre des transports
ou le surintendant général de l'entretien et de la répara-
tion des chemins.

Contrats avant 1927.

3. Les contrats signés jusqu'au 1er avril 1927, par le ministre des transports et les corporations municipales autres que des corporations de cité ou de ville dont la population dépasse cinq mille âmes obligent le ministre des transports à faire aux frais de la province les travaux nécessaires pour l'entretien et la réparation des chemins qui y sont décrits; mais ces corporations sont libérées de l'obligation de payer la contribution annuelle stipulée dans ces contrats pour l'année 1927 et les années suivantes. "

Fin de l'entretien

"4. Le ministre des transports peut, par un avis qu'il publie dans la Gazette officielle du Québec, cesser d'entretenir et de réparer un chemin amélioré aux frais de la province. S.R. 1941, c. 141, a.59; 1968, c.23, a.8; 1972 c.54, a.32. "

"De la propriété des chemins construits ou reconstruits par le gouvernement

Propriété municipale

98. Sous réserve des dispositions de la section XIA, tous les chemins, ponts ou autres travaux nécessaires, construits ou reconstruits par le gouvernement en vertu de la présente loi, sont, restent ou deviennent la propriété des municipalités dans les limites desquelles ils sont situés. S.R. 1941, c.141, a.98; 1966-67, c.48, a.16. "

8.4 ENTRETIEN D'HIVER

-En hiver, 24 000 km sont entretenus et 39 850 km sont subventionnés.

-Le Ministère a identifié un réseau prioritaire servant de lien entre les diverses régions et agglomérations et pour lequel les frais d'entretien d'hiver sont assumés entièrement par le Ministère. Ce réseau est soumis annuellement à l'approbation du Lieutenant-gouverneur en conseil.

-Les travaux sont exécutés en régie et à contrat. Environ 5 600 km sont entretenus en régie et 18 400 km en contrat.

-Le ministère entretient à 100% les autoroutes, les routes principales, les routes régionales et les sorties de villages raccordant au réseau du ministère.

-Les subventions constituent une aide aux municipalités et s'appliquent au réseau habité.

-Il peut donc arriver qu'une route ne soit pas entretenue par le ministère durant l'été et qu'elle soit subventionnée pour l'hiver.

-Les demandes ou plaintes concernant l'entretien, en été ou en hiver, du réseau routier, sont adressées au district qui voit à y donner suite.

9. SUBVENTIONS

9.1 AIDE A L'AMELIORATION DU RESEAU ROUTIER MUNICIPAL (SUBVENTIONS)

Ces subventions étaient accordées d'une façon discrétionnaire et sans critères bien établis.

La réforme de la fiscalité municipale devrait modifier cette pratique. De toute façon, les budgets étaient toujours insuffisants et ne satisfaisaient pas les municipalités.

Les critères suivants avaient cours:

- i) Les demandes de subventions pour la construction ou l'entretien de chemins qui sont à la charge de la corporation municipale, devront être adressées au bureau du député qui verra à les faire parvenir au Ministre. Ces demandes seront évaluées lors de la répartition du budget.
- ii) Les demandes concernant la réfection ou l'amélioration de chemins à la charge du Ministère, devront être adressées au chef de district avec copie au directeur régional concerné. Ces demandes seront inscrites au programme de construction régionale, selon leur ordre de priorité.

9.2 REPARATIONS DE PONTS (SUBVENTIONS)

Le Ministère des Transports accorde des subventions aux municipalités pour les réparations de ponts selon les critères ou modes d'attribution suivants:

Une inspection annuelle de chacun des ponts est faite par le responsable des districts afin d'en déterminer l'état physique.

Suite aux constatations effectuées, une liste de priorités est établie en fonction de l'urgence des réparations à faire. En cours d'exercice, les cas de forces majeures peuvent modifier les priorités établies. Le coût de ces réparations est subventionnée à 100 % par le Ministère des Transports.

Ces subventions peuvent être accordées à toutes les municipalités selon les besoins sauf pour les cités suivantes: Montréal, Laval, Longueuil, Québec, Sherbrooke.

9.3 SUBVENTIONS AUX MUNICIPALITES POUR L'ENTRETIEN D'HIVER

Les conditions pour l'octroi des subventions pour l'entretien d'hiver sont décrites dans la formule V-814. (page 36).

La longueur du réseau subventionné est d'environ 40 000 km.

Compte tenu de ce qui précède les principaux critères régissant les contrats, la régie et les subventions aux corporations municipales ont été basés sur les articles suivants "loi de la Voirie":

D'après "la loi de la Voirie", chapitre 133, section IX, article 98, tous les chemins sont la propriété des municipalités dans les limites desquelles ils sont situés.

1- D'après la même loi, chapitre 133, section IV, sous-section 3, article 66, "l'entretien des chemins d'hiver sur un chemin que le ministère des Transports entretient est, comme tout autre chemin municipal, sous le contrôle de la corporation municipale à laquelle ce chemin appartient, et à la charge, soit de cette corporation municipale, soit des personnes désignées par elle, conformément au Code municipal ou aux dispositions législatives spéciales régissant cette corporation".

- 2- Toutefois, l'article 68 stipule: "Nonobstant les dispositions de l'article 66, le lieutenant-gouverneur en conseil peut décréter l'entretien durant l'hiver des chemins qu'il désigne, pour y permettre la circulation des véhicules automobiles".
- 3- "Il peut à ces fins autoriser le ministre des Transports à conclure, aux conditions déterminées par le lieutenant-gouverneur en conseil, des conventions avec les corporations municipales et les tiers intéressés à l'entretien de ces chemins".
- 4- "Les travaux d'entretien s'exécutent sous la surveillance, la direction et l'autorité du ministre des Transports.

C'est en se basant sur ces articles de "la loi de la Voirie" que le Ministère se fait autoriser annuellement par un Arrêté en Conseil à entretenir une certaine partie du réseau routier.

Règle générale, le Ministère accorde lesdites subventions aux corporations municipales ou à des organismes agissant sans but lucratif, pour l'entretien d'hiver des chemins municipaux d'intérêt public.

Quant au taux de subvention, il s'inscrit dans un esprit de justice et équité pour l'ensemble des corporations municipales de la province tout en tenant compte des conditions régionales, du volume de circulation et des caractéristiques de la route. Il est entendu que cette aide financière est partielle et ne dégage pas la municipalité de sa participation et de ses responsabilités.

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS – PROVINCE DE QUÉBEC
DIRECTION DE L'ENTRETIEN DES ROUTES
SERVICE DE L'EXPLOITATION D'HIVER
SUBVENTION D'ENTRETIEN DES CHEMINS D'HIVER**

La subvention vous sera accordée aux conditions suivantes:

- ARTICLE 1:** On devra effectuer l'entretien d'hiver d'une manière satisfaisante et continue à partir de la première chute de neige jusqu'à la fin de la période du dégel.
- ARTICLE 2:** On ne devra pas installer de barrière à péage sur le parcours des chemins subventionnés.
- ARTICLE 3:** La subvention ne s'appliquera qu'aux chemins municipalisés situés dans des territoires administrés par une corporation municipale ou une corporation de comté. L'entretien des rues ou chemins d'importance purement locale dans les villes, villages ou agglomérations semblables ne sera pas subventionné.
- ARTICLE 4:** Sur les territoires de la Couronne, la subvention pourra s'appliquer à l'entretien des chemins importants de pénétration, carrossables en été et servant, durant l'hiver, à des opérations forestières dirigées par des organisations à but non-lucratif.
- ARTICLE 5:** Le Ministère des Transports ne sera responsable ni des dommages, ni des accidents résultant de l'entretien de ces chemins.
- ARTICLE 6:** On fera le déneigement sur toute la largeur carrossable de la chaussée. On portera une attention spéciale aux accotements, aux fossés, aux têtes de ponceaux, aux garde-fous et à la signalisation. Les signaux routiers, surtout ceux qui indiquent les croisements de chemin de fer, seront tenus dégagés de manière à être visibles à distance, en tout temps. Aux intersections ou aux jonctions des autres chemins entretenus, on devra enlever la neige qui aurait pu y être déversée.
- ARTICLE 7:** L'emploi de tracteurs à chenilles sera prohibé sur les revêtements. On devra faire l'application de sable ou de tout autre matériau adéquat, lorsque les chemins seront glacés, glissants et dangereux. On ne devra pas laisser plus de cinq (5) centimètres d'épaisseur de neige sur la chaussée dont la surface devra être exempte d'ornières ou de cahots.
- ARTICLE 8:** Dans les périodes de pluie et de dégel, ainsi que lors de la fonte des neiges, on devra faire des tranchées et autres travaux nécessaires à l'écoulement des eaux pour prévenir tout dommage aux fossés, aux ponceaux et à la chaussée.
- ARTICLE 9:** Aux passages à niveau, on devra, lors du passage des charrues, souffleuses, grattes, etc..., éviter de causer des dommages au planchéage, enlever toute la neige et surtout nettoyer complètement l'espace intérieur des rails.
- Afin d'éviter des accidents aux passages à niveau, on procédera de la manière suivante:
- A- Réduire considérablement l'allure du véhicule de déneigement à l'approche de tout passage à niveau si la visibilité est bonne, sinon arrêter complètement le véhicule avant la voie ferrée.
 - B- S'assurer qu'ils peuvent être franchis sans danger.
 - C- Soulever les accessoires de déneigement avant de traverser les voies, de façon à ne pas endommager les rails, le planchéage ou les poteaux supportant signaux et enseignes.
 - D- Franchir les voies, rabaisser les accessoires et poursuivre le déneigement.
- Lorsque requis, on devra faire l'inspection des passages à niveau localisés sur le territoire pour déceler la présence d'obstacles pouvant nuire à la circulation ferroviaire, de dommages aux rails, au planchéage, aux signaux lumineux et aux enseignes, signaler ces dangers et en informer sans délai les autorités ferroviaires et celles du Ministère.
- ARTICLE 10:** La subvention sera payable en autant que les conditions précédentes auront été respectées et conformément aux modalités suivantes: 40% du montant le ou vers le 15 décembre, 40% du montant le ou vers le 15 février et la balance à la fin de la saison.

QUÉBEC, MAI 1978

V-814 (78-07)

9.4

REPARTITION DU RESEAU ROUTIER
ENTRE LES DIVERSES RESSOURCES

1979 - 1980

RESSOURCES	LONGUEURS (DENEIGEMENT)	%
RESSOURCES DU MINISTERE	5 650 km	8,8%
RESSOURCES DES ENTREPRENEURS	18 400 km	28,8%
RESSOURCES DES MUNICIPALETES	39 850 km	62,4%
TOTAL:	63 900 km	100%

Ce tableau indique aussi que, les subventions ne défrayant que partiellement les coûts réels du déneigement et du déglacage, la participation financière des citoyens, par le biais de taxes municipales, est sollicitée pour l'entretien de 62,4% du réseau total.

10. CONTRIBUTIONS ET PROTOCOLES

- Le principal critère qui permet au Ministère de contribuer à la construction d'un tronçon de route à l'intérieur d'une municipalité réside dans l'action du Ministère des affaires municipales qui autorise la construction ou la reconstruction de réseaux d'égoût et d'aqueduc à l'intérieur de l'emprise.
- Cette contribution se concrétise par la signature d'un protocole d'entente et une clause prévoit la remise de l'entretien à la municipalité après la construction dudit tronçon.
- Généralement, la municipalité est maître d'oeuvre des travaux.

11. ACQUISITIONS DES TERRAINS PAR LES MUNICIPALITES

L'objectif de la bonne gestion des fonds publics que poursuit le MTQ assure que toute possibilité de réduire d'une façon efficace les coûts des projets, que ce soit dans l'acquisition du terrain ou ailleurs, ne soit pas négligée par les gestionnaires. Ainsi, dans les cas des travaux sur les chemins municipaux d'intérêt purement local, le MTQ favorise, sans toutefois avoir une politique formelle, la programmation prioritaire des projets qui impliquent une participation locale manifestée par la donation du terrain pour construire la route. Cette pratique qui repose principalement sur la bonne volonté du donateur ne peut pas cependant se généraliser sur les chemins municipaux ayant une vocation de transit.

Il importe que les gestionnaires régionaux en fassent état aux autorités du ministère dans leurs programmations annuelles. Ainsi, les autorités du MTQ seraient en mesure de tenir compte de la

contribution municipale lors de la répartition annuelle des crédits de voirie locale aux différentes régions et municipalités du Québec.

Concernant l'acquisition de terrains pour l'élargissement des chemins municipaux et en particulier des chemins de rang, le ministre a décidé ce qui suit:

- i) Si les propriétaires riverains desservis par un rang demandent que le chemin soit amélioré et que, pour ce faire, il soit nécessaire d'élargir quelque peu l'emprise, la mise en chantier des travaux sera conditionnelle évidemment au budget et aux priorités mais aussi à la fourniture, par les propriétaires, des terrains requis pour cette amélioration.

Ces acquisitions seront faites par la municipalité.

- ii) Quand des déplacements de bâtisses seront requis, le Ministère en défraiera le coût et un dossier sera alors ouvert à la Direction des acquisitions.
- iii) Cependant, dans le cas des routes longeant les lots, et dans les cas où une grande superficie de terrain doit être acquise d'un même propriétaire, ce dernier pourra être dédommagé par le Ministère.

12. CRITERES GENERAUX D'ABANDON D'ENTRETIEN

Le ministère procède généralement à l'abandon d'entretien dans les cas suivants:

-Section de route désaffectée par suite de reconstruction.

-En milieu urbain, rue d'intérêt strictement local.

-En milieu rural, chemins municipaux d'intérêt strictement local, c'est-à-dire sans habitation riveraine à caractère permanent et sans vocation de transit.

-Route ou chemin ayant fait l'objet d'un protocole d'entente entre le ministère et la municipalité concernée, lorsque le protocole implique un abandon d'entretien.

-Dans les cas de construction d'une route de contournement, lorsque l'ancienne route répond au critère numéro 2

Le ministère a également comme politique générale de maintenir le statu quo dans les cas de fusion des municipalités. Ce statu quo est maintenu jusqu'à la mise en place d'une nouvelle politique de partage de responsabilité entre le ministère et les municipalités.

13. POSITIONS DU MTQ RELATIVEMENT AUX PROPOSITIONS DU DEPUTE
DE BELLECHASSE

Les propositions du député visent essentiellement à augmenter le rythme d'asphaltage des chemins locaux.

Le 24 janvier 1980, une rencontre sur le sujet a eu lieu entre le député, le sous-ministre des transports, un représentant du cabinet du Ministre, un représentant de la direction régionale 3-2 et le directeur de la Programmation. Suite à ces démarches la position du MTQ relativement aux propositions du député de Bellechasse a été formulée ainsi:

13.1 MODIFICATIONS CONCERNANT LA CLASSIFICATION DE ROUTES
LOCALES

Le MTQ est en train de réviser sa classification fonctionnelle de routes. Cette révision prévoirait la subdivision de la classe de chemins municipaux en catégories homogènes permettant une meilleure gestion des programmes du ministère sur ces chemins. L'orientation du MTQ en matière de classification de routes locales rejoint en grande partie la proposition du député de Bellechasse.

13.2 MODIFICATIONS CONCERNANT LES NORMES DE CONSTRUCTION

Selon le député Goulet, il est possible de réduire le coût des projets locaux en modifiant certaines politiques du MTQ relatives à l'exécution des travaux au niveau local. Les économies réalisées ainsi permettraient de financer des projets additionnels sans qu'il soit nécessaire d'accroître le budget régional.

Le MTQ a récemment (novembre 1978) révisé ses normes de design géométrique de routes. Cette révision a touché également les routes locales en milieu rural dont les dimensions ont été diminuées considérablement par rapport aux dimensions prévues par les normes précédentes datant de 1976. Les nouvelles normes se rapprochent suffisamment aux modifications suggérées par le député de Bellechasse. Toutefois, le MTQ continuera de réviser périodiquement ses normes de construction afin de les rendre aussi économiques que possible compte tenu des considérations relatives à la sécurité du public voyageur et aux coûts d'entretien et de réparation.

13.3 MODIFICATION CONCERNANT LA GRILLE DE PONDERATION

Selon le député, la grille de pondération utilisée afin d'accorder une priorité aux divers projets régionaux défavorise la programmation des projets d'asphaltage des rangs parce qu'elle ne tient pas compte de certains critères propres à des comtés ruraux.

Le MTQ a récemment (octobre 1979) révisé son cadre de planification routière. Le nouveau cadre a supprimé l'utilisation de la grille de pondération comme moyen privilégié de calcul de la priorité relative des projets régionaux et locaux. Dès cette année, les besoins d'amélioration du réseau local doivent être identifiés et priorisés sur la

base d'une consultation accrue des représentants locaux. Cette orientation rejoint en principe la proposition du député de Bellechasse et élimine la nécessité de modifier la grille de pondération afin de la rendre plus conforme aux particularités du milieu rural.

13.4 PARTICIPATION MUNICIPALE AUX PROJETS DE VOIRIE LOCALE

Le MTQ n'a pas présentement de politique arrêtée en matière de participation financière municipale aux projets locaux. Le principe d'une telle participation représente un intérêt certain pour le ministère qui examinera la possibilité d'élaborer une politique qui soit équitable et d'application aisée compte tenu des disparités municipales au plan des ressources financières. Cette politique considérerait également d'autres formes, non financières de participation municipale aux coûts des projets locaux (ex: donation du terrain ou des matériaux de construction).

En effet, le MTQ n'est pas actuellement en mesure d'élaborer et de mettre en application une politique globale de délégation de responsabilité. L'application d'une telle politique devrait logiquement suivre l'implantation des structures administratives compétentes au niveau régional et local telles que celles préconisées dans le projet de loi 125.

13.5 PRIME A LA PARTICIPATION MUNICIPALE

Le député Goulet propose une formule de financement, pour certains projets, selon laquelle:

1. Le MTQ maintient sa contribution initiale de 100 %;

2. A cette contribution s'ajoute une participation municipale se situant en moyenne à 10% du coût du projet;
3. Le MTQ verse une contribution supplémentaire (une prime à la participation municipale) estimée à 20% du coût initial du projet.

De plus, il a été proposé par le député que les projets pour lesquels il y aurait une participation financière locale soient placés parmi les premières priorités de la programmation annuelle.

Le MTQ ne peut pas verser directement aux municipalités une contribution supplémentaire en guise de prime pour leur participation aux coûts des projets. La raison pour cela est, entre autres, que l'enveloppe budgétaire est actuellement établie au niveau régional et non au niveau municipal. Toutefois, dans le contexte d'une politique en matière de participation municipale, il serait possible d'élaborer des formules d'établissement d'enveloppes budgétaires qui tiendraient compte de la contribution municipale.

Le principe d'une participation municipale au financement des projets locaux présente un intérêt particulier car il permettrait non seulement de mieux identifier les vrais besoins municipaux mais également de rendre plus rationnelles les demandes que les municipalités adressent au ministère. Cependant, l'application de ce principe pose des problèmes, entre autres en ce qui concerne l'équité de traitement des municipalités pauvres. Or, la formule de financement proposée par le député serait d'application difficile pour les raisons suivantes:

1. Le MTQ ne peut pas sans autorisation du Conseil du Trésor, augmenter son budget de voirie locale pour être en mesure de contribuer au supplément de 20% prévu dans la formule de participation municipale.

2. La priorisation de certains projets locaux sur la base d'une participation financière municipale, pourrait s'avérer inéquitable dans le cas où certains autres projets répondant à des besoins plus prioritaires que ceux pour lesquels il y a une participation municipale, n'étaient pas réalisés;
3. La formule proposée ne garantit pas que la municipalité contributive serait aussi le principal bénéficiaire de sa contribution. En fait, il est possible que les crédits libérés par la contribution d'une municipalité, pourraient être utilisés pour la réalisation des projets se trouvant dans une autre municipalité à l'intérieur de la même région administrative. Cela serait mal vu par la municipalité contributive.