



La voirie locale

GUIDE D'INFORMATION

PARTAGE
DES RESPONSABILITÉS
ENTRE LE GOUVERNEMENT ET
LES MUNICIPALITÉS



La voirie locale

GUIDE D'INFORMATION

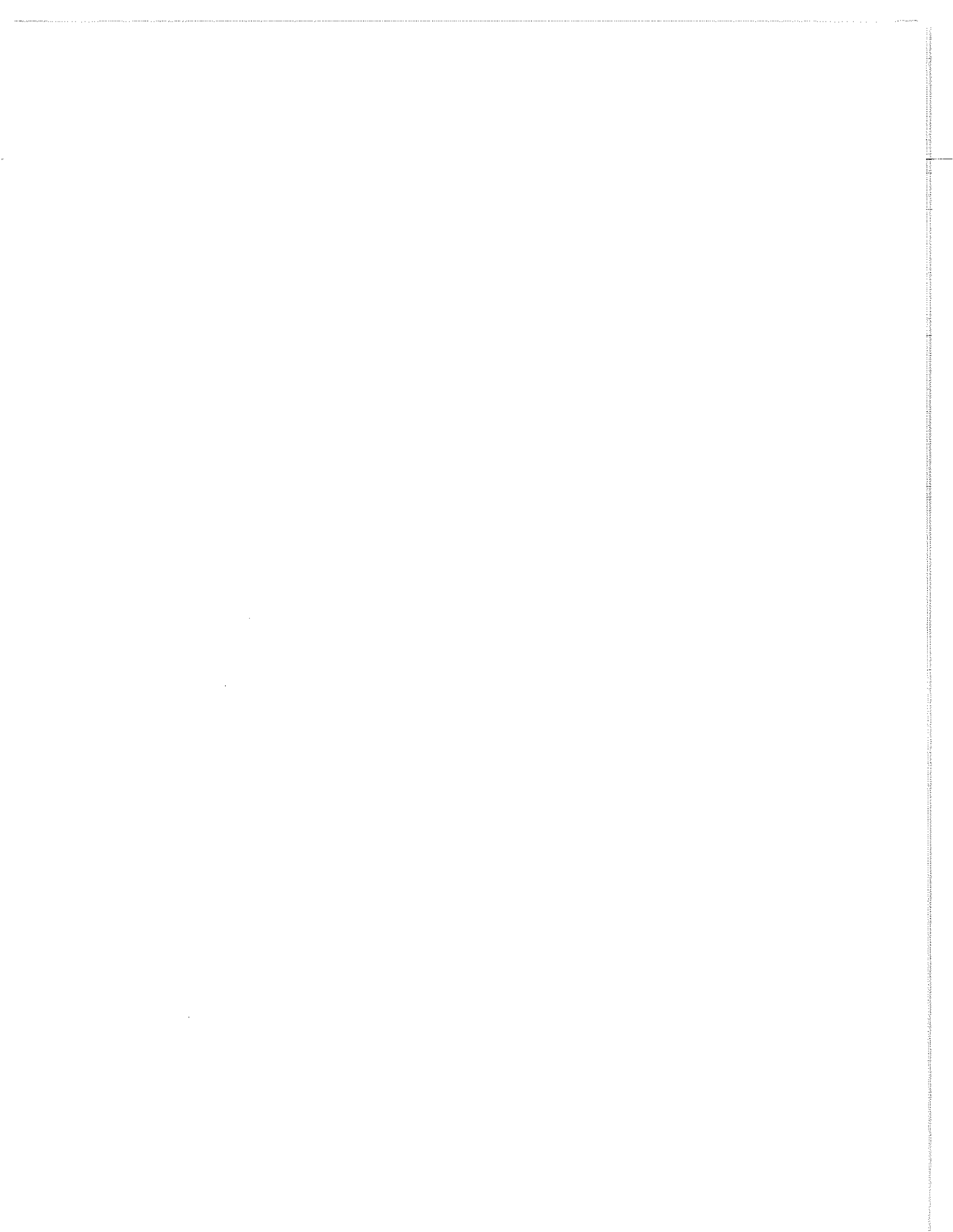
PARTAGE

DES RESPONSABILITÉS

ENTRE LE GOUVERNEMENT ET

LES MUNICIPALITÉS





LA VOIRIE LOCALE

GUIDE D'INFORMATION

**PARTAGE
DES RESPONSABILITÉS
ENTRE LE GOUVERNEMENT ET
LES MUNICIPALITÉS**



La présente publication a été réalisée par la Direction des communications et préparée par la Direction du support aux opérations en collaboration avec l'équipe de coordination de la décentralisation de la voirie locale et la Direction des affaires juridiques du ministère des Transports ainsi que la Direction générale des politiques et de la fiscalité du ministère des Affaires municipales.

Dépôt légal - 2e trimestre 1993
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-27520-9
© Gouvernement du Québec
Ministère des Transports



AVANT-PROPOS

L'an dernier, dans le cadre d'une tournée provinciale, j'ai eu la chance de rencontrer des représentants du monde municipal et, surtout, de discuter du dossier concernant le transfert de responsabilités en matière de voirie locale.

Cette tournée et bien d'autres consultations auront permis non seulement d'apporter un éclairage absolument nécessaire dans un dossier à la fois complexe et délicat, mais auront aussi permis au gouvernement du Québec de présenter, dans les délais prescrits, le projet de loi 57, intitulé *Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives* (L.Q. 1992, c. 54).

Depuis le 1^{er} avril, le transfert de responsabilités en matière de voirie locale est en vigueur. Je sais fort bien que plusieurs appréhendaient ce moment. Je tiens cependant à vous dire que le gouvernement du Québec a tout mis en oeuvre afin de vous faciliter la tâche au moyen, entre autres, de ce document de référence portant sur l'ensemble des éléments relatifs à la décentralisation du réseau routier local.

Ce que nous vivons, c'est une nouvelle forme de partenariat qui nous permettra, j'en suis sûr, de mieux répondre aux besoins de la population.

Je voudrais vous remercier de votre collaboration et vous assurer de mon appui à l'aube de la mise en application de ces nouvelles règles du jeu.

Bonne lecture...

Le ministre délégué aux Transports,



Robert Middlemiss



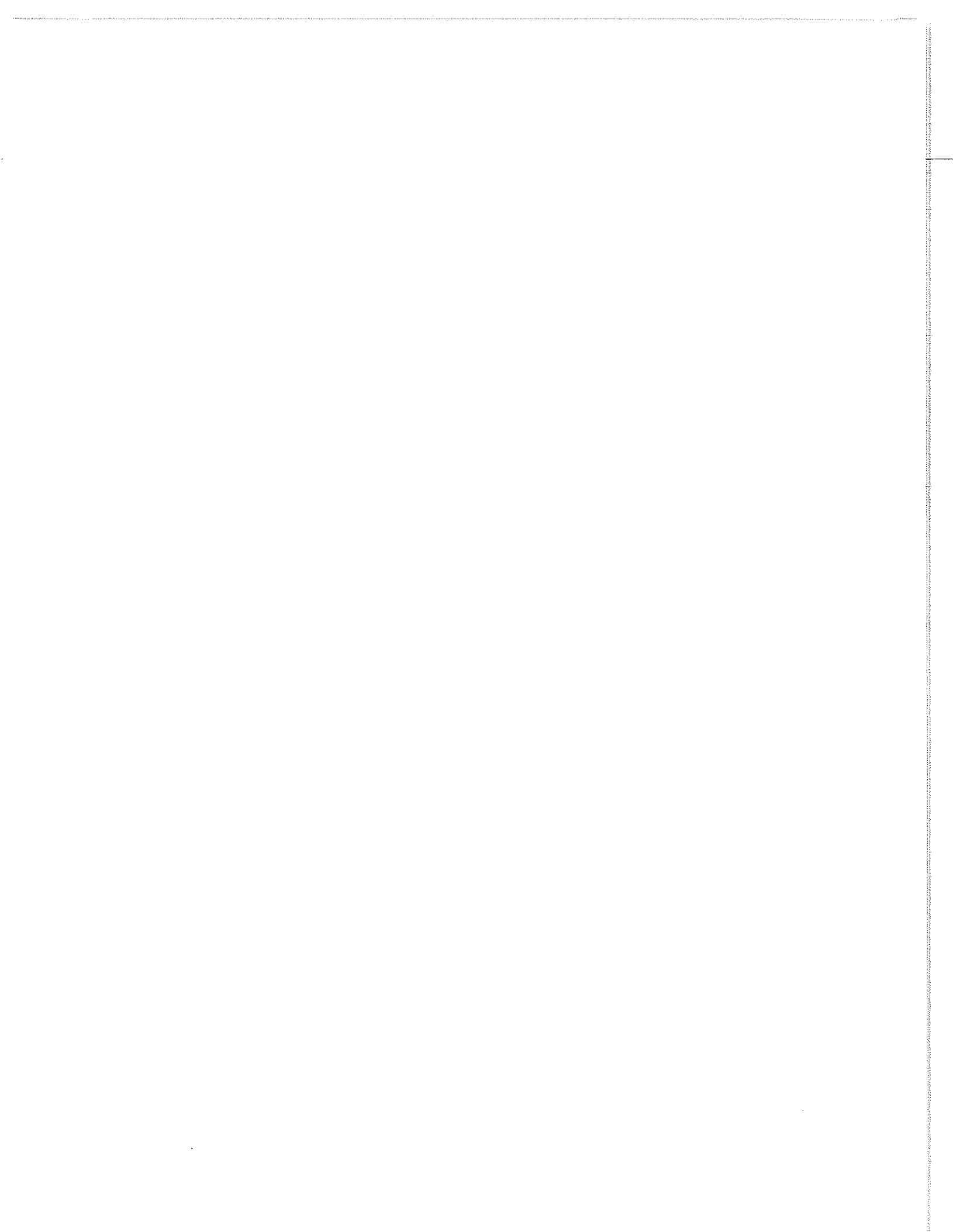


TABLE DES MATIÈRES

Avant propos	5
Introduction	11
CHAPITRE I	
La classification fonctionnelle du réseau routier	15
1.1 Les catégories de la classification fonctionnelle du réseau routier	17
Le réseau supérieur	17
<i>Les autoroutes</i>	17
<i>Les routes nationales</i>	17
<i>Les routes régionales</i>	17
<i>Les routes collectrices</i>	18
Le réseau local	18
<i>Le réseau local de niveau 1</i>	18
<i>Le réseau local de niveau 2</i>	18
<i>Le réseau local de niveau 3</i>	18
<i>Les règles de sélection des routes locales</i>	18
Le réseau d'accès aux ressources	19
1.2 Les aspects particuliers de la classification routière	19
Les chemins de mines	19
Les chemins de colonisation	19
Les chemins doublés d'une vocation d'accès aux ressources minières ou forestières	20
1.3 Le mécanisme d'officialisation de la classification	20
1.4 La révision de la classification	20
CHAPITRE 2	
Le partage de responsabilités entre le ministère des Transports et les municipalités	23
2.1 Le réseau sous la responsabilité du ministère des Transports	25
Le réseau supérieur	25
Le réseau d'accès aux ressources	25
2.2 Le réseau sous la responsabilité des municipalités	25
Le réseau local	25
Le réseau supérieur dans les agglomérations urbaines importantes	25



2.3 La responsabilité des ponts et autres ouvrages d'art	25
Règle générale	25
Les catégories d'ouvrages d'art	26
<i>Les ponts de structure complexe</i>	26
<i>Les ouvrages d'art conventionnels</i>	27

CHAPITRE 3

Les programmes d'aide financière du gouvernement	29
3.1 Le Programme d'aide à la prise en charge du réseau local	31
Le calcul de la compensation	31
<i>Le kilométrage du réseau</i>	31
<i>Le coût moyen d'entretien et sa modulation</i>	31
<i>L'effort fiscal des municipalités</i>	32
<i>Autres volets du Programme d'aide à la prise en charge du réseau local</i>	32
La détermination des compensations	33
L'administration du programme	33
<i>La compensation pour la prise en charge du réseau local</i>	33
<i>Les compensations supplémentaires</i>	33
Le regroupement de municipalités	34
3.2 Le Programme d'aide à l'amélioration du réseau local	34
3.3 Le Programme d'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art	34

CHAPITRE 4

Le soutien technique offert par le ministère des Transports	37
4.1 Mise en place d'un guichet unique d'information dans chaque direction territoriale	39
4.2 Diffusion des normes, guides et documents sur les méthodes et les techniques d'intervention	39
Les documents essentiels	39
Les documents utilitaires	39
Les documents d'information	40
4.3 Participation à l'élaboration de sessions de formation répondant aux besoins spécifiques des municipalités	40
4.4 Prestation de l'expertise ministérielle pour la prise en charge du réseau local	40
L'entretien d'été	40
Les ponts et autres ouvrages d'art	41

CHAPITRE 5

Les modalités de gestion du réseau local par les municipalités	43
5.1 Le régime de propriété des routes	45
5.2 Les ententes	45
Ententes avec le ministre des Transports	45



Ententes avec une municipalité limitrophe pour la prise en charge des routes et des ponts mitoyens	46
Ententes pour l'entretien des passages à niveau	46
5.3 Les servitudes de non-accès	46
5.4 L'acquisition de biens immeubles après le 1^{er} avril 1993	46
5.5 Les immeubles et les bancs de gravier	46
5.6 Information sur les règles de la sécurité routière	47
La signalisation routière	47
La signalisation touristique commerciale	47
La procédure concernant la détermination des limites de vitesse	48
La politique sur le trafic lourd et les matières dangereuses	48
<i>La gestion du trafic lourd en période de dégel</i>	<i>48</i>
5.7 Les exonérations de responsabilité applicables aux municipalités	49
ANNEXE 1	51
Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives (L.Q. 1992, c. 54)	53
ANNEXE 2	63
Tableau 1	
Chemins de colonisation – Application des articles 51 et 52 de la nouvelle <i>Loi sur la voirie</i> (projet de loi 57)	63
ANNEXE 3	65
Les critères d'admissibilité à la compensation pour la prise en charge des chemins à double vocation	65
ANNEXE 4	67
Le calcul de la compensation pour la prise en charge du réseau local (Exemples)	67
ANNEXE 5	71
Les ententes intermunicipales	71





INTRODUCTION

1. TRANSFERT DE LA VOIRIE LOCALE : HISTORIQUE

La réforme mise de l'avant par le gouvernement en matière de voirie consiste à remettre aux municipalités la responsabilité de l'entretien de routes et de chemins locaux dont la gestion relevait antérieurement du ministère des Transports en raison de circonstances historiques.

En effet, à partir du début du siècle, parce que les municipalités rurales, étendues et peu peuplées, ne pouvaient participer financièrement à la construction et à l'entretien des chemins, le gouvernement a progressivement pris en charge cette responsabilité. Il fallait développer le réseau routier pour relier toutes les régions et les principales agglomérations.

C'est ainsi qu'après 1914, le gouvernement du Québec, se substituant aux municipalités, allait s'engager dans l'amélioration du réseau routier, puis dans son entretien. Dans les années soixante, la construction des autoroutes est venue mettre en relief la notion de réseau supérieur en raison des ressources importantes et de l'expertise particulière qu'elle nécessitait.

Dès 1965, une étude interne du ministère de la Voirie proposait de remettre la voirie locale aux municipalités pour que le gouvernement puisse concentrer ses efforts sur le réseau supérieur. Cette étude fut suivie de plusieurs autres avant que le principe du transfert fasse partie des propositions pour un nouveau partage de responsabilités entre l'État et le monde municipal.

C'est le ministre des Affaires municipales qui devait annoncer le transfert de la voirie locale en rendant publique, le 14 décembre 1990, une série de propositions destinées à assurer un partage plus équitable des responsabilités et des ressources entre le gouvernement et les municipalités. Les propositions, rappelons-le, concernaient le transport en commun, les services policiers de base, la voirie locale, le réaménagement de la taxe d'affaires ainsi que diverses mesures fiscales et financières.



L'ensemble de ces propositions, à l'exception du volet portant sur la voirie locale, ont été mises en oeuvre à la suite de l'adoption, le 20 juin 1991, de la *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les finances municipales* (L.Q. 1991, c. 32), mieux connue sous l'appellation «Loi 145».

Le principe du transfert des responsabilités en matière de voirie locale devait se concrétiser le 18 décembre 1992, alors que l'Assemblée nationale du Québec adoptait le projet de loi 57, intitulé *Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives* (L.Q. 1992, c. 54). Du même coup, le gouvernement procédait à une importante réforme de la *Loi sur la voirie* (L.R.Q., c. V-8) dont la majorité des dispositions reposaient davantage sur une conception de la voirie datant de 1922.

Une telle réforme s'imposait, non seulement pour bien asseoir le partage de la gestion du réseau routier entre le ministère des Transports et les municipalités, mais aussi parce que l'ancienne *Loi sur la voirie* était devenue désuète et ne satisfaisait plus, à l'aube du XXI^e siècle, aux exigences en matière de gestion de la voirie. Il s'avérait donc impératif d'apporter les modifications nécessaires afin de proposer un nouveau cadre juridique plus conforme à la réalité d'aujourd'hui, en particulier à celle d'une politique de décentralisation de la voirie locale.

Le transfert de la voirie locale constitue ainsi l'aboutissement d'une longue démarche d'étude et de réflexion qui s'est poursuivie durant plus de vingt-cinq ans.

2. PRÉSENTATION DU DOCUMENT

Le présent guide fait suite à l'entrée en vigueur, le 1^{er} avril 1993, de la *Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives* (L.Q. 1992, c. 54). Aux fins d'alléger le présent texte, on référera à ladite loi sous le vocable *Loi sur la voirie*.

Ce guide se veut essentiellement un document de référence portant sur l'ensemble des éléments relatifs à la décentralisation du réseau routier local. Il permet, en outre, de préciser le sens des principales dispositions contenues dans la nouvelle *Loi sur la voirie* afin d'en faciliter la compréhension. Puisqu'il s'agit avant tout d'un document informatif, **ce guide ne saurait en aucune façon se substituer à la loi ou à ses règlements**. Il est composé de cinq chapitres.

Le **chapitre premier** permet de faire le point sur l'opération de classification fonctionnelle du réseau routier réalisée par le ministère des Transports au cours des dernières années. On y retrouve, notamment, une description des différentes classes fonctionnelles de routes retenues par le Ministère lors du processus de classification ainsi que certaines précisions concernant les chemins miniers, les chemins de colonisation et les chemins à double vocation.

Le **chapitre 2** établit clairement le partage des responsabilités entre le ministère des Transports et les municipalités, à partir du 1^{er} avril 1993, quant à la prise en charge du réseau routier ainsi que des ponts et autres ouvrages d'art situés sur le réseau transféré.

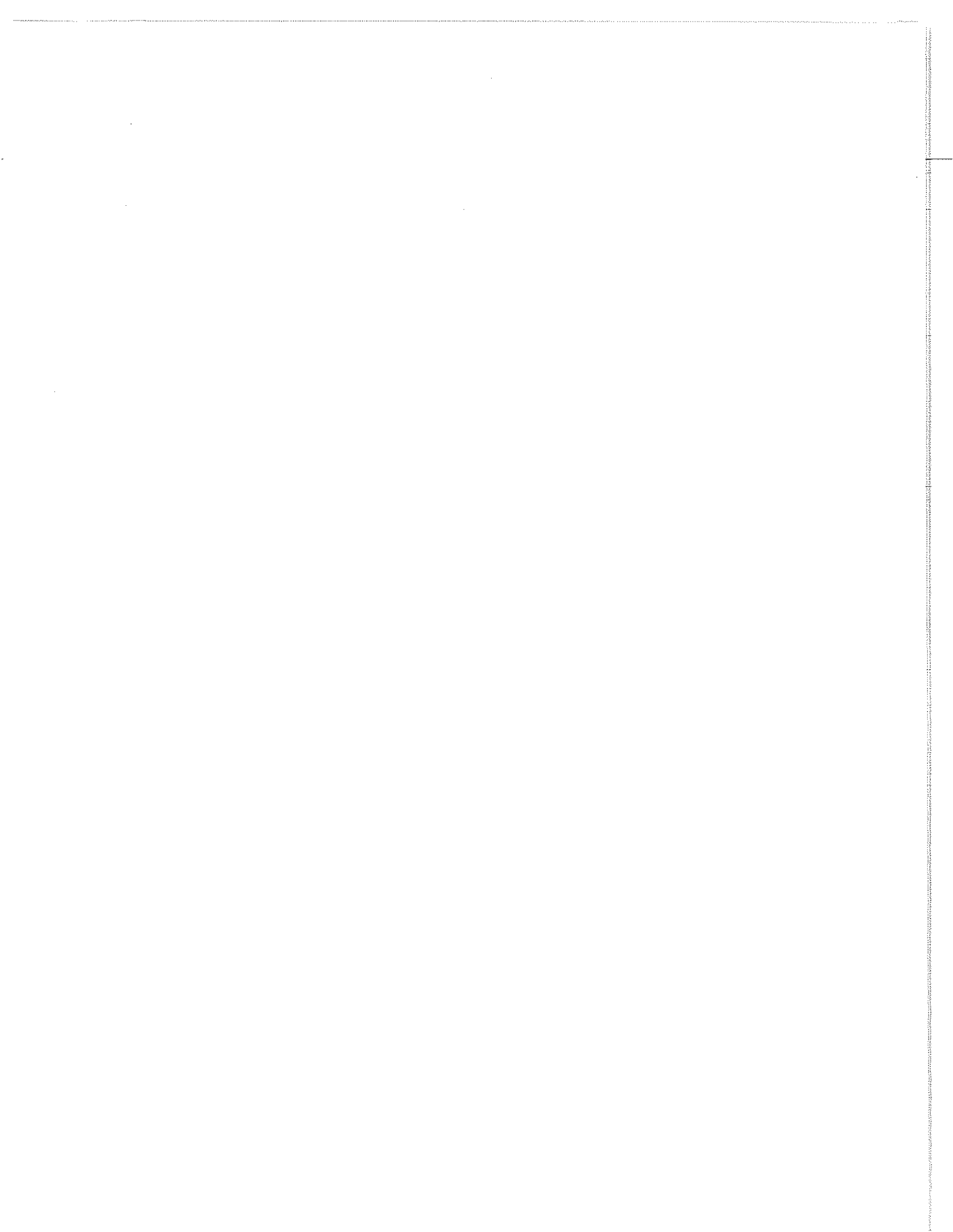
Les **chapitres 3 et 4** traitent des deux principaux moyens que le ministère des Transports met à la disposition des municipalités pour que le transfert des responsabilités routières s'effectue le plus harmonieusement possible. Il s'agit, au chapitre 3, des trois programmes d'aide financière et, au chapitre 4, du programme de soutien technique et administratif offert aux municipalités.

Le **chapitre 5** apporte certaines précisions quant aux modalités de gestion du réseau local par les municipalités. On y énonce, en outre, les pouvoirs qui leur sont conférés par la nouvelle *Loi sur la voirie*, notamment en ce qui concerne la conclusion d'ententes avec le ministre des Transports ou une municipalité limitrophe pour la gestion de leur réseau, les règles qui s'appliquent pour l'acquisition de biens immeubles, après le 1^{er} avril 1993, en vue de la réalisation de travaux routiers, les responsabilités dont les municipalités seront exonérées relativement à certains dommages de même que les principales règles de sécurité routière auxquelles elles sont assujetties pour la gestion de leur réseau routier.

Enfin, des annexes où l'on retrouve le texte de la *Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives* (L.Q. 1992, c. 54) ; un tableau permettant une meilleure compréhension des articles 51 et 52 de la nouvelle *Loi sur la voirie* traitant des chemins de colonisation ; les critères d'admissibilité à la compensation pour la prise en charge des chemins à double vocation ; le calcul de la compensation qu'une municipalité pourrait recevoir pour la prise en charge du réseau local ; les informations pertinentes qu'il y a lieu de prendre en compte lors de l'élaboration d'ententes intermunicipales viennent enfin compléter l'information contenue dans le présent document.

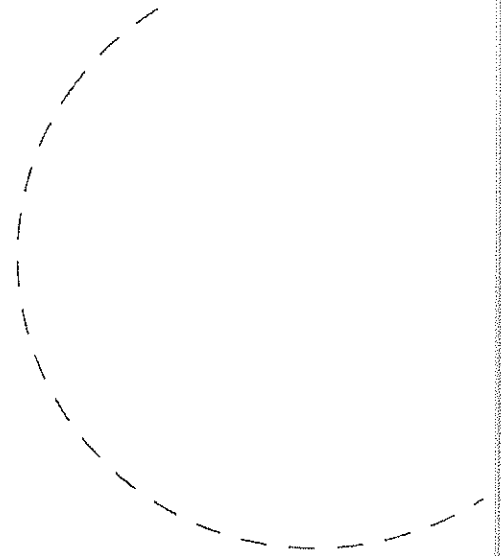
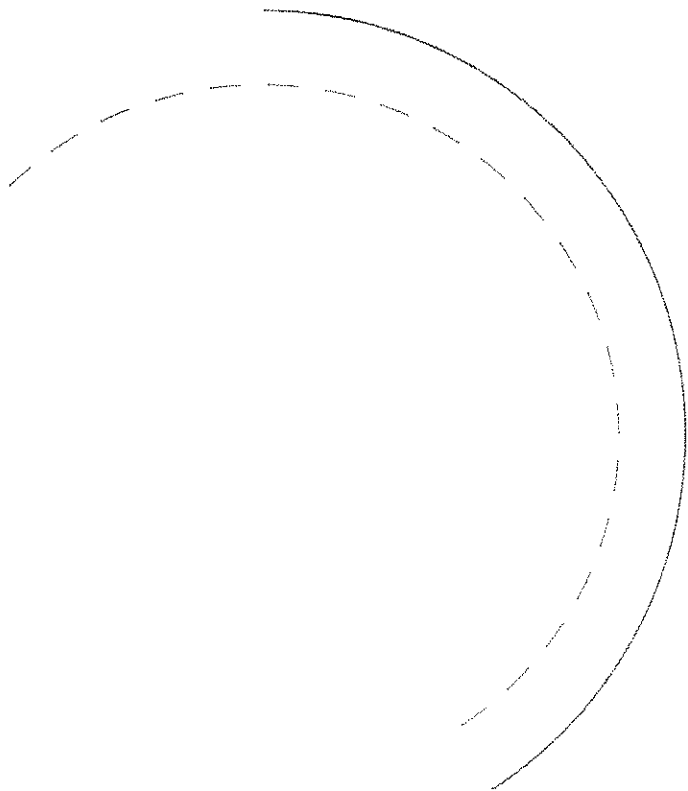


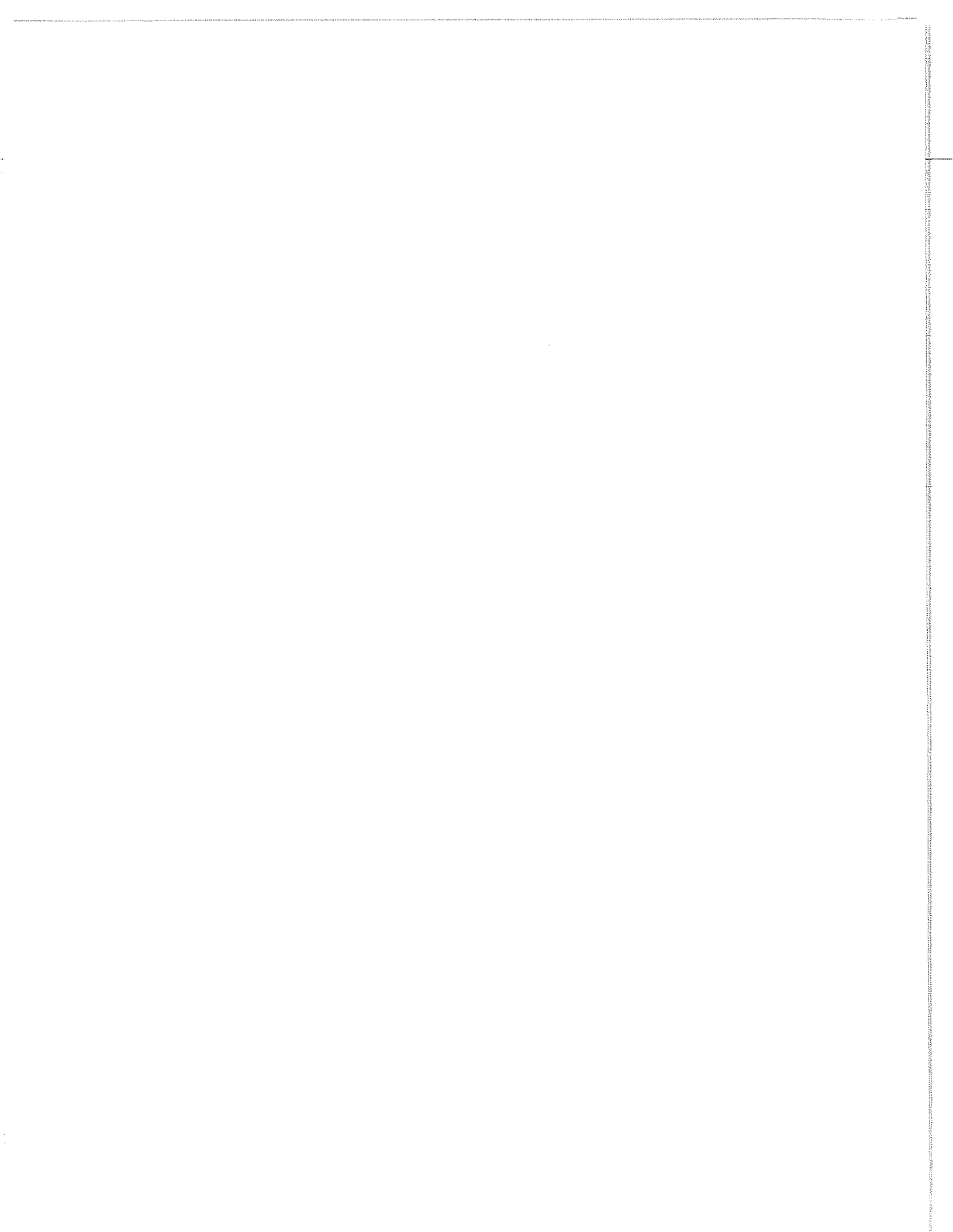
Le ministère des Transports est conscient que ce guide ne saurait répondre à toutes les interrogations qui pourraient être soulevées quant à la gestion du réseau transféré. Il s'agit en fait d'une première édition dont le contenu pourra faire l'objet d'une mise à jour à la lumière des commentaires que vous aurez exprimés relativement à certains aspects du transfert.





LA CLASSIFICATION
FONCTIONNELLE
DU RÉSEAU ROUTIER





Pendant de nombreuses années, le ministère des Transports aura été le principal gestionnaire du patrimoine routier québécois, ayant sous sa responsabilité plus de 60 000 km de routes et d'autoroutes.

Le Ministère, afin de gérer un réseau aussi étendu et aussi disparate, a depuis longtemps eu recours à des éléments de classification routière qui, au cours des années, se sont avérés désuets et ne répondaient plus aux besoins modernes de gestion.

C'est dans ce contexte que, dès la fin des années soixante, le ministère des Transports s'est employé à développer le système de classification fonctionnelle du réseau routier qu'on applique maintenant. Cette opération consiste essentiellement à répertorier les différentes fonctions de chaque route et à regrouper ces fonctions selon leur importance, pour en arriver à établir une hiérarchisation du réseau routier.

La classification fonctionnelle du réseau routier vise quatre principaux objectifs :

- 1° constituer un outil de gestion et de planification afin de faciliter l'élaboration et la mise en oeuvre de politiques de transport ;
- 2° uniformiser et rationaliser les interventions du Ministère en matière d'amélioration et d'entretien du réseau routier ;
- 3° constituer un outil d'aménagement du territoire ;
- 4° servir d'assise à la politique gouvernementale visant à clarifier le partage des responsabilités entre l'État et les municipalités en matière de voirie.

LES CATÉGORIES DE LA CLASSIFICATION FONCTIONNELLE DU RÉSEAU ROUTIER

La classification fonctionnelle du réseau routier québécois comprend trois catégories, à savoir le réseau supérieur, le réseau local et le réseau d'accès aux ressources.

Le réseau supérieur

Le réseau supérieur a essentiellement pour vocation de relier les principales concentrations de population du Québec de même que les équipements et les territoires d'importance nationale et régionale. Il constitue donc l'ossature de base du réseau routier québécois et un facteur essentiel au développement socio-économique du Québec et de chacune de ses régions. De par sa fonction,

de même qu'en raison de l'expertise et des ressources qu'il requiert, ce réseau demeure sans contredit l'un des objets premiers de la mission du ministère des Transports.

Selon la classification réalisée par le Ministère, le réseau supérieur est composé de quatre classes fonctionnelles, soit les autoroutes, les routes nationales, les routes régionales et les routes collectrices. Ce réseau totalise environ 28 000 km.

Les autoroutes

Cette catégorie regroupe l'ensemble des infrastructures autoroutières numérotées de 0 à 99 et de 400 à 999, ainsi que leurs bretelles. Les autoroutes représentent environ 4 700 km du réseau supérieur.

L'autoroute est définie comme une voie de circulation rapide à accès limité sur laquelle on ne peut s'engager ou qu'on ne peut quitter qu'aux endroits spécialement prévus à cette fin¹.

Les autoroutes constituent ainsi une classe distincte compte tenu de leurs caractéristiques particulières de construction et d'exploitation.

Les routes nationales

Les routes nationales, qui s'étendent sur quelque 9 700 km, comprennent les axes routiers interrégionaux et servent de liaison entre les agglomérations principales (généralement de 25 000 habitants et plus). Font également partie de cette catégorie les corridors touristiques majeurs et les accès aux installations de transport d'importance internationale ou nationale, tels les aéroports et les traverses fluviales et maritimes.

Les routes régionales

Les routes classées dans cette catégorie servent de lien entre les agglomérations secondaires (généralement de 5 000 à 25 000 habitants) de même qu'entre les agglomérations secondaires et principales.

Ces routes, qui totalisent environ 5 800 km, desservent également les petites agglomérations de moins de 5 000 habitants ayant une fonction industrielle importante (1 000 emplois industriels et plus) de même que les

1. Cette définition est utilisée uniquement aux fins de la classification fonctionnelle du réseau routier.



stations touristiques majeures et les installations de transport tels les aéroports, les ports et les traverses d'importance régionale. Enfin, les routes servant de deuxième liaison entre deux agglomérations principales peuvent également faire partie de cette catégorie.

Les routes collectrices

Les routes collectrices permettent de relier les centres ruraux, c'est-à-dire les petites agglomérations de moins de 5 000 habitants, aux agglomérations urbaines plus importantes, directement ou par l'intermédiaire d'une route de classe supérieure. Aucune municipalité n'est donc enclavée, chacune étant reliée au réseau supérieur. Ces routes représentent à elles seules quelque 7 700 km de l'ensemble du réseau supérieur.

Les routes assurant la liaison entre les centres ruraux isolés et les dessertes maritimes ou aériennes font également partie de cette catégorie, de même que les principaux accès aux parcs gouvernementaux, aux stations touristiques d'importance régionale et aux aéroports locaux essentiels au désenclavement des régions éloignées. Les routes servant de seconde liaison entre deux agglomérations secondaires peuvent également être classées dans cette catégorie.

Le réseau local

La vocation première du réseau local est de donner accès à la propriété riveraine, qu'elle soit rurale ou urbaine. Principalement caractérisé par une faible circulation de transit, ce réseau a donc pour objet de répondre à des besoins de nature essentiellement locale, qu'il s'agisse de routes rurales ou de rues.

Le réseau local est composé de trois classes fonctionnelles : le réseau local de niveau 1 ainsi que ceux de niveau 2 et de niveau 3.

Le réseau local de niveau 1

Les routes appartenant à cette catégorie permettent de relier entre eux les centres ruraux et de relier les autres concentrations de population d'une municipalité au centre rural le plus près. Ces routes, qui totalisent environ 9 200 km, peuvent également servir de deuxième liaison entre les centres ruraux et les agglomérations plus importantes.

Les routes locales de niveau 1 donnent également accès aux parcs industriels, aux industries lourdes, aux centres de ski locaux importants, aux traverses et aéroports locaux

ainsi qu'aux sites d'enfouissement sanitaire supramunicipaux.

Le réseau local de niveau 2

La principale vocation du réseau local de niveau 2 consiste à donner accès à la population rurale établie sur le territoire en permanence.

Ce réseau de routes, qui s'étend sur environ 30 800 km, donne accès aux résidences, aux exploitations agricoles, aux industries, aux centres touristiques et récréatifs locaux, aux ports locaux, aux équipements municipaux de même qu'aux services de santé et d'éducation.

Le réseau local de niveau 3

Les routes appartenant au réseau local de niveau 3 permettent de desservir la propriété rurale non habitée en permanence, en particulier la population établie uniquement sur une base estivale (zones de villégiature, chalets, plages, campings privés, etc.). Les chemins donnant accès au milieu forestier et minier ainsi qu'à des lots boisés privés font également partie de cette classe de routes.

Il est à noter que le ministère des Transports n'a pas procédé à un inventaire exhaustif de cette partie du réseau local puisque la majorité de ces routes relèvent déjà des municipalités. En fait, seuls les quelque 1 500 km de routes dont il était jusqu'alors responsable de la gestion ont fait l'objet d'une classification. Il en est de même des rues municipales. Seules les quelques rues dont l'entretien relevait encore du Ministère ont été classées dans le réseau local de niveau 3.

Les règles de sélection des routes locales

1° Lorsqu'une route donnée possède à la fois une fonction correspondant à celle du réseau local (de niveaux 1 et 2) et à celle du réseau d'accès aux ressources, c'est la fonction locale qui doit être retenue aux fins de la classification routière.

Cependant, lorsqu'une telle route sert d'accès aux ressources minières ou forestières, elle est considérée comme un «chemin à double vocation». Pour de plus amples informations sur cette catégorie de chemins, on peut se reporter à la section du présent chapitre traitant des chemins doublés d'une vocation d'accès aux ressources minières ou forestières.

2° Lorsqu'une route appartenant au réseau local de niveau 1 ou 2 pénètre à l'intérieur d'une concentration de population, cette route est considérée appartenir au



réseau local 1 ou 2 jusqu'à son raccordement à une route de classe supérieure ou de même niveau.

- 3° Advenant une situation qui nécessiterait la construction d'une déviation routière afin d'éviter l'encombrement des concentrations de population, cette déviation devrait alors être intégrée au réseau supérieur. Quant à l'ancienne route, elle devrait être classée dans le réseau local de niveau 1 si elle est située en partie en zone rurale, ou dans le réseau local de niveau 3 si elle est située complètement en zone urbanisée.

Le réseau d'accès aux ressources

Le réseau d'accès aux ressources a pour vocation exclusive de conduire à des zones d'exploitation forestière (aires communes) et minière (amiante et métaux de base tels que le fer, le cuivre, le zinc, le nickel, le chrome, etc.), à des installations hydro-électriques, à des zones de récréation et de conservation de compétence provinciale (parcs, campings gouvernementaux, réserves fauniques), ou encore à des carrières exploitées par le ministère des Transports. En ce qui concerne les ressources forestières et fauniques, seuls les accès principaux doivent être intégrés à cette classe de routes.

L'ensemble du réseau d'accès aux ressources relève de la responsabilité du ministère de l'Énergie et des Ressources. Toutefois, le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, Hydro-Québec et la Société de développement de la Baie-James peuvent assumer en partie cette responsabilité.

Aux fins de l'opération de classification fonctionnelle, le ministère des Transports a classé dans cette catégorie uniquement les quelque 1 100 km de chemins qui relevaient de sa responsabilité et de celle des municipalités.



LES ASPECTS PARTICULIERS DE LA CLASSIFICATION ROUTIÈRE

Les chemins de mines

Le ministère des Transports est responsable des chemins de mines qui lui ont été transférés en 1972. Le ministère de l'Énergie et des Ressources est, quant à lui, responsable des chemins de mines secondaires qui ont été construits après 1972. Dans la pratique, la majorité des chemins de mines dont l'entretien relève du ministère des Transports ne sont pas utilisés.

Après le 1^{er} avril 1993, le Ministère continue d'assumer, à l'égard des chemins qui sont sous son autorité, la responsabilité de plusieurs chemins de mines ou de ceux qui n'ont plus la vocation initiale qui leur avait été consacrée par décret. À cet effet, la *Loi sur la voirie* modifie la *Loi sur les mines* (L.R.Q., c. M-13.1) afin d'accorder au ministre des Transports le pouvoir de fermer, déplacer, déclasser un chemin minier et d'en disposer de la manière qu'il juge appropriée.

Enfin, lors de l'opération de classification fonctionnelle, les chemins de mines dont l'entretien incombait jusqu'alors au ministère des Transports ont été classés «chemins d'accès aux ressources» et continuent d'être entretenus par le Ministère après le 1^{er} avril 1993. Le Ministère demeure également responsable de quelques chemins donnant accès à des mines (également classés dans la catégorie «chemins d'accès aux ressources»), mais qui n'ont pas le statut de chemins de mines.

Les chemins de colonisation

Avant le 1^{er} avril 1993, les chemins de colonisation étaient la propriété du gouvernement. Le ministère des Transports en assumait l'entretien «majeur», alors que l'entretien «mineur» relevait des municipalités.

Lors du processus de classification fonctionnelle, ces chemins ont été classés dans le réseau routier selon leur vocation réelle. C'est ainsi que certains chemins de colonisation constituent des tronçons de routes de classe supérieure, alors que d'autres jouent le rôle de chemins d'accès aux ressources. Tous ces chemins demeurent sous l'entière responsabilité du Ministère après le 1^{er} avril 1993. Quant aux autres chemins de colonisation, ils remplissent des fonctions strictement locales et relèvent plutôt de l'autorité municipale.

La *Loi sur la voirie* abroge, par son article 56, la *Loi sur les chemins de colonisation* (L.R.Q., c. C-13).

Elle prévoit cependant deux dispositions (articles 51 et 52) permettant d'attribuer aux municipalités la propriété des chemins de colonisation ouverts à la circulation, à l'exception de ceux situés sur une terre du domaine public de l'État. Ces dispositions s'énoncent comme suit :

«**article 51.** À compter du 1^{er} avril 1993, les chemins de colonisation entretenus par le ministre des Transports et ceux entretenus par les municipalités à cette date cessent d'être des chemins de colonisation et deviennent la pro-



priété des municipalités locales sur le territoire desquelles ils sont situés, sauf ceux situés sur une terre du domaine public qui demeurent propriété de l'État, sous l'autorité du ministre des Transports.

«**article 52.** À compter du 1^{er} avril 1993, les chemins de colonisation qui ne sont entretenus ni par le ministre ni par une municipalité ne sont plus des chemins de colonisation.

«S'ils ne sont que tracés ou projetés ou s'ils ne sont pas utilisés, le terrain prévu pour un tel chemin revient de droit au terrain duquel il a été détaché et il est à la charge du propriétaire de ce terrain.

«S'ils sont utilisés, ces chemins demeurent propriété de l'État sous l'autorité du ministre des Transports et les dispositions de la Loi sur les terres du domaine public (L.R.Q., chapitre T-8.1) relatives aux chemins du domaine public leur sont applicables.»

La consultation du tableau 1 présenté à l'annexe 2 permettra une meilleure compréhension de ces articles.

Les chemins doublés d'une vocation d'accès aux ressources minières ou forestières

Les chemins doublés d'une vocation d'accès aux ressources, également appelés chemins à double vocation, se définissent comme des chemins du réseau local (de niveaux 1 et 2), empruntés par des camions transportant des ressources minières ou forestières². Ces chemins peuvent être localisés :

- 1° entre un chemin d'accès aux ressources, quel que soit le responsable de l'entretien (autres ministères ou organismes gouvernementaux, exploitants forestiers), et une route relevant de la responsabilité du ministère des Transports ;
- 2° entre une usine (sciage, concentrateur) et une route relevant de la responsabilité du ministère des Transports.

Conscient des problèmes que peut occasionner le transport lourd des ressources naturelles sur les chemins à double vocation, comme la dégradation des chaussées et, par conséquent, l'augmentation des coûts d'entretien, le gouvernement accordera une compensation supplémentaire aux municipalités où se trouvent de tels chemins.

Le montant de la compensation qu'une municipalité pourrait recevoir, le cas échéant, s'élève à 832 dollars pour chacun des kilomètres de ces chemins affectés par le transport lourd de ressources minières ou forestières sur son territoire.

LE MÉCANISME D'OFFICIALISATION DE LA CLASSIFICATION

Le partage de la gestion des routes s'effectue par décret publié à la *Gazette officielle du Québec*, le gouvernement déterminant ainsi les routes dont le ministre des Transports est responsable de la gestion.

1.3

Toutes les routes qui ne sont pas inscrites au décret ou qui ne relèvent pas du gouvernement, de l'un de ses ministères ou de ses organismes, sont à la charge des municipalités sur le territoire desquelles elles sont situées. Ces routes sont alors régies par :

- la sous-section 22.2 de la section XI de la *Loi sur les cités et villes* (L.R.Q., c. C-19) ou
- le chapitre 0.1 du titre XIX du *Code municipal du Québec* (L.R.Q., c. C-27.1)³.

LA RÉVISION DE LA CLASSIFICATION

La révision de la classification du réseau routier sera arriimée au processus de révision des schémas d'aménagement des municipalités régionales de comté (M.R.C.). À cet effet, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1) prévoit déjà un processus d'échanges et de discussions entre les ministères et les M.R.C. en matière d'aménagement du territoire qui pourra être utilisé avantageusement.

1.4

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* prévoit que la révision du schéma d'aménagement commence généralement à la date du cinquième anniversaire de l'entrée en vigueur du premier schéma ou du schéma révisé, selon le cas. Dans le cadre de cet exercice, les M.R.C. seront appelées à revoir la classe des routes situées sur leur territoire en fonction de la classification fonctionnelle.

2 . Il est à noter que les chemins locaux ayant une fonction d'accès aux ressources minières ou forestières ne comprennent pas les routes conduisant à des carrières et sablières. Cette problématique particulière fera l'objet d'une analyse ultérieure.

3 . *Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives* (L.Q. 1992, c. 54), article 2 (annexe 1).



Toutefois, ce processus n'exclut pas que des modifications puissent être apportées à la classification du réseau routier. À cet effet, la *Loi sur la voirie* prévoit une disposition qui permettra d'apporter des modifications à la classification. Cette disposition s'énonce comme suit :

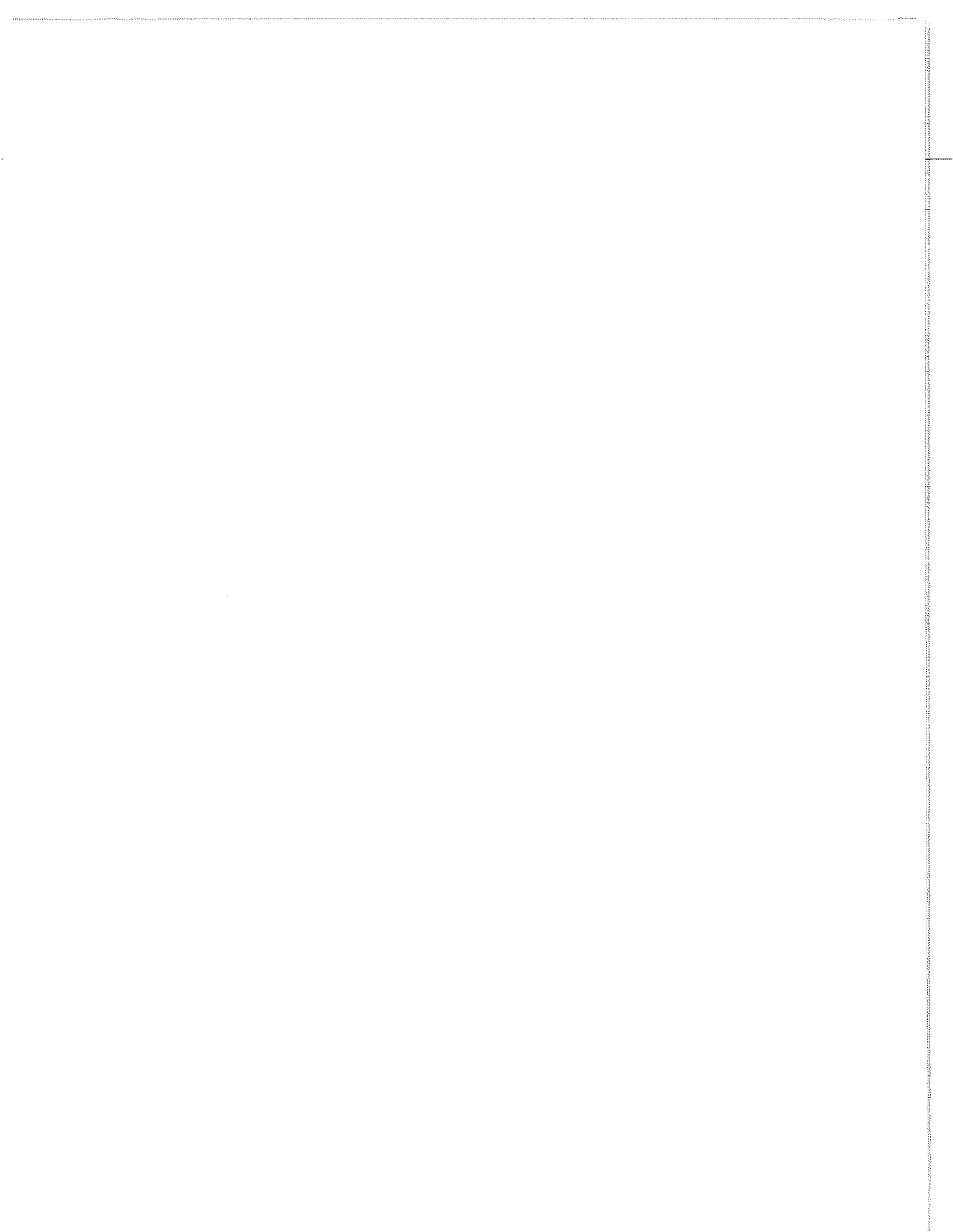
« Le gouvernement peut, par décret publié à la *Gazette officielle du Québec*, déterminer qu'une route sous la gestion du ministre devient, à compter de la date indiquée au décret, gérée par une municipalité selon la sous-section 22.2 de la section XI de la *Loi sur les cités et villes* ou, selon le cas, le chapitre 0.1 du titre XIX du *Code municipal du Québec*.

«Le gouvernement peut, par décret publié à la *Gazette officielle du Québec*, déterminer qu'une route alors sous la gestion d'une municipalité devient, à compter de la date indiquée au décret, sous la gestion du ministre⁴.»

Cette disposition pourra s'appliquer notamment dans le cas de la construction d'une route dont la gestion est assumée par le ministre des Transports, puisque selon la *Loi sur la voirie* toute route dont la gestion relève du ministre des Transports doit faire l'objet d'un décret publié à la *Gazette officielle du Québec*.

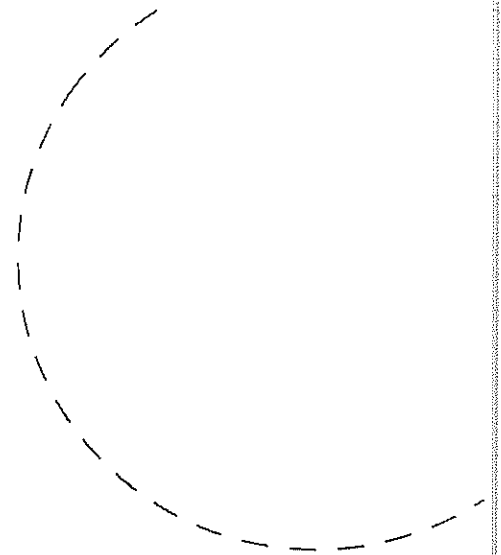
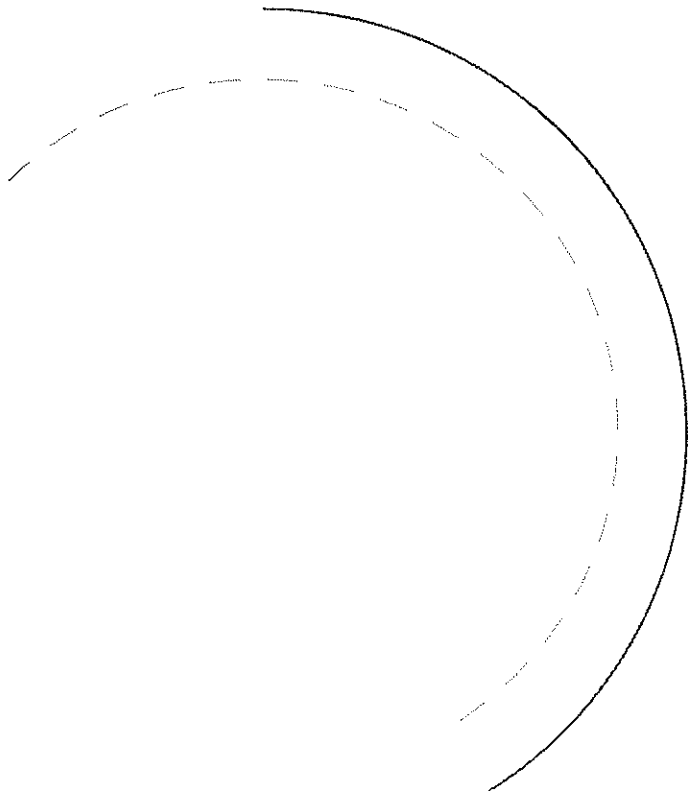
4 . *Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives* (L.Q. 1992, c. 54), article 3 (annexe 1).

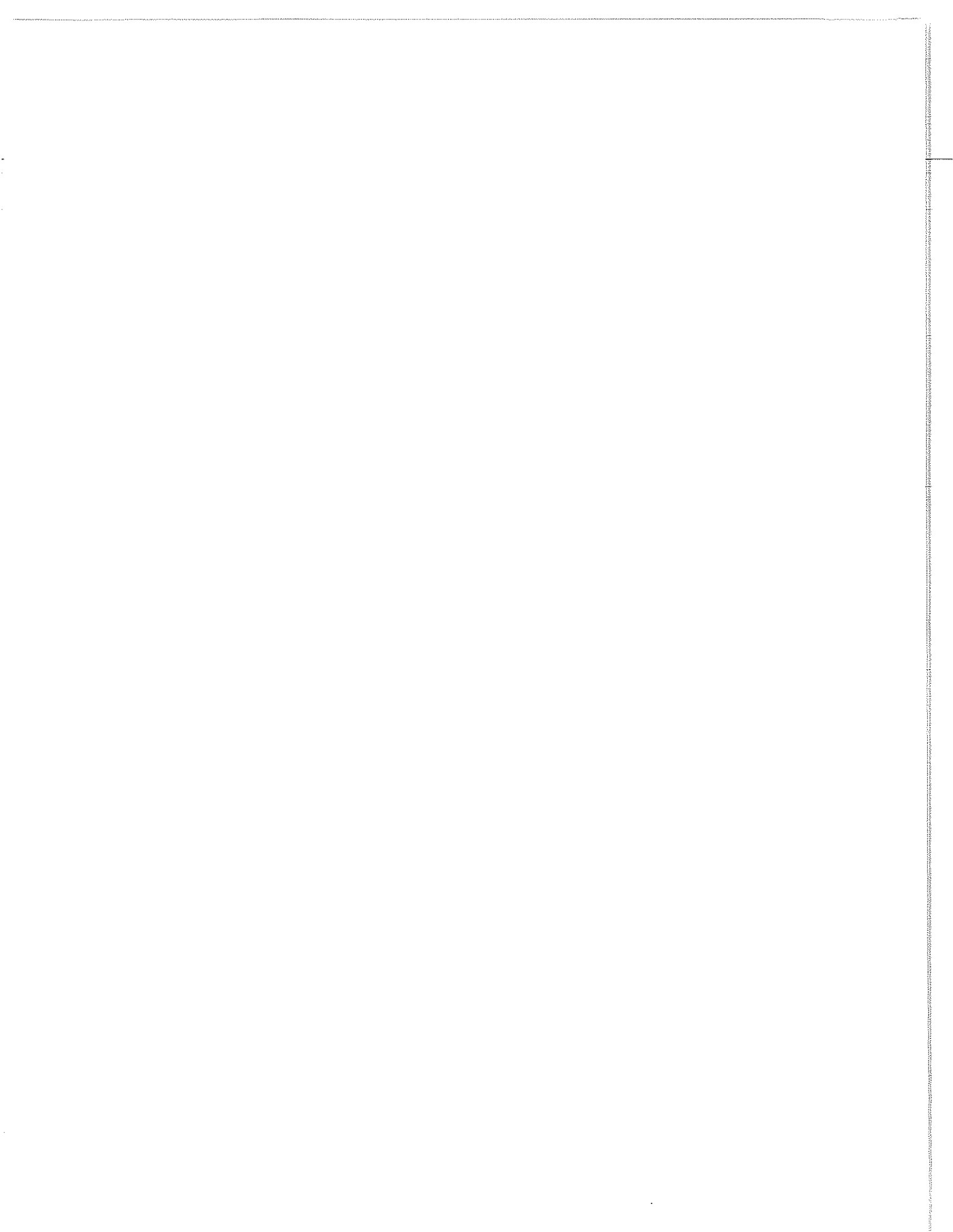






LE PARTAGE DES RESPONSABILITÉS
ENTRE LE MINISTÈRE
DES TRANSPORTS
ET LES MUNICIPALITÉS





Le partage des responsabilités routières établi entre le ministère des Transports et les municipalités vise principalement à instaurer une nouvelle approche de gestion efficace pour l'ensemble du réseau routier, équitable pour les parties en cause, en plus d'être conforme à leur mission et réaliste quant à leurs moyens.

En fait, il s'agit de mieux définir les responsabilités en tenant compte de la fonction même des routes et de leur importance. Ainsi, la responsabilité première du ministère des Transports demeure sans contredit le réseau supérieur, alors que les routes locales, dont la principale vocation consiste à relier entre elles les petites agglomérations et à desservir la population rurale, constituent nettement un champ de compétence municipale.

2.1 LE RÉSEAU SOUS LA RESPONSABILITÉ DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Le réseau supérieur

En vertu du nouveau partage en vigueur depuis le 1^{er} avril 1993, le ministère des Transports assume la responsabilité de l'ensemble du réseau supérieur (autoroutier, national, régional et collecteur), à l'exception de certains tronçons de routes nationales, régionales et collectrices situés à l'intérieur des grandes agglomérations de 10 000 habitants et plus. Ces routes relèvent plutôt des municipalités concernées.

Le réseau d'accès aux ressources

En plus du réseau supérieur, le ministère des Transports demeure également responsable, à compter du 1^{er} avril 1993, du réseau d'accès aux ressources situé essentiellement en territoire municipalisé. Le Ministère conserve donc la responsabilité du réseau qu'il entretenait déjà et prend à sa charge les chemins d'accès aux ressources qui relevaient antérieurement des municipalités.

Il est à noter que les chemins d'accès aux ressources qui relèvent actuellement d'autres ministères demeurent sous l'autorité de ces derniers après le 1^{er} avril 1993.

2.2 LE RÉSEAU SOUS LA RESPONSABILITÉ DES MUNICIPALITÉS

Le réseau local

Avant le 1^{er} avril 1993, le ministère des Transports était responsable de la majorité des routes locales de niveaux 1

et 2, et de quelques routes locales de niveau 3. Les municipalités, pour leur part, avaient à leur charge plusieurs routes locales de niveaux 1 et 2 ainsi que la quasi-totalité des routes locales de niveau 3 et des rues.

Conformément au nouveau partage établi entre le Ministère et les municipalités, ces dernières se voient désormais transférer, à partir du 1^{er} avril 1993, l'entière responsabilité de l'entretien, été comme hiver, de l'ensemble du réseau routier local.

Le réseau supérieur dans les agglomérations urbaines importantes

Les agglomérations urbaines importantes sont définies comme étant les zones urbanisées des municipalités de 10 000 habitants et plus. Dans le cas où une municipalité est desservie par plus d'un axe routier du réseau supérieur, le ministère des Transports demeure responsable d'un seul axe routier (autoroutier, national ou régional) dans chaque direction (est-ouest et nord-sud). Les autres axes routiers (nationaux, régionaux et tous les axes collecteurs), situés dans ces zones urbanisées, sont considérés, sauf exception, de responsabilité municipale.

2.3 LA RESPONSABILITÉ DES PONTS ET AUTRES OUVRAGES D'ART

Règle générale

Conformément au nouveau partage des responsabilités routières en vigueur depuis le 1^{er} avril 1993, les ponts et autres ouvrages d'art (à l'exception des ponts de structure complexe) sont désormais sous la même autorité que les routes sur lesquelles ils sont situés.

Par conséquent, ce sont les municipalités qui assument la responsabilité de l'entretien et de l'amélioration de la majorité des ponts et autres ouvrages d'art situés sur les routes locales qui leur ont été transférées, ou qui se trouvent sur des routes ou des rues déjà sous leur responsabilité.



Les catégories d'ouvrages d'art

Le tableau suivant présente une définition des diverses catégories d'ouvrages d'art.

Catégories d'ouvrages d'art	Définition
Pont sur rivière	Un ouvrage permettant de franchir un cours d'eau et dont la longueur du tablier ⁵ est supérieure ou égale à 4,5 mètres.
Pont sous remblai	Un pont ou un ponceau recouvert d'un remblai et dont l'ouverture ⁶ est supérieure ou égale à 4,5 mètres. Il peut être constitué de plusieurs ponceaux installés côte à côte, dont la totalité des ouvertures est supérieure ou égale à 4,5 mètres.
Pont d'étagement	Un ouvrage permettant de franchir une voie de circulation (route ou voie ferrée) et dont la longueur du tablier est supérieure ou égale à 4,5 mètres.
Tunnel	Un ouvrage permettant à une voie de communication de passer sous terre ou sous un cours d'eau (Ex. : tunnel Ville-Marie, tunnel de l'autoroute 13 à Dorval, pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine).
Passerelle	Une structure pour piétons au-dessus d'un cours d'eau, d'une route ou d'une voie ferrée.
Mur	Un mur de soutènement.

5. La longueur du tablier représente la distance comprise entre les murs de butée des culées.

6. L'ouverture correspond à la distance mesurée perpendiculairement aux parois.

Le document intitulé *Inventaire des ponts et autres ouvrages d'art*, qui a été distribué à chacune des municipalités au cours de l'année 1992, fournit des précisions supplémentaires quant à ces catégories d'ouvrages.

Les ouvrages d'art se divisent en deux classes distinctes : les ponts de structure complexe et les ouvrages d'art conventionnels.

Les ponts de structure complexe

Il est convenu de placer dans cette classe les ponts qui requièrent un niveau d'expertise élevé et de l'équipement spécialisé pour les inspecter, les évaluer ou les entretenir. Il s'agit des types de ponts suspendus, à haubans, mobiles, couverts, à poutres triangulées, de ceux ayant une travée de plus de 35 mètres et enfin des ponts dont la longueur totale du tablier est supérieure à 100 mètres. La liste de ces ponts est établie par décret publié à la *Gazette officielle du Québec*.

Compte tenu des inquiétudes qui avaient été soulevées par les diverses municipalités à l'égard de ces types de ponts, et en raison des difficultés particulières que leur entretien

présente, le ministère des Transports demeure responsable de l'entretien d'environ 340 ponts de structure complexe déterminés par décret du gouvernement, bien que ces ponts soient situés sur le réseau local. À cet effet, le Ministère se voit confier la responsabilité de la stabilité structurale du pont, à savoir :

- l'inspection sommaire du pont ;
- l'évaluation du pont, au besoin, selon ses critères de sélection ;
- l'inspection générale du pont, selon l'échéancier recommandé pour chaque type de pont ;
- la préparation des plans et devis et de tout autre document d'appel d'offres pour les travaux d'entretien spécialisés ;
- la programmation des travaux à exécuter ;
- les appels d'offres ;
- l'attribution des contrats ;
- la surveillance des travaux.

Pour leur part, les municipalités sur le territoire desquelles ces ponts sont situés conservent la responsabilité :



- du déneigement ;
- de l'entretien de la surface de roulement ainsi que des trottoirs, des chasse-roues, des garde-fous, du drainage et de l'éclairage.

Il faut souligner que le ministère des Transports demeure responsable de la gestion de ces ponts au moins jusqu'au 1^{er} avril 1997. Cette échéance, prévue au décret, pourra être reportée par le gouvernement pour tenir compte de ce qui a été convenu à la Table Québec-Municipalités.

Les ouvrages d'art conventionnels

Il s'agit de tous les ponts et autres ouvrages d'art qui ne font pas partie des ponts de structure complexe.

À compter du 1^{er} avril 1993, les municipalités assument l'entière responsabilité des ouvrages d'art conventionnels (structures, chaussées et accessoires), à l'exception de la partie structurale des ponts d'étagement (viaducs) passant au-dessus d'une route gérée par le ministère des Transports.

Cependant, le gouvernement est conscient que la gestion des ponts et autres ouvrages d'art constitue une problématique particulière puisque la plupart des municipalités ne possèdent pas toute l'expertise technique et administrative nécessaire à leur prise en charge.

C'est pourquoi une période transitoire d'une durée de quatre ans est prévue au cours de laquelle les municipalités pourront bénéficier d'un soutien technique et administratif du ministère des Transports pour qu'elles puissent développer et mettre au point leurs capacités pour l'entretien de ces ouvrages.

Les modalités relatives à ce soutien technique, de même que les principales tâches qui incomberont respectivement au Ministère et aux municipalités au cours de cette période transitoire, sont précisées au chapitre 4.

A) Les ponts d'étagement et les passerelles

En ce qui concerne les ponts d'étagement⁷ du réseau municipal situés au-dessus du réseau routier entretenu par le ministère des Transports, ce dernier demeure responsable, à partir du 1^{er} avril 1993, des travaux spécialisés sur la structure portante⁸ de ces ponts d'étagement. Les municipalités, pour leur part, assument la responsabilité du déneigement et de

l'entretien de la surface de roulement ainsi que des trottoirs, des chasse-roues, des garde-fous, du drainage et de l'éclairage.

Quant aux passerelles, étant donné qu'elles répondent à des besoins très spécifiques, elles demeurent sous la même autorité que celle dont elles relevaient avant le 1^{er} avril 1993. Ainsi, les passerelles dont l'entretien relevait antérieurement du ministère des Transports demeurent sous l'autorité de ce dernier alors que les passerelles dont l'entretien incombait auparavant aux municipalités continuent de relever de ces dernières.

B) Les ponts d'étagement ferroviaires

La part des responsabilités qui incombait antérieurement au ministère des Transports relativement à l'entretien des ponts d'étagement ferroviaires situés sur des routes ou au-dessus des routes appartenant au réseau local sera assumée par les municipalités à partir du 1^{er} avril 1993.

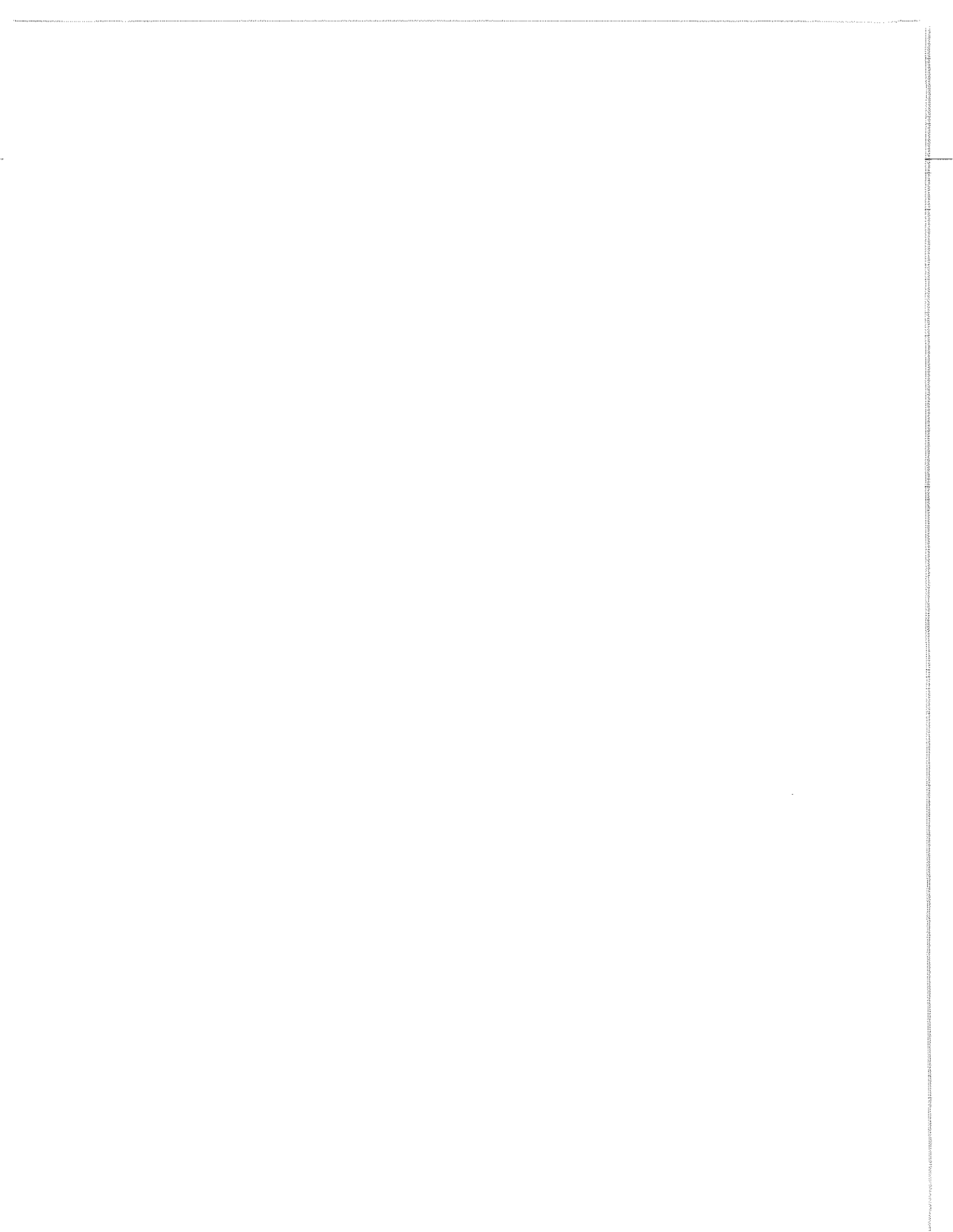
L'article 53 de la *Loi sur la voirie* prévoit que :

«À compter du 1^{er} avril 1993, une municipalité assume, sur une route dont elle a la gestion, les droits et obligations du ministre des Transports pour tout passage à niveau ou pour tout viaduc de voie ferrée passant au-dessus ou en dessous d'une route.»

7. *Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives* (L.Q. 1992, c. 54), article 16 (annexe 1).

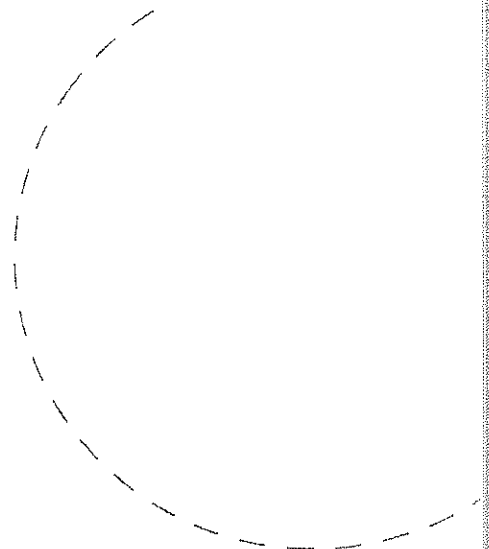
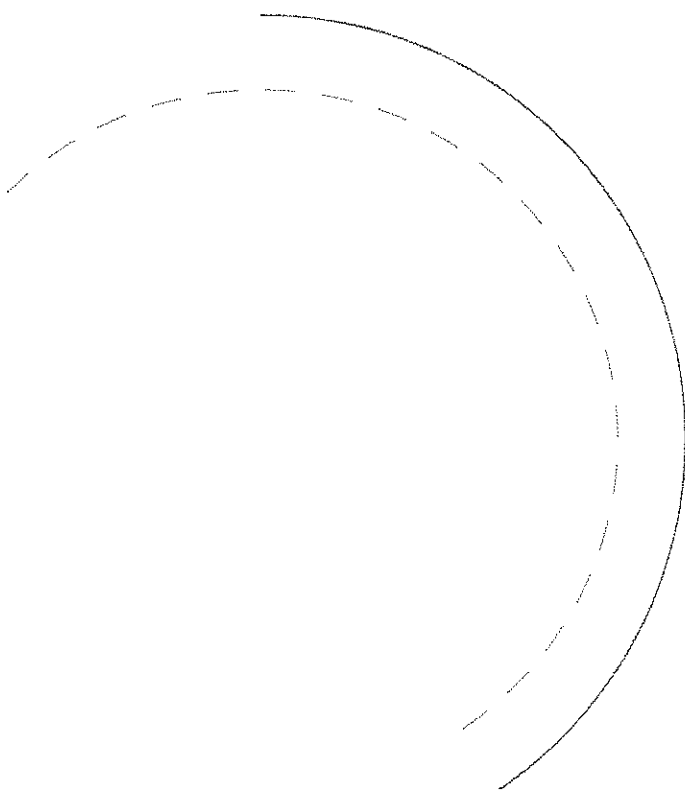
8. Par structure portante, on entend la partie de l'infrastructure servant de pont à une route municipale qui passe au-dessus d'une route dont le ministre des Transports est responsable de la gestion.

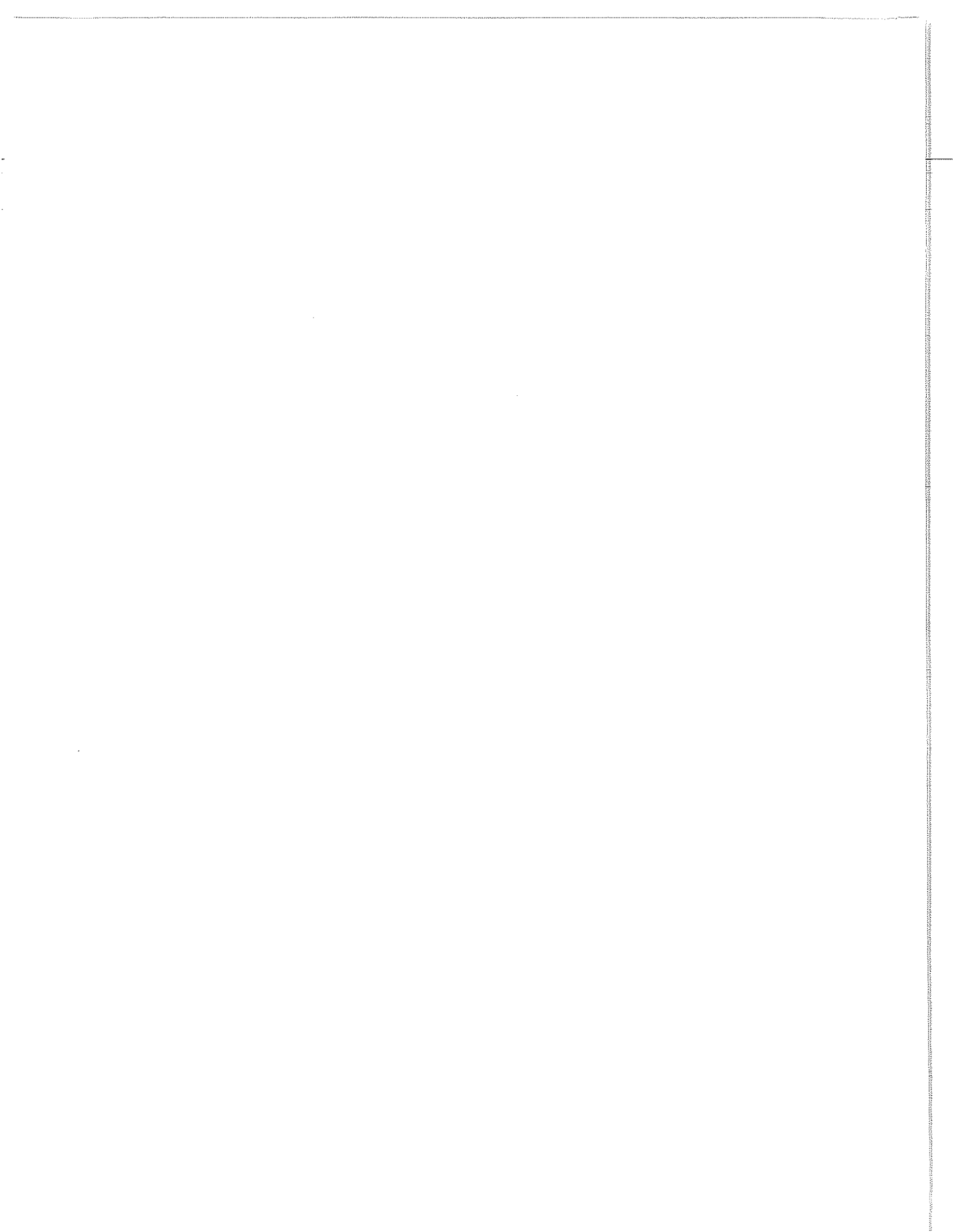






LES PROGRAMMES
D'AIDE
FINANCIÈRE
DU GOUVERNEMENT





Afin d'aider les municipalités à prendre en charge le réseau qui leur est transféré le 1^{er} avril 1993, le gouvernement met à leur disposition une aide financière qui se répartit de la façon suivante :

- 1° le Programme d'aide à la prise en charge du réseau local ;
- 2° le Programme d'aide à l'amélioration du réseau local ;
- 3° le Programme d'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art.

C'est le ministère des Transports du Québec qui assurera l'administration de ces trois programmes. En effet, la nouvelle *Loi sur la voirie* modifie la *Loi sur le ministère des Transports* (L.R.Q., c. M-28) afin de conférer au Ministre le pouvoir d'accorder, aux conditions qu'il détermine, une subvention à une municipalité en vue de la construction, de la réfection ou de l'entretien d'une route municipale⁹.

3.1

LE PROGRAMME D'AIDE À LA PRISE EN CHARGE DU RÉSEAU LOCAL

La prise en charge du réseau local a des incidences différentes selon l'ampleur du réseau transféré et la capacité financière des municipalités. Aussi, le Programme d'aide à la prise en charge a été conçu pour atténuer autant que possible les différences entre les municipalités, certaines devant assumer l'entretien d'un réseau plus étendu ou encore n'ayant pas les ressources financières suffisantes.

Ce programme permet de limiter à 0,14 \$ par 100 \$ de richesse foncière uniformisée (R. F. U.) l'effort fiscal requis de la part des municipalités. Il touche quelque 40 000 km de chemins locaux de niveaux 1 et 2, soit environ 31 500 km de ces routes dont l'entretien relevait jusqu'à maintenant du ministère des Transports, et environ 8 500 km de chemins de même catégorie déjà sous la responsabilité des municipalités. Les routes locales de niveau 3 ainsi que les rues municipales ne sont donc pas visées par le programme.

Le calcul de la compensation

Le Programme d'aide à la prise en charge s'adresse à toutes les municipalités du Québec sur le territoire desquelles se trouvent des routes appartenant au réseau local de niveaux 1 et 2. La compensation qui pourra être versée à ces dernières, le cas échéant, sera calculée en

fonction des trois paramètres suivants :

- 1° le kilométrage du réseau ;
- 2° le coût moyen d'entretien et sa modulation ;
- 3° l'effort fiscal des municipalités.

Ce programme comporte également deux autres volets pour tenir compte des chemins à double vocation ainsi que de l'entretien de la signalisation des passages à niveau.

Le kilométrage du réseau

Il s'agit de l'ensemble du réseau local de niveaux 1 et 2, établi selon l'opération de classification fonctionnelle du réseau routier réalisée par le ministère des Transports.

Le coût moyen d'entretien et sa modulation

Aux fins du Programme d'aide à la prise en charge du réseau local, le gouvernement impute un coût moyen d'entretien qu'il estime à 3 800 \$ le kilomètre. Ce montant se répartit de la façon suivante : 2 810 \$ pour l'entretien d'été et 990 \$ pour l'entretien d'hiver, lesquels montants seront modulés afin de prendre en compte l'état de la route, le trafic ainsi que les difficultés d'entretien du réseau, tant en été qu'en hiver.

A) La modulation du coût moyen d'entretien d'été

Pour déterminer les difficultés d'entretien durant l'été, le ministère des Transports a procédé, au cours de l'été et de l'automne 1991, à une évaluation de quelque 32 000 km de routes locales de niveaux 1 et 2 transférées aux municipalités. Chaque route a été analysée en fonction d'un certain nombre de paramètres, tels la qualité de la surface de roulement, le comportement de la route lors de la période de dégel, la qualité du drainage, la nature du sol, la géométrie, la profondeur et l'obstruction des fossés, le trafic, etc.

Un indice a été établi pour chaque municipalité afin de permettre la modulation du coût d'entretien d'été. Cet indice gravite autour de l'unité, qui constitue la moyenne, les valeurs inférieures signifiant que les difficultés d'entretien sont plus grandes que la moyenne alors que les valeurs supérieures signifient que les difficultés d'entretien sont moins élevées que la moyenne. En appliquant cet indice, qui varie selon les municipalités de 0,50 à 1,52, le coût d'entretien d'été se situe entre 1 405 \$ et 4 271 \$ le kilomètre.

9. *Loi sur le ministère des Transports* (L.R.Q. c. M-28), articles 10.1 et 10.2, ajoutés par (L.Q. 1992, c. 54), article 71.



Il est à noter que l'état des routes locales (de niveaux 1 et 2) déjà à la charge des municipalités n'a pas fait l'objet d'une évaluation. C'est pourquoi il fut convenu d'utiliser le coût moyen d'entretien d'été de 2 810 \$ le kilomètre pour déterminer les dépenses des municipalités sur ces routes.

En procédant de cette façon, il est ainsi accordé aux municipalités une aide financière nouvelle puisque auparavant les routes locales de niveaux 1 et 2 à la charge des municipalités ne faisaient pas l'objet d'une compensation pour leur entretien d'été.

B) *Le coût moyen d'entretien pendant l'hiver*

Pour établir le coût imputé à l'entretien d'hiver par kilomètre, on utilise les montants déjà fixés dans le décret sur l'aide à l'entretien d'hiver (décret no 1762-92, 2 décembre 1992). Ces montants ont été établis selon le processus en vigueur au Ministère qui tient compte des difficultés d'entretien comme l'enneigement, la topographie, etc. Le coût d'entretien d'hiver varie de 730 \$ à 1 585 \$ le kilomètre et est établi sur la base des circonscriptions électorales provinciales (C.E.P.).

L'effort fiscal des municipalités

L'effort fiscal des municipalités, fixé à 0,14 \$ par 100 \$ de richesse foncière uniformisée, est établi en fonction de la richesse foncière uniformisée de 1992, mais ajusté pour le ramener au niveau moyen de 1991.

Cette façon de procéder permet de fournir une base de référence plus stable pour le calcul des compensations à verser, et ce pour deux principales raisons :

- 1° 1992 est la première année où toutes les municipalités ont appliqué le nouveau régime des rôles d'évaluation triennaux préparés selon les normes promulguées, en 1988, en vertu de la *Loi sur la fiscalité municipale* ;
- 2° Les compensations seront fixes pour une période de cinq ans, ce qui justifie l'utilisation d'une base fiscale fiable et plus équitable.

Par ailleurs, afin de ne pas occasionner une augmentation de la part assumée par les municipalités, la richesse foncière uniformisée de chaque municipalité pour 1992 a été ramenée au niveau moyen de 1991, en la diminuant d'environ 6 %. Ce taux correspond à l'augmentation globale des valeurs aux rôles entre 1991 et 1992.

Autres volets du Programme d'aide à la prise en charge du réseau local

Deux autres volets s'ajouteront au Programme d'aide à la prise en charge pour tenir compte des chemins à double vocation et de l'entretien de la signalisation des passages à niveau.

A) *Entretien des chemins à double vocation*

Une aide supplémentaire sera accordée aux municipalités sur le territoire desquelles se trouvent des chemins à double vocation, c'est-à-dire des routes locales (de niveau 1 ou 2) ayant aussi une vocation d'accès aux ressources minières ou forestières.

Le montant de la compensation annuelle qu'une municipalité pourrait recevoir, le cas échéant, est de 832 \$ pour chaque kilomètre de routes visé par le transport lourd des ressources forestières ou minières sur son territoire, et ce sans égard à des changements de vocation qui pourraient survenir en cours d'année.

Il est à noter que le ministère des Transports procédera à une vérification annuelle pour s'assurer de la double vocation de ces chemins désignés.

Les critères auxquels les municipalités doivent se conformer pour être admissibles à la compensation pour la prise en charge des chemins à double vocation sont précisés à l'annexe 3.

B) *Entretien de la signalisation des passages à niveau*

À compter du 1^{er} avril 1993, les municipalités assument les droits et obligations du ministère des Transports quant à l'entretien des passages à niveau situés sur le réseau transféré.

À cet effet, le Ministère remboursera aux municipalités les sommes d'argent qu'elles devront déboursier pour l'entretien de la signalisation. Les modalités relatives à l'attribution des compensations sont précisées dans la section du présent chapitre concernant l'administration du Programme d'aide à la prise en charge.

Pour une meilleure compréhension de la présente section, l'annexe 4 présente un exemple simplifié du calcul de la compensation qu'une municipalité pourrait recevoir pour la prise en charge des routes locales de niveaux 1 et 2 situées sur son territoire. Cette annexe comporte égale-



ment un exemple plus détaillé de la méthode utilisée pour le calcul de la compensation qui serait attribuée à une municipalité relativement à la prise en charge de routes locales de niveaux 1 et 2, de chemins à double vocation et de la signalisation d'un passage à niveau.

La détermination des compensations

Dans la mesure où les coûts imputés à la municipalité pour l'ensemble de son réseau dépassent l'effort fiscal requis, le gouvernement verse une compensation qui correspond à la différence entre ces deux montants. C'est la compensation de base, mais pour certaines, il peut s'y ajouter un montant additionnel.

En effet, pour la très forte majorité des municipalités, l'utilisation d'un coût moyen d'entretien de l'ordre de 3 800 \$ au lieu de 3 300 \$ a pour effet d'augmenter le montant de la compensation qu'elles recevront par rapport aux estimations qui avaient été établies en juillet 1991. Malgré cela, en raison de l'utilisation de la richesse foncière uniformisée de 1992 et de l'application de la modulation du coût d'entretien d'été, certaines municipalités auraient pu recevoir une compensation moins élevée que celle qui leur avait été indiquée en juillet 1991.

Pour éviter cette situation, une somme additionnelle est versée à ces municipalités pour qu'elles puissent recevoir une compensation au moins égale à celle qui leur avait été indiquée en juillet 1991. Cet ajustement est établi en tenant compte des kilomètres de routes qui sont effectivement sous la responsabilité des municipalités.

L'administration du programme

La compensation pour la prise en charge du réseau local

Les paiements des compensations, qui seront attribuées aux municipalités admissibles au Programme d'aide à la prise en charge du réseau local, s'effectueront automatiquement en deux versements annuels, aux dates suivantes :

- le 30 avril 60 % de l'aide annuelle
- le 30 septembre 40 % de l'aide annuelle

Les paramètres relatifs au coût moyen d'entretien, à l'indice d'entretien, à l'effort fiscal et à la richesse foncière uniformisée seront fixes pour une période de cinq ans. Au terme de cette période, ils seront révisés de concert avec les représentants de l'Union des municipalités du Québec (U.M.Q.) ainsi que ceux de l'Union des municipalités

régionales de comté et des municipalités locales du Québec (U.M.R.C.Q.).

Les municipalités recevront le même montant de compensation pour les cinq prochaines années, sauf si des modifications sont apportées à la classification du réseau routier par décret du gouvernement à la suite, par exemple, de la construction d'une voie de contournement ou dans le cas d'annexion partielle de territoire. Les ajustements requis seront alors apportés au calcul des compensations à la date du décret.

Par conséquent, connaissant à l'avance les montants des paiements auxquels elles auront droit, les municipalités pourront mieux planifier la gestion de leur réseau respectif.

Il faut souligner que le gouvernement n'exercera aucun contrôle sur l'utilisation par les municipalités de l'aide financière qu'elles recevront dans le cadre de ce programme puisqu'il ne conservera aucune responsabilité à l'égard du réseau local. C'est pourquoi l'aide financière que le gouvernement accordera aux municipalités au titre de la prise en charge du réseau local sera inconditionnelle.

Les compensations supplémentaires

A) Entretien des chemins à double vocation

Un paiement annuel, correspondant au produit obtenu de la multiplication du nombre de kilomètres de ces chemins par 832 \$ le kilomètre, sera effectué le **30 juin de chaque année** aux municipalités concernées.

B) Entretien de la signalisation des passages à niveau

Les municipalités visées toucheront deux versements annuels sur présentation de pièces justificatives aux moments suivants :

- **la fin du mois de juillet :**
paiement correspondant à la somme des charges mensuelles d'avril à décembre inclusivement ;
- **la fin du mois de février :**
paiement correspondant à la somme des charges mensuelles de janvier à mars inclusivement.

Soulignons que les charges mensuelles sont établies au début de chaque année civile en vertu d'une ordonnance de l'Office national des transports et demeurent fixes pour l'année.



Le regroupement de municipalités

Le ministère des Affaires municipales met de l'avant une politique visant à promouvoir le regroupement de municipalités. L'un des volets de cette politique a pour objet d'atténuer les irritants à ce regroupement. Certains programmes, dont celui de l'aide à la prise en charge du réseau local, peuvent entraîner des pertes pour les municipalités parties à un tel regroupement. Comme les montants versés sont établis en fonction de la richesse foncière uniformisée, la municipalité issue d'un regroupement pourrait recevoir une compensation inférieure à la somme des montants accordés aux municipalités qui ont été regroupées.

Dans le but d'éliminer cet irritant, il est prévu que les compensations pour la prise en charge de la voirie locale seront calculées de manière à ce que la municipalité issue d'un regroupement reçoive les montants payables aux municipalités parties au regroupement. De plus amples précisions sur les modalités relatives à cette politique seront communiquées ultérieurement.

3.2 LE PROGRAMME D'AIDE À L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU LOCAL

Le Programme d'aide à l'amélioration du réseau local, doté d'un budget annuel de 50 millions de dollars, permettra de contribuer au financement de projets d'amélioration réalisés par les municipalités sur leur réseau. Il peut s'agir de travaux concernant, entre autres choses, l'amélioration :

- de la qualité de la chaussée (travaux sur les couches d'usure, rechargement, etc.) ;
- du drainage (remplacement de ponceaux, etc.) ;
- de la sécurité (correction d'une courbe dangereuse, etc.).

Les quatre cinquièmes de l'enveloppe budgétaire, soit 40 millions de dollars, seront répartis entre les diverses circonscriptions électorales provinciales (C.E.P.) et versés aux municipalités par le Ministre après que ce dernier aura reçu les recommandations de chaque député. La liste des dépenses admissibles et non admissibles pour l'amélioration des routes locales sera transmise aux intervenants concernés.

Le reste de l'enveloppe, soit 10 millions de dollars, sera réservé annuellement au financement de projets à réaliser ou en voie de réalisation, à incidence supramunicipale ou

régionale. Il peut s'agir de projets permettant de répondre à des demandes ponctuelles à caractère urgent ou de tout autre projet important contribuant au développement municipal et intermunicipal.

Les principales modalités de fonctionnement de ce programme se résument comme suit :

- Le ministre délégué aux Transports fera connaître, pour chaque circonscription électorale, l'enveloppe budgétaire qui lui sera allouée annuellement. Cette enveloppe sera déterminée en fonction de l'ensemble du réseau local de niveaux 1 et 2 (les kilomètres déjà à la charge des municipalités et les kilomètres transférés le 1^{er} avril 1993) et de l'indice d'entretien du réseau transféré.
- Il incombera à chaque député, en collaboration avec les municipalités et les M.R.C., d'établir pour sa circonscription la programmation triennale des travaux d'amélioration à effectuer sur le réseau local et de formuler ses recommandations au Ministre. Ce dernier signifiera aux municipalités retenues le montant de l'aide financière qui leur sera allouée.
- Cette aide sera versée à la municipalité dans un délai de 30 jours suivant la réception d'une demande de subvention dûment complétée par la municipalité. Cette demande consiste en une résolution du conseil de la municipalité faisant état, notamment, de la nature des travaux, de leur réalisation et des dépenses engagées à ce titre.

3.3 LE PROGRAMME D'AIDE À LA RÉFECTION DES PONTS ET AUTRES OUVRAGES D'ART

Ce programme permet de contribuer financièrement à la réalisation de travaux majeurs visant la réfection et l'amélioration des ponts et autres ouvrages d'art situés sur les routes du réseau local transférées aux municipalités et de ceux situés sur le réseau supérieur sous la responsabilité des municipalités.

Tel que mentionné au chapitre 2, le ministère des Transports demeure responsable, au moins jusqu'au 1^{er} avril 1997, d'environ 340 ponts dont l'entretien exige, en raison de leur structure complexe, un niveau d'expertise élevé et des équipements élaborés.

Les municipalités assument, pour leur part, la responsabilité des autres ponts situés sur le réseau transféré, le pont faisant partie intégrante de la route. Une enveloppe



budgétaire de l'ordre de 9 millions de dollars est prévue à cet effet.

Cependant, comme il s'agit là d'un domaine d'activité pour lequel les municipalités n'ont pas toute l'expertise technique et administrative nécessaire, une période transitoire d'une durée de quatre ans est prévue pour qu'elles puissent développer et mettre au point leurs connaissances. La section suivante résume brièvement comment seront associés le ministère des Transports et les municipalités pour la gestion des ponts et ouvrages d'art non complexes au cours de cette période transitoire.

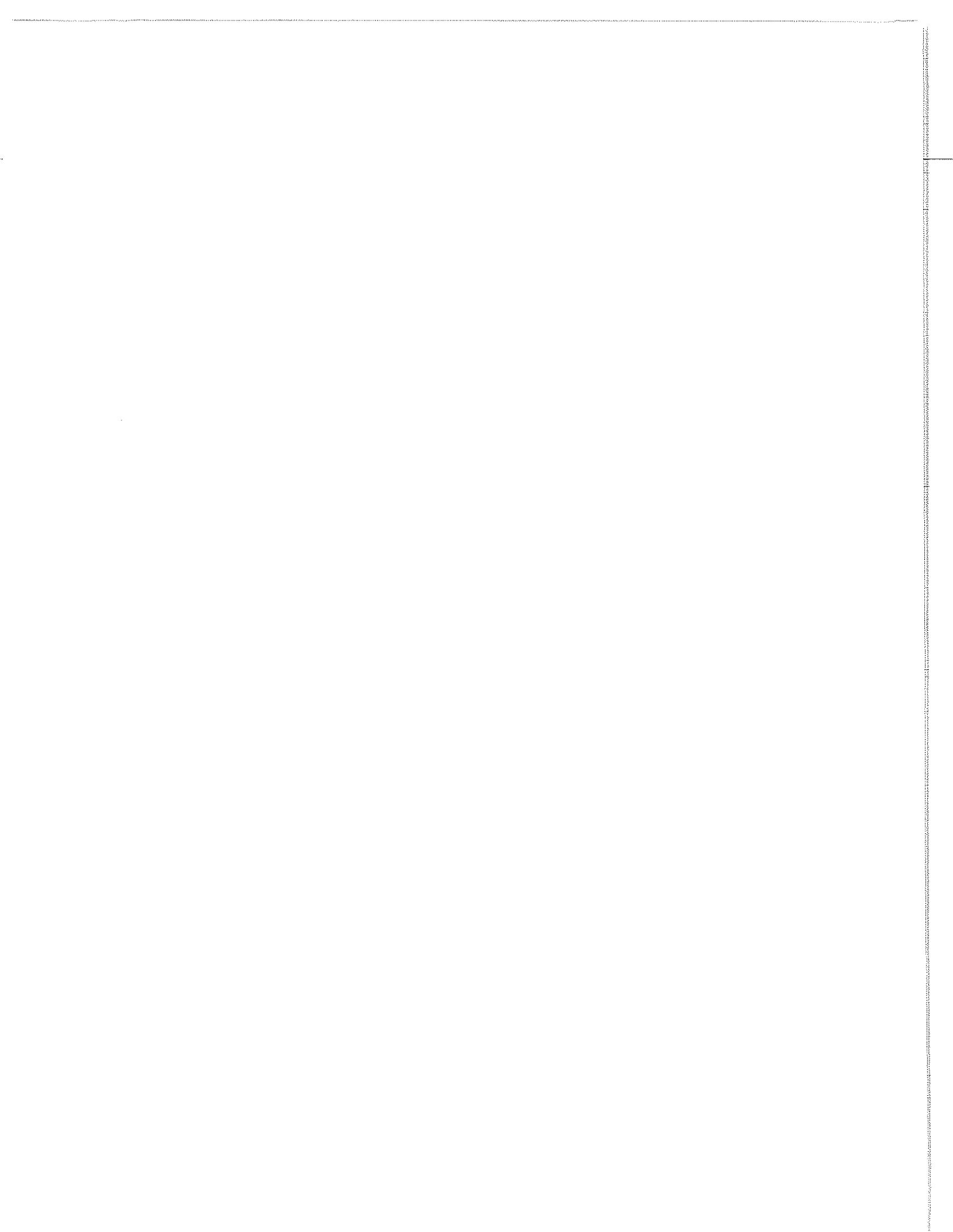
Le Ministère procédera à des inspections sommaires et générales. Pour les travaux d'entretien spécialisés, il remettra aux municipalités les plans et devis ainsi que les documents de soumission accompagnés d'une promesse de subvention maximale égale au montant le moins élevé de l'estimé apparaissant à la programmation approuvée, plus 7 % pour couvrir les coûts de surveillance des travaux effectués par la municipalité, ou du contrat signé majoré de 7 %.

Après le début des travaux, le Ministre versera aux municipalités la totalité de l'aide financière dans un délai de 30 jours suivant la réception d'une copie du contrat signé et entériné par une résolution du conseil de la municipalité.

Il faut souligner que lorsque des travaux de réfection ou de construction d'un pont affecteront ses approches, les coûts inhérents aux travaux réalisés sur ces approches, sur une distance maximale de 15 mètres de chaque côté du pont, seront considérés comme faisant partie du coût imputé à ce pont. Tous les coûts supplémentaires qui résulteront de travaux spécialisés effectués au-delà de cette distance devront alors être imputés à la route.

Enfin, un groupe de travail, formé de représentants du ministère des Transports, de l'U.M.Q. et de l'U.M.R.C.Q., sera prochainement mis sur pied pour revoir les modalités de gestion relatives au Programme d'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art, avant que la période transitoire ne soit terminée.





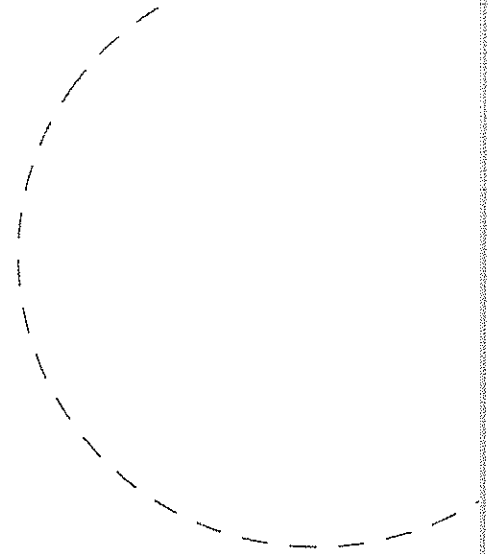
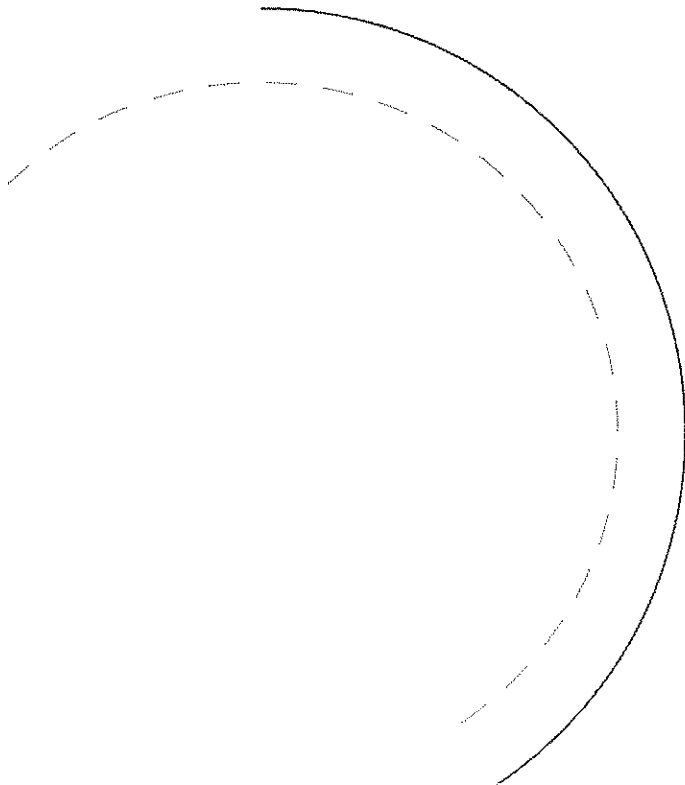


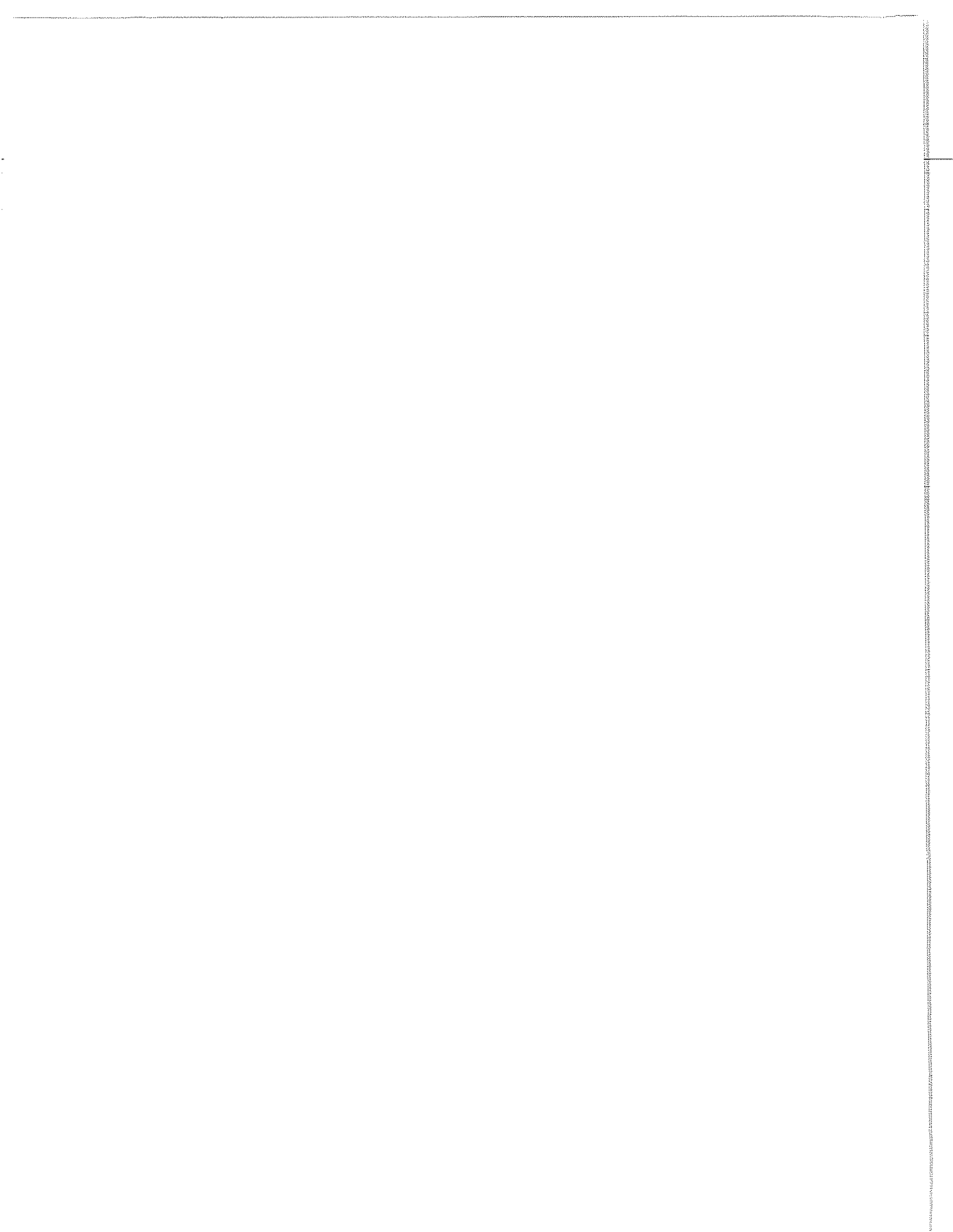
LE SOUTIEN TECHNIQUE

OFFERT PAR

LE MINISTÈRE

DES TRANSPORTS





A fin de permettre aux municipalités d'assumer adéquatement les nouvelles responsabilités qui leur incombent à partir du 1^{er} avril 1993, un important programme de soutien technique a été mis en place par le Ministère. Ce soutien se traduit essentiellement par la diffusion de documents portant sur les méthodes et les techniques d'intervention, la participation à l'élaboration de programmes de formation, la mise en place d'un guichet unique d'information dans chaque direction territoriale ainsi que la prestation de l'expertise ministérielle pour les travaux d'entretien d'été et la prise en charge des ponts et autres ouvrages d'art.

Il importe de préciser que le ministère des Transports n'a aucunement l'intention d'imposer ses normes en matière de construction et d'entretien routiers aux municipalités. Ces dernières demeurent entièrement libres d'établir la qualité de service à offrir, d'entretenir, de réaménager ou de construire des infrastructures de transport selon des normes ou des standards qui leur sont propres.

Le Ministère entend ainsi respecter le principe de l'autonomie municipale préconisé par le nouveau partage des responsabilités routières. Toutefois, les normes établies par le Ministère demeureront à la disposition des municipalités qui désireront s'y conformer.

4.1 MISE EN PLACE D'UN GUICHET UNIQUE D'INFORMATION DANS CHAQUE DIRECTION TERRITORIALE

Le Ministère s'est engagé auprès du monde municipal à mettre en place une structure d'accueil efficace afin de répondre aux préoccupations techniques et opérationnelles des agents municipaux ayant à travailler sur le nouveau réseau transféré.

Pour le Ministère, cette structure d'accueil se traduit par un guichet unique d'information dans chaque direction territoriale; chacune ayant préalablement désigné un interlocuteur et un substitut dont le mandat consiste à :

- 1° répondre aux questions des municipalités;
- 2° informer les municipalités quant aux normes et techniques opérationnelles utilisées par le Ministère;
- 3° trouver auprès des unités centrales du Ministère les réponses aux questions relatives à des domaines spécialisés.

Le service de soutien technique aux municipalités a pour objet la mise en place de mécanismes d'information. Il exclut toute activité de conception, de surveillance ou d'exécution de travaux à la place des municipalités.

4.2

DIFFUSION DES NORMES, GUIDES ET DOCUMENTS SUR LES MÉTHODES ET LES TECHNIQUES D'INTERVENTION

Le Ministère dispose d'une vaste documentation pouvant aider les municipalités à réaliser leurs nouveaux mandats. Il s'est donc engagé à diffuser ces informations le plus largement possible. Ce soutien technique prendra deux formes précises :

- 1° transmission aux municipalités des informations pertinentes sur le réseau transféré (inventaires, rapports d'inspection, rapports sur les interventions réalisées ou projetées, études d'impact, plans des ouvrages construits ou prévus, etc.);
- 2° mise à la disposition des municipalités des guides, normes, manuels de référence, études, méthodes de travail et techniques d'intervention, etc.

Les documents actuellement disponibles ont été regroupés en trois grandes catégories : les documents essentiels, les documents utilitaires et les autres documents dits d'information.

Les documents essentiels

Il s'agit de documents indispensables aux municipalités dans l'exercice de certaines activités dont elles seront désormais responsables. Ils sont au nombre de quatre et seront mis à la disposition de toutes les municipalités gratuitement.

Ces documents sont les suivants :

- 1° *Cahier des charges et devis généraux* (C. C. D. G.);
- 2° *La signalisation routière au Québec*;
- 3° *Guide d'entretien d'été*;
- 4° *Guide d'entretien des structures*.

Les documents utilitaires

Ces documents contiennent des informations susceptibles d'intéresser les municipalités dans l'exercice de leurs activités. Une liste exhaustive des documents utilitaires sera fournie aux municipalités qui devront faire l'acqui-



tion des documents désirés selon les modalités établies à cet effet ou dans les librairies des Publications du Québec.

Plus particulièrement, sept documents seront disponibles pour consultation sur place dans chacune des directions territoriales, ces dernières jouant le rôle de guichet unique d'information pour les municipalités :

- 1° *Guide de préparation des projets routiers* ;
- 2° *Devis général d'entretien d'hiver* ;
- 3° *Guide technique sur les opérations de déneigement et de déglacage* ;
- 4° *Ponts et ponceaux – Lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique* ;
- 5° *Guide sur la conception environnementale de l'amélioration des routes locales à faible débit de circulation* ;
- 6° *Combattre le bruit de la circulation routière – Techniques d'aménagement et d'interventions municipales* ;
- 7° Série de cahiers de normes (en voie de révision).

Les documents d'information

Les autres documents dits d'information, tels les plans d'aménagement, les plans et devis, etc., disponibles au Ministère, seront remis gratuitement aux municipalités. Quant à la documentation sur les structures, elle sera transmise aux municipalités de façon progressive au cours des quatre années de transition.

4.3

PARTICIPATION À L'ÉLABORATION DE SESSIONS DE FORMATION RÉPONDANT AUX BESOINS SPÉCIFIQUES DES MUNICIPALITÉS

Le Ministère participera à l'élaboration de programmes de formation destinés à répondre aux besoins spécifiques des municipalités en ce qui concerne, notamment, l'inspection générale des structures, le choix des interventions appropriées, la préparation des plans et devis ainsi que l'exécution des travaux.

Selon les besoins, l'expertise du Ministère pourrait être mise à profit pour établir le contenu de cours en collaboration avec des cégeps, des universités, les unions de municipalités, l'Association québécoise du transport et des routes (A.Q.T.R.), etc.

4.4

PRESTATION DE L'EXPERTISE MINISTÉRIELLE POUR LA PRISE EN CHARGE DU RÉSEAU LOCAL

Ayant assumé l'entière responsabilité du réseau routier pendant de nombreuses années, le Ministère a acquis une expérience unique. Afin de faciliter le transfert de la responsabilité de l'entretien du réseau local, le Ministère fera profiter les municipalités de son expertise par tous les moyens déjà cités, guichet unique, documentation et formation. Le Ministère accordera toutefois une attention particulière à l'entretien d'été ainsi qu'aux ponts et autres ouvrages d'art. Soulignons enfin que les municipalités possèdent déjà une bonne expertise en ce qui a trait à l'entretien d'hiver.

L'entretien d'été

Afin de permettre aux municipalités d'assumer adéquatement leurs responsabilités quant à la gestion du réseau local, il importe que le ministère des Transports les fasse bénéficier de son expertise en matière d'entretien d'été de ce réseau.

Pour ce faire, le Ministère met à la disposition de chaque municipalité le *Guide d'entretien d'été* qui leur fournira les informations nécessaires sur chaque opération de même que les devis types pour les travaux à contrat. Il est à noter que la plupart des municipalités déterminent déjà leurs besoins ainsi que l'ordre de priorité des travaux pour leur propre réseau.

De plus, il apparaît nécessaire d'informer les municipalités sur les opérations avec lesquelles elles ne sont pas familières et qui nécessitent certaines actions préalables.

Les grandes étapes de réalisation des travaux d'été sont les suivantes :

- 1° déterminer les besoins d'intervention et établir les priorités de la municipalité ;
- 2° préciser les limites de ce qu'elle entend réaliser selon le budget déterminé ;
- 3° préciser la manière dont elle entend réaliser ses interventions, soit à contrat ou en régie ;
- 4° donner suite aux procédures contractuelles ou encore déterminer et obtenir les diverses ressources humaines et matérielles requises pour la réalisation en régie ;
- 5° coordonner la réalisation des interventions prévues ;



6° faire le suivi de ses réalisations en vue d'en améliorer le fonctionnement futur.

Les ponts et autres ouvrages d'art

Conformément à l'article 50 de la nouvelle *Loi sur la voirie* «le ministre des Transports peut, à la demande d'une municipalité, lui offrir un soutien technique et administratif aux fins de lui faciliter la prise en charge, pendant une période transitoire devant se terminer au plus tard le 1^{er} avril 1997, d'un pont qui n'est pas mentionné à un décret prévu aux articles 33 et 49.»

Ainsi, durant une période de transition d'une durée de quatre ans, le Ministère inspectera les structures, proposera des options d'intervention, assurera un suivi technique et participera au développement de l'expertise des municipalités et des firmes privées. Durant cette même période, les responsables municipaux recevront une formation appropriée.

Le soutien technique que le Ministère entend mettre à la disposition des municipalités prendra la forme suivante :

- Le ministère des Transports assistera les municipalités qui devront s'engager activement pour la réalisation de toutes leurs inspections sommaires et générales qui se font habituellement tous les trois ans. Pour ce faire, le Ministère établira la programmation de ces inspections, fournira tout l'équipement spécialisé nécessaire ainsi qu'un ingénieur, spécialement formé à cette fin, qui assumera la responsabilité technique de l'inspection. Le Ministère procédera aussi à l'évaluation des ponts si ces derniers sont classés «faibles de conception.»
- Le rapport d'inspection et le rapport d'évaluation, au besoin, seront par la suite transmis aux municipalités, accompagnés d'une lettre recommandant à ces dernières les mesures à prendre les plus appropriées.
- Après entente avec la municipalité sur ces mesures, le projet sera inscrit au Programme d'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art.
- Lorsque les crédits seront disponibles, le Ministère préparera les plans et devis pour appel d'offres et remettra le tout à la municipalité accompagné d'une promesse de subvention telle que décrite au chapitre précédent. Cette subvention sera versée en entier, dès le début des travaux, sur présentation d'une résolution municipale.
- Pendant la réalisation des travaux, le Ministère entend aussi soutenir techniquement, au besoin, le surveillant

de la municipalité, ce soutien étant assuré par le concepteur ou tout autre représentant régional du Ministère.

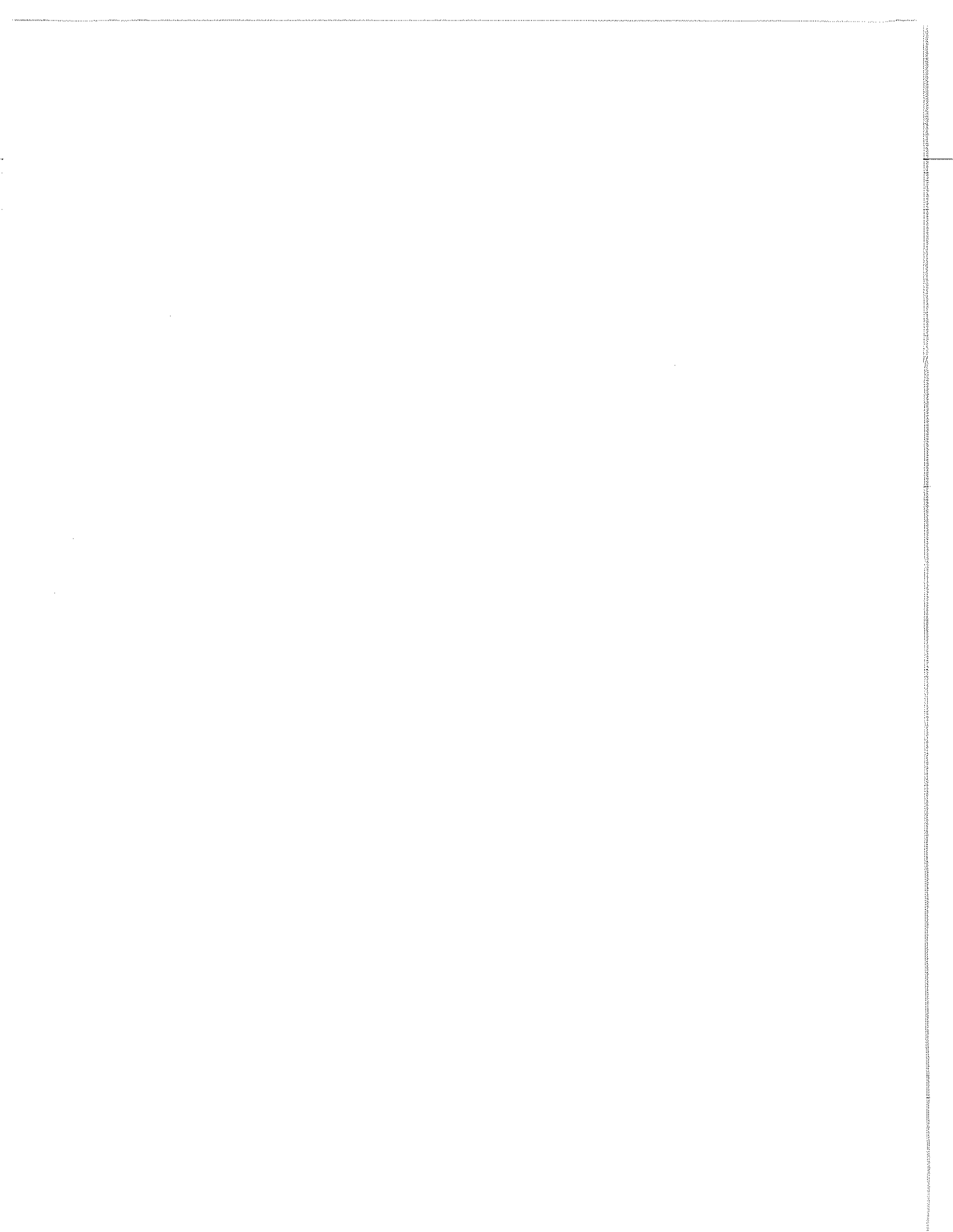
- Si la municipalité se montre insatisfaite de la subvention accordée au début des travaux, elle pourra adresser une demande de subvention additionnelle au représentant régional du Ministère. Le cas échéant, la municipalité devra justifier sa demande en y annexant la documentation appropriée.

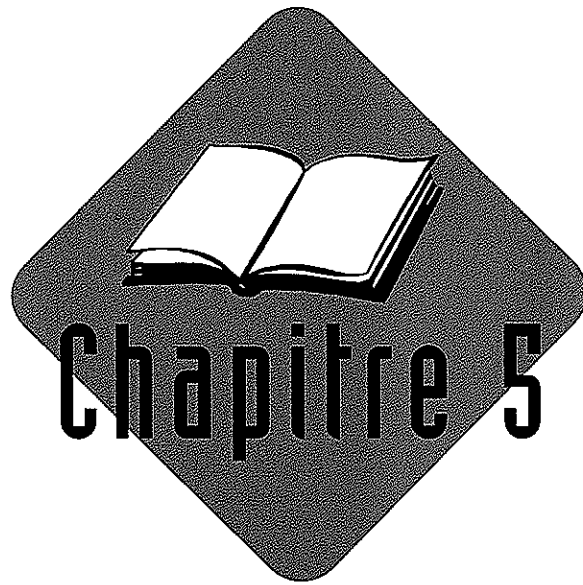
Au cours de cette même période de quatre ans, afin d'aider les municipalités à acquérir l'autonomie technique et administrative nécessaire à la prise en charge de ces ponts, le Ministère entend prendre les mesures suivantes :

- Considérant que près de la moitié des ouvrages d'art remis aux municipalités sont des ponts acier-bois, le ministère des Transports a préparé un manuel des ponts acier-bois qui couvre la conception, la construction, l'inspection, l'entretien et l'évaluation de ce type de ponts. Le manuel ainsi qu'un cours de formation de deux jours couvrant tous ces aspects seront mis à la disposition d'organismes regroupant les municipalités tels que l'U.M.Q. et l'U.M.R.C.Q. ou d'organismes ayant comme mission le regroupement d'intervenants du milieu des infrastructures de transport comme, par exemple, l'Association québécoise du transport et des routes (A.Q.T.R.). Ce ou ces organismes pourront par la suite offrir ces cours auprès des municipalités ou des ingénieurs-conseils les représentant.
- De la même façon, au cours de l'année 1993, le ministère des Transports publiera son manuel d'entretien des structures complètement remis à jour. Ce manuel ainsi qu'un cours d'environ quatre jours seront mis à la disposition de ces mêmes organismes pour qu'ils soient diffusés auprès des municipalités.
- Comme la nouvelle *Loi sur la voirie* prévoit qu'une municipalité est tenue «de procéder à la vérification des ponts dont l'entretien lui incombe», le ministère des Transports mettra aussi à la disposition de ces organismes son système d'inspection des structures avec le cours qui s'y rattache, ainsi que son programme de formation des surveillants de chantier, si le besoin se fait sentir.

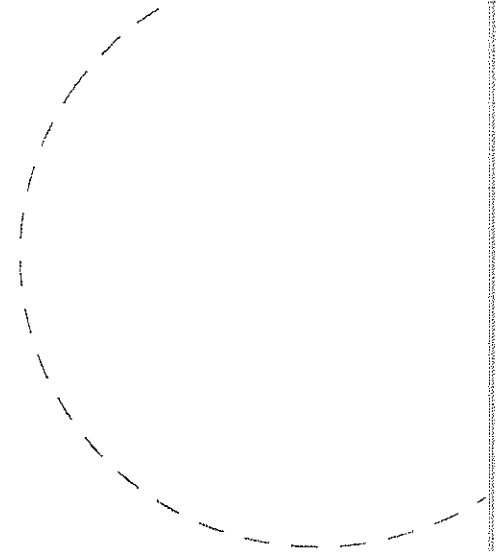
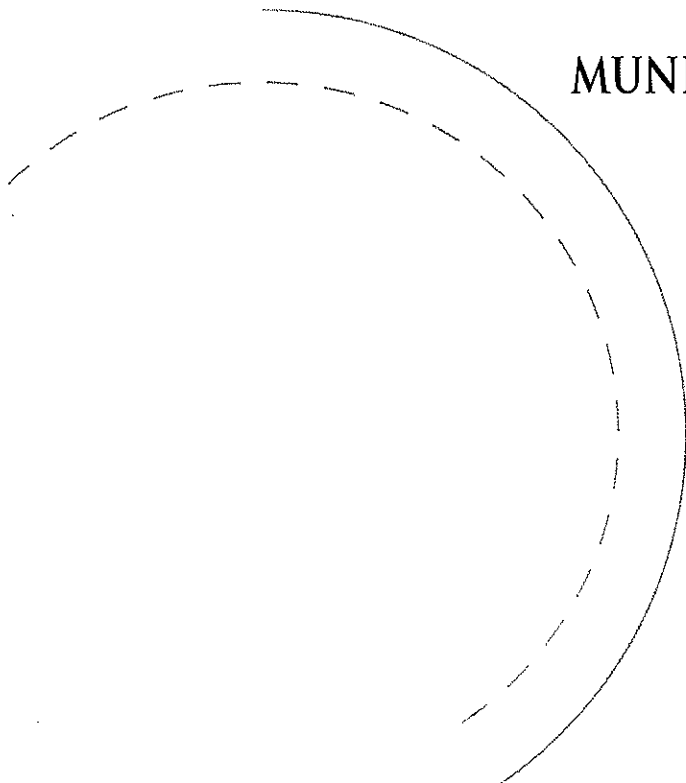
Ainsi, le 1^{er} avril 1997, les municipalités ou leurs représentants techniques auront reçu la formation nécessaire pour effectuer, sans le soutien du ministère des Transports, leurs inspections sommaires et générales, choisir les interventions appropriées, préparer les plans et devis et superviser l'exécution des travaux pour les ponts qui relèveront dès lors de leur entière responsabilité.

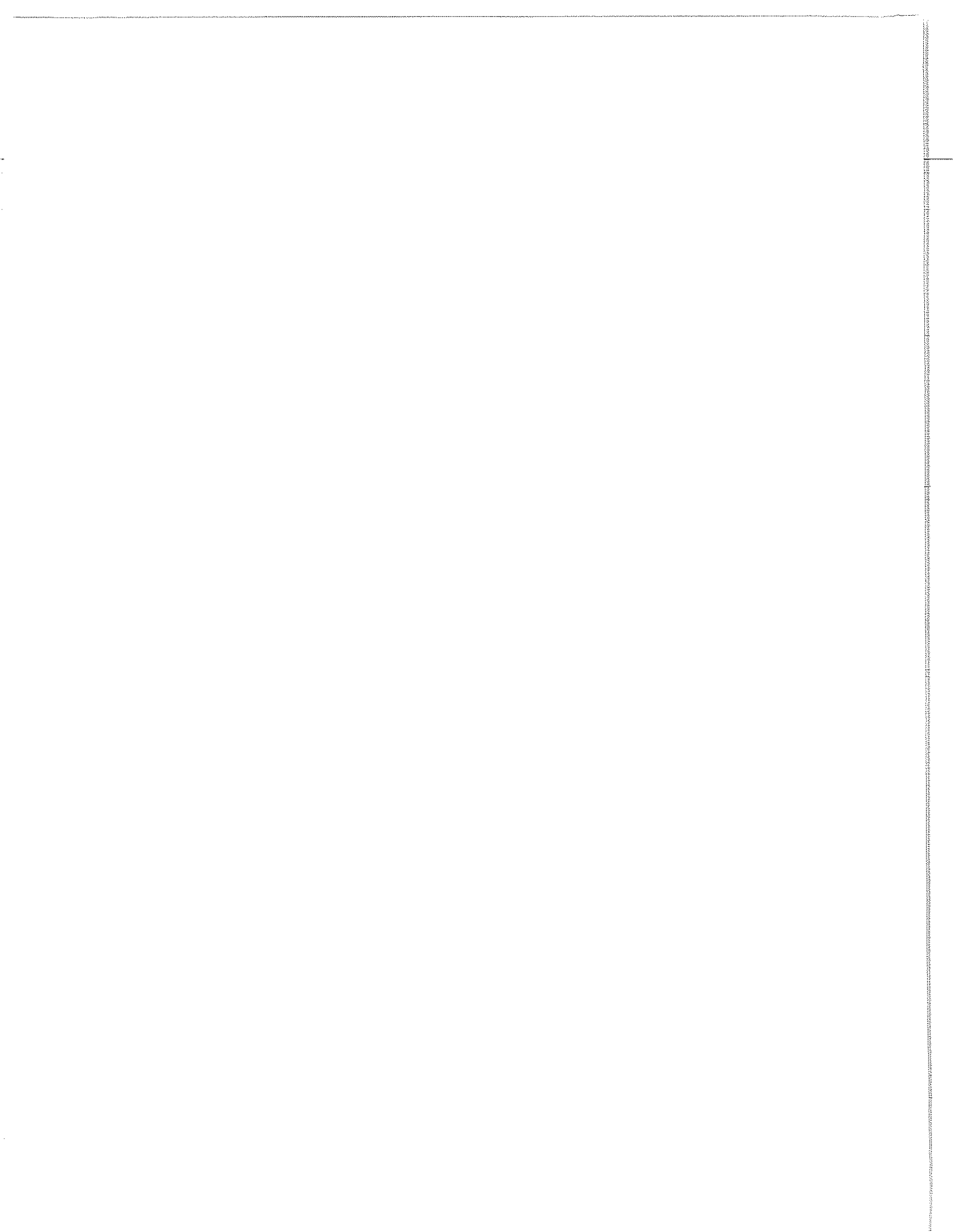






LES MODALITÉS
DE GESTION
DU RÉSEAU LOCAL
PAR LES
MUNICIPALITÉS





La nouvelle *Loi sur la voirie* vient préciser la compétence du ministre des Transports et des municipalités quant à la gestion de leur réseau respectif.

En plus d'apporter certaines précisions concernant le régime de propriété des routes, cette loi énonce les exonérations de responsabilité dont les municipalités bénéficieront dorénavant relativement à certains domages et établit les règles de partage de responsabilité qui s'appliquent lorsqu'une route ou un pont traverse la limite commune des territoires de deux municipalités. Également, la loi prévoit la conclusion d'ententes entre le ministre des Transports et les municipalités aux fins notamment de faciliter la prise en charge de l'un ou l'autre des deux réseaux.

Outre cette loi, le *Code de la sécurité routière* (L.R.Q., c. C-24.2) prévoit certaines règles auxquelles les municipalités doivent se conformer dans la gestion de leur réseau. Il s'agit notamment des règles régissant la signalisation routière, l'établissement des limites de vitesse et le trafic lourd.

5.1 LE RÉGIME DE PROPRIÉTÉ DES ROUTES

La nouvelle *Loi sur la voirie* ne change pas le régime de propriété des routes. Règle générale, les municipalités conservent la propriété de toutes les routes situées sur leur territoire, y compris celles dont l'entretien relève du ministre des Transports. Pour sa part, le Ministre demeure propriétaire des autoroutes administrées par l'Office des autoroutes du Québec avant le 1^{er} janvier 1983 et de toutes celles déclarées «autoroutes» par décret du gouvernement, c'est-à-dire l'autoroute des Laurentides (A-15), l'autoroute des Cantons-de-l'Est (A-10), l'autoroute de la Rive-Nord (A-40), l'autoroute Chomedey (A-13), etc.

La nouvelle loi porte uniquement sur le réseau routier dont le ministre des Transport est responsable. Elle confirme le pouvoir de gestion du Ministre à l'égard d'une route dont il n'est pas propriétaire mais dont il a la gestion. Il peut à cet égard poser tous les actes et exercer tous les droits d'un propriétaire. Il est en outre investi des pouvoirs nécessaires à ces fins et assume les obligations y afférant.

5.2 LES ENTENTES

Afin de permettre aux municipalités d'assumer pleinement les responsabilités qui leur incombent à la suite du transfert de la voirie locale, la *Loi sur la voirie* prévoit de façon explicite qu'elles peuvent conclure des ententes quant à la gestion de leur réseau.

Il peut s'agir d'ententes avec le ministre des Transports pour la réalisation de certains travaux routiers sur le réseau supérieur et celui d'accès aux ressources situés en territoire municipalisé, ou encore avec une ou des municipalités limitrophes pour la prise en charge des routes et des ponts mitoyens.

L'annexe 5 fournit les informations essentielles qu'il y a lieu de prendre en compte lors de l'élaboration d'une entente intermunicipale.

Ententes avec le ministre des Transports

A) Ententes pour l'entretien de certains tronçons du réseau supérieur et de chemins d'accès aux ressources

Comme le nouveau partage amène le ministre des Transports à prendre la responsabilité de certains tronçons du réseau supérieur et de chemins d'accès aux ressources dont l'entretien incombait antérieurement aux municipalités, il pourrait s'avérer intéressant, pour des raisons d'efficacité, que ces dernières continuent à effectuer ces travaux pour le compte du Ministre.

En ce qui concerne les routes du réseau supérieur relevant du ministre des Transports en milieu urbain, celui-ci pourra convenir d'ententes afin que les municipalités effectuent, aux frais du gouvernement, les travaux qui s'imposent sur ces artères.

B) Ententes pour l'entretien du réseau à la charge des municipalités

En vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par la nouvelle *Loi sur la voirie*, le ministre des Transports pourra conclure une entente avec une municipalité prévoyant qu'il effectue, aux frais de cette dernière, des travaux de construction, de réfection ou d'entretien sur une route dont elle est responsable de la gestion.



Cette loi prévoit aussi qu'elle a **préséance sur tout protocole d'entente ou entente conclu, avant le 1^{er} avril 1993, entre le ministre des Transports et une municipalité locale** par lequel le Ministre ou la municipalité s'engage à construire, refaire ou entretenir une route, à moins que le Ministre n'en décide autrement. En d'autres termes, le partage de responsabilités routières établi par la *Loi sur la voirie* prévaut sur toute entente existante, sauf si le Ministre décide qu'il y a lieu de maintenir une entente.

Ententes avec une municipalité limitrophe pour la prise en charge des routes et des ponts mitoyens

Sous réserve de toute entente, chaque municipalité est responsable de la gestion de toute route ou partie de route située sur son territoire. Elle est également tenue de procéder à la vérification des ponts dont l'entretien lui incombe.

Par ailleurs, lorsqu'une route ou un pont traverse la limite commune des territoires de deux municipalités locales, de telle façon que la responsabilité de la gestion des parties de la route ou du pont situées de part et d'autre de la limite doit être assumée par la même municipalité, les municipalités concernées doivent conclure une entente afin que la route ou le pont soit maintenu en bon état.

Si les municipalités font défaut de conclure une entente, l'une d'elles peut demander à la Commission municipale du Québec :

- de se prononcer sur la nécessité de faire assumer par la même municipalité la responsabilité de la gestion des parties de la route ou du pont situées de part et d'autre de la limite commune des territoires municipaux ;
- de décider laquelle des municipalités a cette responsabilité ;
- de prévoir les règles du partage des responsabilités et des dépenses¹⁰.

Les municipalités concernées pourront fournir une copie écrite de ces ententes aux représentants régionaux du

ministère des Transports afin qu'ils puissent identifier la municipalité responsable de l'entretien de la route ou du pont mitoyen.

Ententes pour l'entretien des passages à niveau

La nouvelle *Loi sur la voirie* énonce clairement qu'à partir du 1^{er} avril 1993, les municipalités assument les droits et obligations du ministre des Transports quant aux passages à niveau ainsi qu'aux viaducs de voie ferrée situés sur le réseau transféré.

5.3

LES SERVITUDES DE NON-ACCÈS

Les servitudes (de non-accès, de non-construction, de vue, de déboisement, etc.) qui ont été imposées par le ministre des Transports avant le 1^{er} avril 1993 sur des routes qui deviennent, à compter du 1^{er} avril 1993, sous la responsabilité des municipalités, ne pourront être levées ou abandonnées sans l'accord du ministre des Transports. Ce dernier s'engage à collaborer lorsqu'une demande lui sera transmise.

5.4

L'ACQUISITION DE BIENS IMMEUBLES APRÈS LE 1^{ER} AVRIL 1993

Le ministre des Transports peut poursuivre, après le 31 mars 1993, l'acquisition, de gré à gré ou par expropriation, de biens immeubles en vue de la réalisation de travaux sur une route devenue, le 1^{er} avril 1993, à la charge d'une municipalité locale. Il peut céder tout bien immeuble ainsi acquis à la municipalité locale, à titre gratuit, pour qu'elle réalise de tels travaux. Les frais relatifs à cette cession sont toutefois à la charge de la municipalité.

5.5

LES IMMEUBLES ET LES BANCs DE GRAVIER

Les immeubles qui ne sont pas utilisés pour la construction ou la réfection d'une route et qui ont été acquis par le ministre des Transports demeurent sa propriété. Conformément à l'article 13 de la *Loi sur la voirie*, le ministre des Transports peut disposer d'un bien qui n'est plus requis pour les fins auxquelles il était destiné ou le louer.

Les bancs de gravier (carrières, sablières) demeurent toujours la propriété du ministre des Transports qui les

10. *Loi sur les cités et villes* (L.R.Q., c. C-19), articles 467.17 et 467.18, ajoutés par (L.Q. 1992, c. 54), article 58.
Code municipal du Québec (L.R.Q., c. C-27.1), articles 711.22 et 711.23, ajoutés par (L.Q. 1992, c. 54), article 63.



utilise pour les fins auxquelles ils ont été acquis et demeurent à son usage exclusif.

Le ministre des Transports pourra éventuellement, dans certains cas et lorsqu'il le jugera à propos, transférer ses droits ou partager ses droits à l'égard d'un banc de gravier avec une municipalité, dans la mesure où les droits acquis par le Ministre le permettent. Lorsque l'exploitation d'un banc de gravier sera terminée, le ministre des Transports pourra en disposer, soit en fonction de son titre d'acquisition (rétrocession au propriétaire), soit conformément à la réglementation applicable.

5.6 INFORMATION SUR LES RÈGLES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La signalisation routière

La nouvelle loi n'apporte aucun changement quant à la responsabilité des municipalités en matière de signalisation routière. Elle ne fait qu'étendre cette responsabilité puisque les municipalités deviennent responsables d'un plus grand nombre de kilomètres de routes, c'est-à-dire les routes locales de niveaux 1 et 2 transférées le 1^{er} avril 1993.

Conformément à l'article 289 du *Code de la sécurité routière* (L.R.Q., c. C-24.2), les panneaux de signalisation installés sur les routes relevant de l'autorité municipale (les routes locales 1 et 2 transférées le 1^{er} avril 1993 et les routes déjà à la charge des municipalités) doivent être conformes aux normes établies par le ministre des Transports, normes que l'on retrouve au Règlement sur la signalisation routière et également dans la publication intitulée *La signalisation routière au Québec*. Des exemplaires de cette publication sont disponibles à la Direction des communications du ministère des Transports, au (418) 643-6864.

La signalisation touristique commerciale

Depuis 1988, le ministère des Transports a conclu plus de 1 800 contrats de signalisation touristique avec des propriétaires d'équipements touristiques. Ces contrats sont d'une durée de trois ans et les coûts s'y rattachant couvrent les frais de fabrication, d'installation et d'entretien des panneaux.

La signalisation touristique est caractérisée par des panneaux bleus sur lesquels on trouve le pictogramme du type d'équipement signalé, son nom, une flèche de

direction ainsi qu'un nombre indiquant la distance à franchir jusqu'à l'équipement touristique.

La politique ministérielle de signalisation touristique repose sur les principes suivants :

- 1° **l'autofinancement** : le propriétaire d'un équipement touristique admissible à la signalisation assume le coût de la signalisation ;
- 2° **l'accessibilité** de la signalisation à tout équipement touristique répondant aux critères d'admissibilité ;
- 3° **l'uniformité** de la signalisation quant à la dimension des panneaux, leur localisation, leur couleur et leur contenu (un pictogramme, le nom de l'équipement, la distance et la direction) ;
- 4° **l'acheminement** complet de cette signalisation, jusqu'au site d'équipement touristique, sur la totalité du réseau routier québécois, peu importe de qui relève l'entretien de la route sur laquelle les panneaux sont installés.

Comme un certain nombre de ces panneaux étaient installés dans l'emprise des routes faisant partie du réseau transféré aux municipalités, et considérant les obligations du ministre des Transports envers les propriétaires quant à l'entretien de ces panneaux, il importait de faire en sorte que cet entretien puisse se poursuivre jusqu'à la fin du contrat.

Pour ce faire, la *Loi sur la voirie* prévoit une disposition transitoire permettant au ministre des Transports de poursuivre, jusqu'au 31 mars 1994, la gestion de son programme de signalisation touristique commerciale sur le réseau local transféré aux municipalités le 1^{er} avril 1993.

Quant aux municipalités, elles conservent l'entière responsabilité de l'entretien des panneaux de signalisation touristique situés sur le réseau qu'elles entretenaient déjà avant le 1^{er} avril 1993 et, à compter du 1^{er} avril 1994, cette responsabilité sera étendue à l'entretien des panneaux situés sur le réseau transféré¹¹.

La brochure intitulée *La politique de signalisation touristique*, préparée par le ministère des Transports en collaboration avec le ministère du Tourisme, permettra de

11. *Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives* (L.Q. 1992, c. 54), article 54 (annexe 1).



répondre à vos principales interrogations concernant les principes et les règles qui régissent la signalisation touristique au Québec.

Il est possible de se procurer un exemplaire de cette brochure en s'adressant à la Direction des communications du ministère des Transports, au (418) 643-6864.

La procédure concernant la détermination des limites de vitesse

Signalons qu'après le 1^{er} avril 1993, la procédure concernant la détermination des limites de vitesse demeure la même que celle qui avait cours auparavant. En effet, conformément au paragraphe 4 de l'article 626 du *Code de la sécurité routière*, une municipalité a le pouvoir de fixer la vitesse minimale ou maximale des véhicules routiers dans son territoire, sauf sur les chemins publics dont l'entretien est sous la responsabilité du ministre des Transports.

Cependant, l'article 299 du Code permet à toute municipalité de déterminer, **par règlement**, une limite de vitesse différente de celle établie par l'article 328 du Code. Dans ce cas, la municipalité doit indiquer cette vitesse différente au moyen d'une signalisation.

De plus, en vertu de l'article 627 du Code, le règlement qui établit une vitesse différente doit recevoir l'approbation du ministre des Transports pour entrer en vigueur. À cet effet, l'article 628 du Code confère au ministre des Transports le pouvoir d'approuver en tout ou en partie un règlement, une résolution ou une ordonnance visé à l'article 627. Le Ministre a également le pouvoir d'enlever toute signalisation installée sans son approbation.

La politique sur le trafic lourd et les matières dangereuses

La politique sur le trafic lourd et les matières dangereuses s'applique au réseau routier dont la responsabilité incombe au ministre des Transports et aux municipalités. Elle vise à assurer une plus grande cohérence dans le traitement des demandes de modifications de règlements municipaux soumises à l'approbation du ministre des Transports pour régir la circulation du trafic lourd et des matières dangereuses.

Cette politique s'étend donc aux routes transférées aux municipalités, puisqu'en vertu de l'article 626 du *Code de la sécurité routière* (L.R.Q., c. C-24.2), le pouvoir de

réglementer les charges sur une route donnée appartient à l'entité responsable de son entretien.

En effet, en vertu du 5^e paragraphe de l'article 626 du Code, une municipalité a le pouvoir de prohiber la circulation de tout véhicule sur son territoire. Elle peut également limiter les charges et les dimensions sur les chemins publics dont elle a la responsabilité de l'entretien.

Par ailleurs, l'article 627 du *Code de la sécurité routière* prescrit que tout règlement municipal relatif à la circulation des véhicules lourds et des matières dangereuses demeure soumis à l'approbation du ministre des Transports.

Pour de plus amples informations sur les objectifs et les principes qui sous-tendent cette politique, nous vous invitons à consulter la brochure intitulée *Politique sur la circulation des véhicules lourds et des matières dangereuses*, publiée par le ministère des Transports en décembre 1991.

Pour obtenir un exemplaire de cette brochure, on peut s'adresser à la Direction du transport routier des marchandises, au (418) 643-3743.

La gestion du trafic lourd en période de dégel

L'article 626, paragraphe 5, du *Code de la sécurité routière* confère à toute municipalité le pouvoir de réglementer pour prohiber, avec ou sans exception, la circulation de tout véhicule routier dans les rues qu'elle indique, cette prohibition pouvant correspondre à la période de dégel. Conformément à l'article 627 du Code, ce règlement doit toutefois recevoir l'approbation du ministre des Transports pour entrer en vigueur.

5.7

LES EXONÉRATIONS DE RESPONSABILITÉ APPLICABLES AUX MUNICIPALITÉS

À partir du 1^{er} avril 1993, les exonérations de responsabilité dont bénéficie le ministre des Transports à l'égard de son réseau routier sont également applicables aux municipalités pour la gestion de leurs propres routes.



En effet, la *Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives* (L.Q.1992, c. 54) modifie la *Loi sur les cités et villes* (L.R.Q., c. C-19) et le *Code municipal du Québec* (L.R.Q., c. C-27.1), aux fins d'exonérer toute municipalité de la responsabilité des dommages causés par ¹² :

- la présence d'un objet sur la chaussée, que cet objet provienne ou non d'un véhicule automobile ou qu'il soit projeté par celui-ci ;
- l'état de la chaussée aux pneus ou au système de suspension d'un véhicule automobile ;
- l'absence d'une clôture entre l'emprise d'une route et un terrain contigu ;
- la faute d'un constructeur ou d'un entrepreneur à qui des travaux de construction, de réfection ou d'entretien ont été confiés.

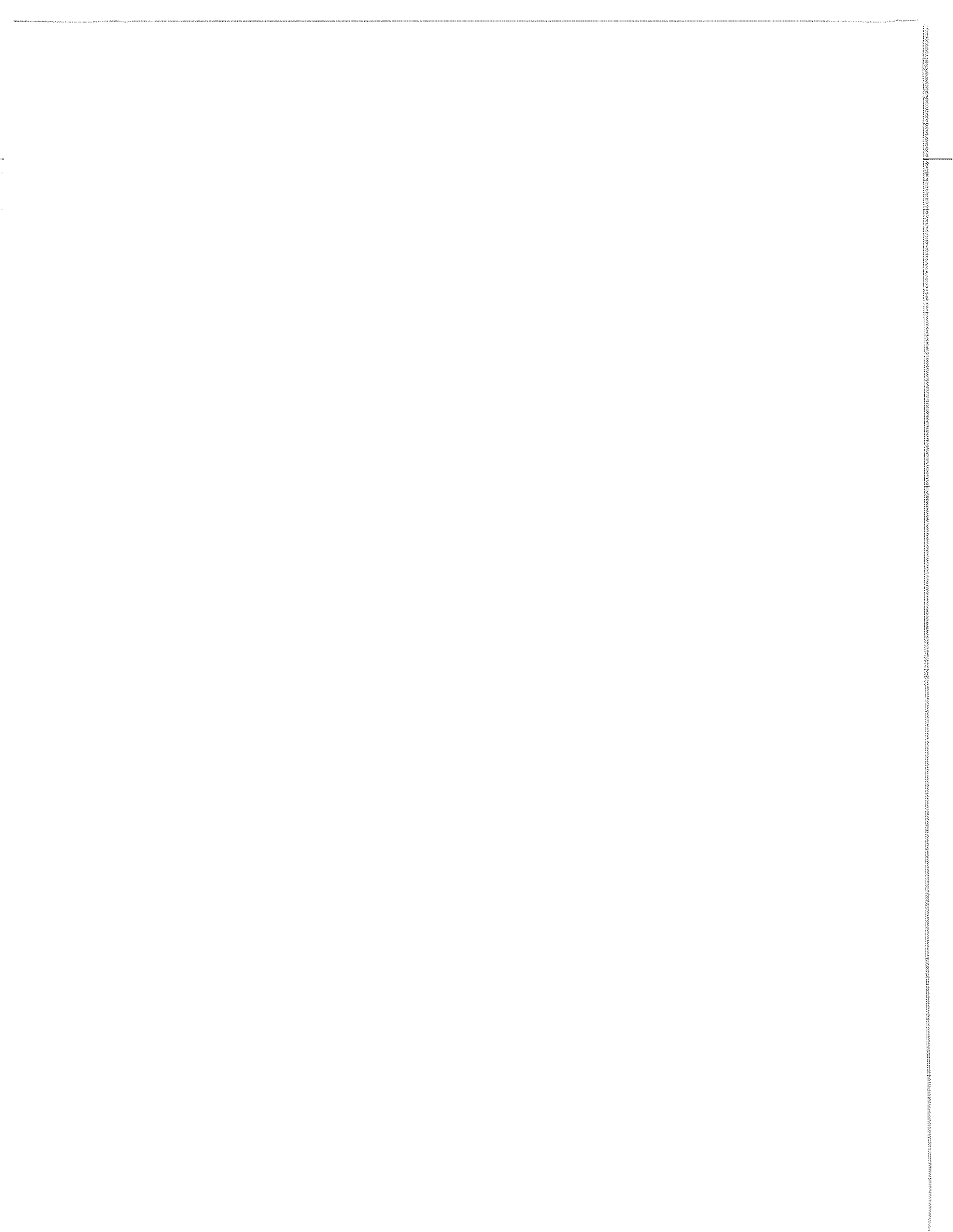
Une municipalité pourra également ne pas être tenue responsable de la perte ou de la diminution d'un commerce, de la dépréciation à la valeur d'une propriété, ni d'autres dommages ou inconvénients causés par :

- la suppression d'un passage à niveau ;
- la construction ou la réfection d'une route ou d'un détournement.


Il est à noter que les présentes exonérations de responsabilité, applicables tant aux municipalités qu'au ministre des Transports, ne sont pas absolues. En effet, ceux-ci peuvent être tenus responsables de dommages s'il est démontré qu'ils ont commis une faute grave quant à l'entretien de leurs routes.

12. *Loi sur les cités et villes* (L.R.Q., c. C-19), articles 604.1 à 604.4, ajoutés par (L.Q. 1992, c. 54), article 59.
Code municipal du Québec (L.R.Q., c. C-27.1), articles 725.1 à 725.4, ajoutés par (L.Q. 1992, c. 54), article 64.

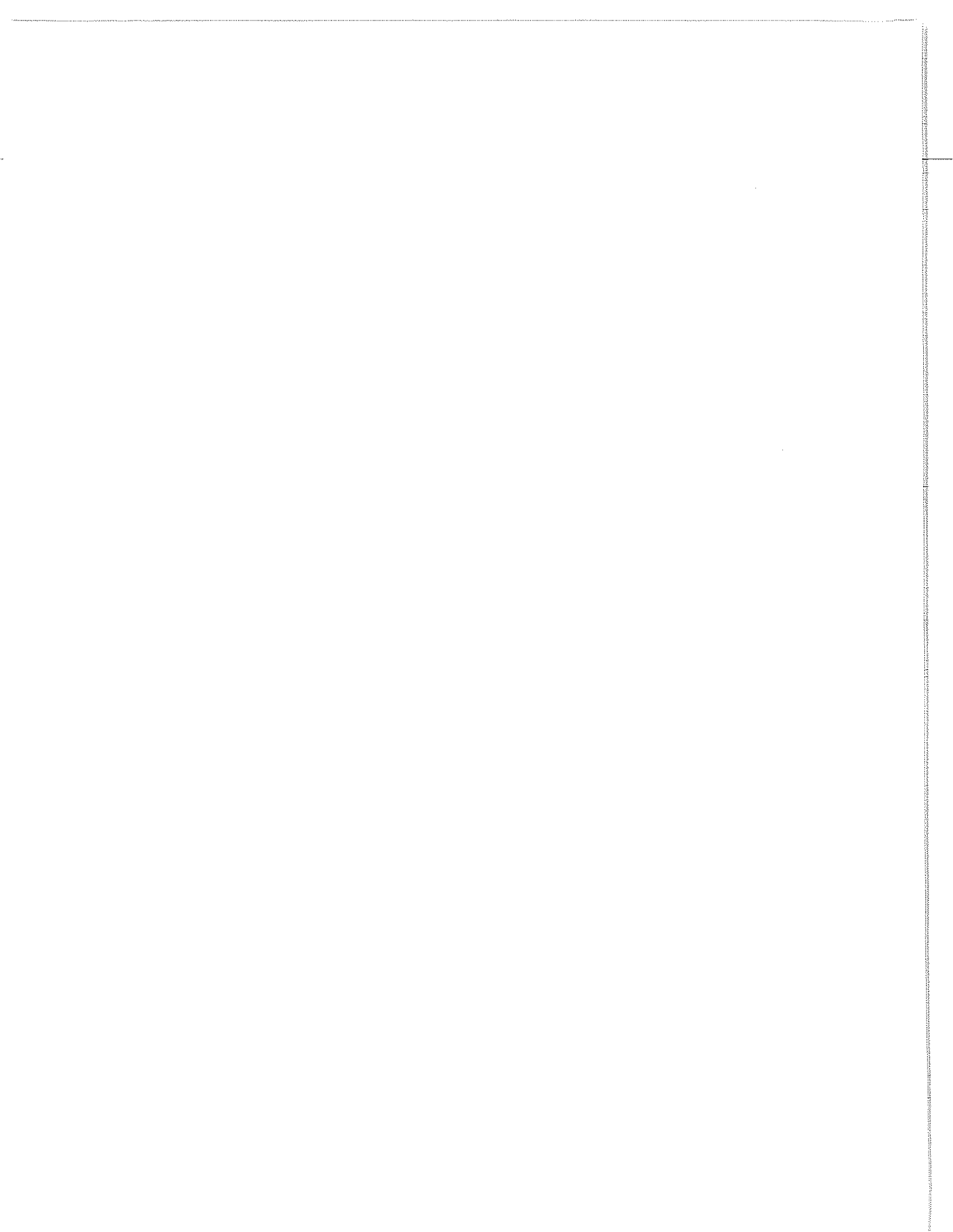




ANNEXE 1

 **LOI SUR LA VOIRIE
ET MODIFIANT DIVERSES
DISPOSITIONS LÉGISLATIVES
(L.Q. 1992, C. 54)**







ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Projet de loi 57
(1992, chapitre 54)

Loi sur la voirie et modifiant diverses dispositions législatives

Présenté le 26 novembre 1992
Principe adopté le 10 décembre 1992
Adopté le 18 décembre 1992
Sanctionné le 18 décembre 1992

Éditeur officiel du Québec
1992

NOTES EXPLICATIVES

Ce projet de loi a principalement pour objet le partage de la gestion du réseau routier entre le ministère des Transports et les municipalités. Il établit la compétence du ministre sur les routes que détermine le gouvernement et prévoit les pouvoirs et obligations du ministre nécessaires à la gestion de ces routes de même que les règles de responsabilité qui lui sont applicables.

D'autre part, le projet établit la compétence des municipalités à l'égard du réseau dont elles auront la gestion, les règles de gestion des routes municipales et le régime de responsabilité qui leur est applicable. Il prévoit également la conclusion d'ententes entre le ministre et les municipalités aux fins notamment de l'entretien des routes de l'un ou l'autre des deux réseaux.

Le projet de loi précise les pouvoirs du ministre à l'égard des chemins miniers, incorpore aux deux réseaux les chemins de colonisation ouverts à la circulation routière et prévoit des dispositions permettant de disposer de ceux qui ne peuvent pas être incorporés à l'un ou l'autre des deux réseaux routiers.

Enfin, le projet accorde au ministre les pouvoirs nécessaires à l'octroi de subventions.



Projet de loi 57

Loi sur la voirie et
modifiant diverses dispositions législatives

LE PARLEMENT DU QUÉBEC DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

CHAPITRE I

DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES

1. La présente loi s'applique aux routes dont la gestion incombe au ministre des Transports.

2. Le gouvernement détermine, par décret publié à la *Gazette officielle du Québec*, les routes dont le ministre est responsable de la gestion.

Toute autre route qui ne relève pas du gouvernement, d'un de ses ministères ou d'un de ses organismes est gérée conformément à la sous-section 22.2 de la section XI de la Loi sur les cités et villes (L.R.Q., chapitre C-19) ou, selon le cas, au chapitre 0.1 du titre XIX du Code municipal du Québec (L.R.Q., chapitre C-27.1).

3. Le gouvernement peut, par décret publié à la *Gazette officielle du Québec*, déterminer qu'une route sous la gestion du ministre devient, à compter de la date indiquée au décret, gérée par une municipalité selon la sous-section 22.2 de la section XI de la Loi sur les cités et villes ou, selon le cas, le chapitre 0.1 du titre XIX du Code municipal du Québec.

Le gouvernement peut, par décret publié à la *Gazette officielle du Québec*, déterminer qu'une route alors sous la gestion d'une municipalité devient, à compter de la date indiquée au décret, sous la gestion du ministre.

4. Pour l'application de la présente loi, une route comprend son infrastructure et tous les ouvrages et installations utiles à son aménagement et à sa gestion.

5. Les dispositions de la présente loi applicables aux routes sont aussi applicables aux belvédères, aux haltes routières, aux aires de services, aux postes de contrôle et aux stationnements situés dans l'emprise d'une route.

6. Les routes construites ou reconstruites par le gouvernement en vertu de la présente loi ou de la Loi sur la voirie (L.R.Q., chapitre V-8) sont, restent ou deviennent la propriété des municipalités locales sur le territoire desquelles elles sont situées.

Toutefois, le ministre peut, à l'égard d'une route dont il n'est pas propriétaire mais dont il a la gestion, poser tous les actes et exercer tous les droits d'un propriétaire ; il est investi des pouvoirs nécessaires à ces fins et assume les obligations y afférant.

7. L'article 6 ne s'applique pas :

1° aux autoroutes administrées par l'Office des autoroutes du Québec avant le 1^{er} janvier 1983 et qui demeurent la propriété de l'État ;

2° à une route déclarée «autoroute» par décret du gouvernement.

8. Le gouvernement peut, par décret, déclarer qu'une route est une autoroute.

Cette route devient alors, sans indemnité, la propriété de l'État à compter de la publication de ce décret à la *Gazette officielle du Québec*.

9. Le gouvernement peut, par décret, établir des péages sur les routes qu'il désigne.

CHAPITRE II

GESTION DE LA VOIRIE

SECTION I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

10. Le ministre effectue les études et les travaux de délimitation du tracé pour la construction ou la modification d'une route. Il en détermine l'emprise et en prépare les plans et les devis.

11. Le ministre soumet au gouvernement, au plus tard le 30 juin de chaque année, un plan de développement du réseau routier.



SECTION II

ACQUISITIONS, DISPOSITIONS ET LOCATIONS

12. Pour l'application de la présente loi, le ministre peut louer, échanger et acquérir de gré à gré ou par expropriation tout bien au bénéfice du domaine public de l'État.

Il peut, notamment, acquérir de gré à gré ou par expropriation tout bien nécessaire afin de donner accès à des propriétés isolées, de remembrer ou regrouper des terrains morcelés, de permettre le déplacement de constructions ou de réduire le coût de l'emprise d'une route.

13. Le ministre peut disposer d'un bien qui n'est plus requis pour les fins auxquelles il était destiné, ou le louer.

SECTION III

TRAVAUX DE VOIRIE

14. Le ministre effectue les travaux de construction, de réfection et d'entretien des routes.

Toutefois, il n'a pas à entretenir les trottoirs, les feux de circulation ou autres ouvrages ou installations dont il n'a pas la propriété, à moins qu'une entente avec la municipalité concernée n'y pourvoie autrement.

15. S'il n'y a pas d'entente ou si le ministre ne le fait pas de son gré, une municipalité locale doit entretenir ses ouvrages et installations bien qu'elle ne soit pas tenue de déneiger les trottoirs.

16. Le ministre entretient la partie de l'infrastructure servant de pont à une route municipale qui passe au-dessus d'une route dont il a la gestion.

Toutefois, la municipalité concernée demeure responsable de l'entretien de la chaussée, des trottoirs, des garde-fous, du drainage et de l'éclairage d'un tel pont.

17. Le ministre peut aménager ou placer des paraneiges et projeter de la neige sur un terrain contigu à l'emprise d'une route de façon à ne pas causer de dommages.

18. Le ministre peut, avec la permission du propriétaire riverain, planter et entretenir des arbres sur les terrains contigus à l'emprise d'une route.

19. Le ministre peut, lorsqu'il prend possession d'un terrain contigu à l'emprise d'une route, transmettre au propriétaire du résidu du terrain un avis écrit l'enjoignant d'enlever une clôture sur ce terrain, de la déplacer ou, s'il y a lieu, d'en ériger une dans le délai imparti et selon ses spécifications.

Le ministre rembourse au propriétaire les frais occasionnés par ces travaux.

Au cas où le propriétaire ne se conforme pas à l'avis du ministre, celui-ci exécute ou fait exécuter les travaux nécessaires.

20. Le ministre peut transmettre au propriétaire d'un fossé ou d'un cours d'eau, contigu à l'emprise d'une route et qui est susceptible de causer un dommage à cette route ou qui est mal entretenu, un avis écrit l'enjoignant de procéder aux travaux requis dans le délai imparti et selon ses spécifications.

21. Le ministre peut transmettre au propriétaire d'un arbre ou de tout autre objet, situé sur un terrain contigu à l'emprise d'une route, qui nuit à la circulation en diminuant la visibilité ou qui risque de tomber sur la route, un avis écrit l'enjoignant de procéder aux travaux correctifs dans le délai imparti et selon ses spécifications.

22. Le ministre peut interdire ou limiter l'accès à une route, aux endroits qu'il détermine.

23. La personne voulant utiliser un terrain qui nécessite un accès à une route doit, avant de construire cet accès, obtenir l'autorisation du ministre.

Lorsque le ministre autorise la construction d'un accès, il en détermine la localisation et les exigences de construction.

Les travaux de construction de l'accès sont aux frais du propriétaire qui en assume également l'entretien.

24. Le ministre peut transmettre au propriétaire riverain qui a effectué, contrairement à l'article 23, des travaux lui permettant d'avoir un accès à une route, un avis écrit l'enjoignant de démolir ces travaux dans le délai imparti et selon ses spécifications.

25. Au cas où un propriétaire ne se conforme pas à l'avis prévu aux articles 20, 21 ou 24, le ministre exécute ou fait exécuter les travaux nécessaires aux frais du propriétaire.

26. Tous travaux de construction, de réfection, d'entretien ou de comblement d'un fossé, susceptibles de modifier l'écoulement des eaux de drainage d'une route, doivent être autorisés par le ministre et exécutés aux conditions qu'il détermine.



27. La Chambre de l'expropriation de la Cour du Québec a compétence pour décider de la localisation et de la largeur d'un accès à une route lorsque le propriétaire riverain conteste la localisation ou la largeur déterminée par le ministre, en vertu du deuxième alinéa de l'article 23.

Elle a également compétence pour décider d'une réclamation à la suite de dommages subis en raison de travaux exécutés par le ministre en application de la présente loi, lorsque ces dommages se rapportent à un immeuble ou à un droit réel immobilier.

CHAPITRE III

EXONÉRATION DE RESPONSABILITÉ

28. Le ministre n'est pas responsable, pendant toute la durée des travaux, des dommages causés par la faute d'un constructeur ou d'un entrepreneur à qui des travaux de construction ou de réfection ont été confiés.

Il n'est pas non plus responsable d'une perte ou d'une diminution de commerce, d'une dépréciation à la valeur d'une propriété, ni d'autres dommages ou inconvénients causés par la suppression d'un passage à niveau, la construction ou la réfection d'une route ou par un détournement, sauf si ce détournement est nécessaire pendant la durée de ces travaux.

29. Le ministre n'est pas responsable des dommages résultant de l'absence de clôture entre l'emprise d'une route et un terrain contigu lorsqu'est expiré le délai fixé en vertu du premier alinéa de l'article 19.

30. Le ministre n'est pas responsable des dommages causés par l'état de la chaussée aux pneus ou au système de suspension d'un véhicule automobile.

31. Le ministre n'est pas responsable des dommages causés par la présence d'un objet sur la chaussée, que cet objet provienne ou non d'un véhicule automobile ou qu'il soit projeté par celui-ci.

CHAPITRE IV

ENTENTES

32. Le ministre peut conclure une entente avec une municipalité locale prévoyant que celle-ci effectue, aux frais du gouvernement, des travaux de construction, de réfection ou d'entretien d'une route ou que celui-ci effectue, aux frais de la municipalité, de tels travaux sur une route dont elle a la gestion.

33. Le ministre peut conclure une entente avec une municipalité locale par laquelle il assume, en tout ou en partie, la gestion d'un pont de structure complexe déterminé par décret du gouvernement et faisant partie d'une route qui relève de cette municipalité.

34. Une municipalité locale a le pouvoir de conclure une entente visée aux articles 32 et 33 et, lorsque l'entente l'exige, elle peut effectuer des travaux à l'extérieur de son territoire.

35. Le ministre peut conclure une entente avec une société ferroviaire portant sur la construction, la réfection, la suppression ou l'entretien d'un passage à niveau situé dans l'emprise d'une route ou d'un viaduc passant au-dessus ou en dessous d'une route.

36. Le ministre peut conclure une entente avec une personne qui fournit des services de télécommunication, de transport ou de distribution d'énergie, portant sur l'installation et l'entretien, dans l'emprise d'une route, de l'équipement et du matériel nécessaires à la fourniture de ces services.

CHAPITRE V

PERMISSIONS DE VOIRIE

37. Nul ne peut construire dans l'emprise d'une route un trottoir, un réseau d'aqueduc ou d'égout ou tout autre ouvrage, sans l'autorisation du ministre.

38. Nul ne peut empiéter dans l'emprise d'une route ou y installer de l'équipement de télécommunication ou de transport ou de distribution d'énergie, sans l'autorisation du ministre.

39. Le ministre peut transmettre un avis écrit à celui qui contrevient à l'un des articles 37 ou 38, l'enjoignant d'enlever, dans le délai imparti, l'ouvrage construit ou l'équipement installé sans son autorisation.

Au cas où le contrevenant ne se conforme pas à l'avis du ministre, ce dernier peut procéder, aux frais du contrevenant, à l'enlèvement de l'ouvrage ou de l'équipement et à la remise en état de l'emprise de la route.

CHAPITRE VI

DÉPOTOIRS

40. Pour l'application du présent chapitre, un «dépotoir» est un endroit où sont recueillis des objets de rebut, destinés ou non à la vente ou au recyclage, y compris un cimetière de véhicules automobiles.



41. Aucun dépotoir ne peut être situé à moins de 150 mètres d'une route.

Toutefois, dans le cas d'un cimetière de véhicules automobiles situé le long d'une autoroute ou d'une voie de raccordement, cette distance est déterminée par règlement du gouvernement.

42. Le propriétaire, le locataire ou l'occupant d'un dépotoir visible d'une route doit l'entourer d'une clôture conforme aux normes prescrites par règlement du gouvernement.

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

43. Le gouvernement peut, par règlement :

1° fixer des taux de péage qui peuvent être différents selon la route ou selon les catégories de véhicules automobiles qu'il détermine ou le nombre de personnes transportées dans un véhicule automobile ;

2° exempter de l'application des taux de péage une catégorie de véhicules automobiles, certains véhicules automobiles d'une catégorie ou les véhicules automobiles transportant un nombre déterminé de personnes ;

3° établir la distance minimale à partir de laquelle un terrain peut être utilisé comme cimetière de véhicules automobiles le long d'une autoroute ou d'une voie de raccordement, cette distance pouvant varier d'une autoroute à l'autre ou d'une partie à l'autre du parcours d'une autoroute ou d'une voie de raccordement ;

4° prescrire les normes de construction et d'installation des clôtures servant à entourer un dépotoir visible d'une route.

CHAPITRE VIII

DISPOSITIONS PÉNALES

44. Le propriétaire, le locataire ou l'occupant d'un dépotoir qui contrevient à l'un des articles 41 ou 42 est passible d'une amende de 300 \$ à 600 \$.

45. Le tribunal qui prononce la sentence, à la suite d'une infraction à l'article 41, ordonne que les objets de rebut qui ont fait l'objet de l'infraction soient enlevés ou détruits par le contrevenant dans un délai de huit jours à compter de la date de la sentence.

Au cas où le contrevenant ne se conforme pas à cet ordre, le ministre peut le faire exécuter aux frais de celui-ci.

CHAPITRE IX

DISPOSITIONS DIVERSES ET TRANSITOIRES

46. Le gouvernement peut, par décret, déclarer qu'une partie d'une autoroute propriété de l'État devient, sans indemnité, propriété de la municipalité locale sur le territoire de laquelle elle est située, à compter de la publication de ce décret à la *Gazette officielle du Québec*.

47. Le ministre des Transports peut poursuivre, après le 31 mars 1993, l'acquisition de gré à gré ou par expropriation de biens immeubles en vue de la réalisation de travaux sur une route devenue le 1^{er} avril 1993 à la charge d'une municipalité locale.

Il peut céder tout bien immeuble ainsi acquis à la municipalité locale, à titre gratuit, pour qu'elle réalise de tels travaux. Les frais relatifs à cette cession sont toutefois à la charge de la municipalité.

48. La présente loi a préséance sur tout protocole d'entente ou entente conclu, avant le 1^{er} avril 1993, entre le ministre des Transports et une municipalité locale par lequel le ministre ou la municipalité s'engage à construire, refaire ou entretenir une route, à moins que le ministre n'en décide autrement.

49. Malgré l'article 33, le ministre des Transports demeure responsable de la gestion des ponts de structure complexe déterminés par décret du gouvernement jusqu'à une date qui y est fixée.

Toutefois, la municipalité concernée demeure responsable de l'entretien de la chaussée, des trottoirs, des garde-fous, du drainage et de l'éclairage d'un tel pont.

50. Le ministre des Transports peut, à la demande d'une municipalité, lui offrir un soutien technique et administratif aux fins de lui faciliter la prise en charge, pendant une période transitoire devant se terminer au plus tard le 1^{er} avril 1997, d'un pont qui n'est pas mentionné à un décret prévu aux articles 33 et 49.

51. À compter du 1^{er} avril 1993, les chemins de colonisation entretenus par le ministre des Transports et ceux entretenus par les municipalités à cette date cessent d'être des chemins de colonisation et deviennent la propriété des municipalités locales sur le territoire desquelles ils sont situés, sauf ceux situés sur une terre du domaine public qui demeurent propriété de l'État, sous l'autorité du ministre des Transports.



52. À compter du 1^{er} avril 1993, les chemins de colonisation qui ne sont entretenus ni par le ministre ni par une municipalité ne sont plus des chemins de colonisation.

S'ils ne sont que tracés ou projetés ou s'ils ne sont pas utilisés, le terrain prévu pour un tel chemin revient de droit au terrain duquel il a été détaché et il est à la charge du propriétaire de ce terrain.

S'ils sont utilisés, ces chemins demeurent propriété de l'État sous l'autorité du ministre des Transports et les dispositions de la Loi sur les terres du domaine public (L.R.Q., chapitre T-8.1) relatives aux chemins du domaine public leur sont applicables.

53. À compter du 1^{er} avril 1993, une municipalité assume, sur une route dont elle a la gestion, les droits et obligations du ministre des Transports pour tout passage à niveau ou pour tout viaduc de voie ferrée passant au-dessus ou en dessous d'une route.

54. Le ministre des Transports peut, jusqu'au 31 mars 1994, sur une route devenue, le 1^{er} avril 1993, à la charge d'une municipalité, y poursuivre la gestion de son programme de signalisation touristique commerciale.

À compter du 1^{er} avril 1994, la municipalité assume les droits et obligations du ministre dans l'administration de ce programme.

55. Le ministre des Transports est chargé de l'application de la présente loi.

56. La Loi sur les chemins de colonisation (L.R.Q., chapitre C-13) est abrogée.

Malgré le premier alinéa, un chemin de colonisation qui, avant le 1^{er} avril 1993, a fait l'objet d'une déclaration selon laquelle il n'est plus un chemin de colonisation sans que le ministre n'en ait cédé la propriété peut, à compter de cette date, faire l'objet d'une cession totale ou partielle par arrêté du ministre, aux conditions qu'il détermine.

57. L'article 466 de la Loi sur les cités et villes (L.R.Q., chapitre C-19) est modifié par la suppression du paragraphe 3^o du premier alinéa.

58. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 467.14, de ce qui suit :

«§ 22.2. — *De la gestion des routes municipales*

«467.15 La présente sous-section s'applique à une rue ou une route qui appartient à une municipalité et dont le ministre des Transports n'est pas responsable de la gestion.

Pour l'application de la présente sous-section, une route comprend son infrastructure et tous les ouvrages et installations utiles à son aménagement et à sa gestion.

«467.16 Sous réserve de toute entente, chaque municipalité locale est responsable de la gestion de toute route ou partie de route située sur son territoire.

Elle est tenue de procéder à la vérification des ponts dont l'entretien lui incombe.

«467.17 Lorsqu'une route est traversée par la limite commune des territoires de deux municipalités locales, de telle façon que la responsabilité de la gestion des parties de la route situées de part et d'autre de la limite doit être assumée par la même municipalité pour que la route soit maintenue en bon état à cet endroit, les municipalités doivent conclure une entente en ce sens conformément à la loi qui régit chacune.

«467.18 Si les municipalités font défaut de conclure une entente en vertu de l'article 467.17, l'une d'elles peut demander à la Commission municipale du Québec de se prononcer sur la nécessité de faire assumer par la même municipalité la responsabilité de la gestion des parties de la route situées de part et d'autre de la limite commune des territoires municipaux et, le cas échéant, de décider laquelle des municipalités a cette responsabilité et de prévoir les règles du partage des dépenses.

Le greffier ou secrétaire-trésorier de la municipalité qui fait la demande doit, le plus tôt possible après l'adoption de la résolution formulant cette demande, en transmettre une copie vidimée à l'autre municipalité.

«467.19 La Commission, saisie d'une demande prévue à l'article 467.18, peut, après enquête, soit décréter qu'il n'est pas nécessaire que la même municipalité assume la responsabilité de la gestion des parties de la route situées de part et d'autre de la limite commune des territoires municipaux, soit décréter qu'une telle gestion unifiée est nécessaire, décider quelle municipalité en est responsable et prévoir les règles du partage des dépenses.

Pour l'application du premier alinéa de l'article 467.16, est assimilée à une entente la décision de la Commission qui confie à une municipalité la responsabilité de la gestion d'une partie de route qui n'est pas située sur son territoire. Cette décision conserve son effet jusqu'à l'entrée en vigueur d'une entente conclue entre les municipalités en vertu de l'article 467.17.

«467.20 La présente sous-section s'applique à toutes les municipalités de cité ou de ville, même à celles qui ne sont pas visées par l'article 1, et elle a préséance sur toute disposition contraire de



la présente loi ou de toute autre loi applicable à une telle municipalité.».

59. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 604, de ce qui suit :

«§ 3. — *De l'exonération de responsabilité en matière de voirie*

«604.1 La municipalité n'est pas responsable des dommages causés par la présence d'un objet sur la chaussée, que cet objet provienne ou non d'un véhicule automobile ou qu'il soit projeté par celui-ci.

Elle n'est pas non plus responsable des dommages causés par l'état de la chaussée aux pneus ou au système de suspension d'un véhicule automobile.

«604.2 La municipalité n'est pas responsable des dommages résultant de l'absence de clôture entre l'emprise d'une route et un terrain contigu.

«604.3 La municipalité n'est pas responsable, pendant toute la durée des travaux, des dommages causés par la faute d'un constructeur ou d'un entrepreneur à qui des travaux de construction, de réfection ou d'entretien ont été confiés.

Elle n'est pas non plus responsable d'une perte ou d'une diminution de commerce, d'une dépréciation à la valeur d'une propriété, ni d'autres dommages ou inconvénients causés par la suppression d'un passage à niveau, la construction ou la réfection d'une route ou un détournement, sauf si ce détournement est nécessaire pendant la durée de ces travaux.

«604.4 Les articles 604.1 à 604.3 n'ont pas pour effet de réduire la portée de l'exonération prévue au paragraphe 7 de l'article 585.

«604.5 La présente sous-section s'applique à toutes les municipalités de cité ou de ville, même à celles qui ne sont pas visées par l'article 1.».

60. Le Code de la sécurité routière (L.R.Q., chapitre C-24.2) est modifié par l'insertion, après l'article 417, du suivant :

«417.1 Le conducteur d'un véhicule routier assujéti au péage ne peut franchir un poste de péage sans déposer la somme prescrite par règlement du gouvernement adopté en vertu de l'article 43 de la Loi sur la voirie (1992, chapitre 54).».

61. L'article 509 de ce code est modifié par l'insertion, dans la deuxième ligne, après le nombre «416», du nombre «417.1».

62. Le paragraphe 5° de l'article 626 de ce code est modifié :

1° par le remplacement, dans la deuxième ligne, du mot «rues» par les mots «chemins et pour la période» ;

2° par le remplacement, dans la troisième ligne, du mot «rues» par le mot «chemins».

63. Le Code municipal du Québec (L.R.Q., chapitre C-27.1) est modifié par l'insertion, immédiatement après l'intitulé du titre XIX, de ce qui suit :

«CHAPITRE 0.1

«GESTION DES ROUTES MUNICIPALES

«711.20 Le présent chapitre s'applique à une route, y compris un chemin de front, qui appartient à une municipalité et dont le ministre des Transports n'est pas responsable de la gestion.

Pour l'application du présent chapitre, une route comprend son infrastructure et tous les ouvrages et installations utiles à son aménagement et à sa gestion.

«711.21 Sous réserve de toute entente, chaque municipalité locale est responsable de la gestion de toute route ou partie de route située sur son territoire.

Elle est tenue de procéder à la vérification des ponts dont l'entretien lui incombe.

«711.22 Lorsqu'une route est traversée par la limite commune des territoires de deux municipalités locales, de telle façon que la responsabilité de la gestion des parties de la route situées de part et d'autre de la limite doit être assumée par la même municipalité pour que la route soit maintenue en bon état à cet endroit, les municipalités doivent conclure une entente en ce sens conformément à la loi qui régit chacune.

«711.23 Si les municipalités font défaut de conclure une entente en vertu de l'article 711.22, l'une d'elles peut demander à la Commission municipale du Québec de se prononcer sur la nécessité de faire assumer par la même municipalité la responsabilité de la gestion des parties de la route situées de part et d'autre de la limite commune des territoires municipaux et, le cas échéant, de décider laquelle des municipalités a cette responsabilité et de prévoir les règles du partage des dépenses.



Le greffier ou secrétaire-trésorier de la municipalité qui fait la demande doit, le plus tôt possible après l'adoption de la résolution formulant cette demande, en transmettre une copie vidimée à l'autre municipalité.

«711.24 La Commission, saisie d'une demande prévue à l'article 711.23, peut, après enquête, soit décréter qu'il n'est pas nécessaire que la même municipalité assume la responsabilité de la gestion des parties de la route situées de part et d'autre de la limite commune des territoires municipaux, soit décréter qu'une telle gestion unifiée est nécessaire, décider quelle municipalité en est responsable et prévoir les règles du partage des dépenses.

Pour l'application du premier alinéa de l'article 711.21, est assimilée à une entente la décision de la Commission qui confie à une municipalité la responsabilité de la gestion d'une partie de route qui n'est pas située sur son territoire. Cette décision conserve son effet jusqu'à l'entrée en vigueur d'une entente conclue entre les municipalités en vertu de l'article 711.22.

«711.25 Le présent chapitre a préséance sur toute disposition contraire du présent code.»

64. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 725, des suivants :

«725.1 La municipalité n'est pas responsable des dommages causés par la présence d'un objet sur la chaussée, que cet objet provienne ou non d'un véhicule automobile ou qu'il soit projeté par celui-ci.

Elle n'est pas non plus responsable des dommages causés par l'état de la chaussée aux pneus ou au système de suspension d'un véhicule automobile.

«725.2 La municipalité n'est pas responsable des dommages résultant de l'absence de clôture entre l'emprise d'une route et un terrain contigu.

«725.3 La municipalité n'est pas responsable, pendant toute la durée des travaux, des dommages causés par la faute d'un constructeur ou d'un entrepreneur à qui des travaux de construction, de réfection ou d'entretien ont été confiés.

Elle n'est pas non plus responsable d'une perte ou d'une diminution de commerce, d'une dépréciation à la valeur d'une propriété, ni d'autres dommages ou inconvénients causés par la suppression d'un passage à niveau, la construction ou la réfection d'une route ou un détournement, sauf si ce détournement est nécessaire pendant la durée de ces travaux.

«725.4 Les articles 725.1 à 725.3 n'ont pas pour effet de réduire la portée de l'exonération prévue au troisième alinéa de l'article 724 ou à l'article 725.»

65. L'article 737 de ce code est modifié par la suppression de son paragraphe 3.

66. Pour l'application du premier alinéa de l'article 467.16 de la Loi sur les cités et villes, édicté par l'article 58 de la présente loi, et de celui de l'article 711.21 du Code municipal du Québec, édicté par l'article 63 de la présente loi, une municipalité locale qui, le 31 mars 1993, est responsable de la gestion d'une route ou d'une partie de route située hors de son territoire, autrement qu'en vertu d'une entente avec la municipalité locale sur le territoire de laquelle est située cette route ou partie de route, est réputée agir en vertu d'une telle entente.

Le premier alinéa cesse de s'appliquer le 1^{er} avril 1994 ou à la date antérieure où entre en vigueur une entente conclue entre les municipalités concernées au sujet de la gestion de la route ou de la partie de route.

67. L'article 2 de la Loi sur la contribution municipale à la construction de chemins (L.R.Q., chapitre C-66) est abrogé.

68. L'article 1 de la Loi sur les dettes et les emprunts municipaux (L.R.Q., chapitre D-7) est modifié par la suppression du dernier alinéa.

69. L'article 247 de la Loi sur les mines (L.R.Q., chapitre M-13.1) est modifié par le remplacement de la dernière phrase par les suivantes : «Il peut aussi, avec l'autorisation du gouvernement, déclarer qu'un chemin minier n'est plus un chemin minier. Tout chemin fermé, déplacé ou déclassé peut être cédé par le ministre de la manière qu'il juge appropriée.»

70. L'article 3 de la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., chapitre M-28) est modifié :

1° par la suppression, dans les deuxième, troisième et quatrième lignes du paragraphe i, après les mots «gouvernement du Québec», de «et notamment l'aménagement, les améliorations, l'entretien et la réparation de routes publiques ainsi que la construction, l'entretien et la réparation des ponts» ;

2° par le remplacement, dans le paragraphe j, des mots «Loi sur la voirie (chapitre V-8)» par les mots «Loi sur la voirie (1992, chapitre 54)».



71. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 10, des suivants :

«10.1 Le ministre peut accorder, aux conditions qu'il détermine, une subvention à une municipalité en vue de la construction, de la réfection ou de l'entretien d'une route municipale.

«10.2 Une subvention visée à l'article 10.1 est accordée conformément à un règlement pris en vertu de la Loi sur l'administration financière (L.R.Q., chapitre A-6).».

72. L'article 3 de la Loi sur le Parc Forillon et ses environs (L.R.Q., chapitre P-8) est modifié par le remplacement, dans la troisième ligne, des mots «Loi sur la voirie (chapitre V-8)» par les mots «Loi sur la voirie (1992, chapitre 54)».

73. L'article 1 de la Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q., chapitre P-41.1) est modifié par le remplacement du paragraphe 4° par le suivant :

«4° «chemin public» un chemin ouvert conformément à l'article 422 de la Loi sur les cités et villes (L.R.Q., chapitre C-19), une rue ou un chemin ouvert en vertu d'un règlement, résolution ou procès-verbal municipal, une route dont le ministre des Transports a la gestion en vertu de la Loi sur la voirie (1992, chapitre 54) pourvu que les riverains aient un droit d'accès à cette route.».

74. L'article 1 de la Loi sur la publicité le long des routes (L.R.Q., chapitre P-44) est modifié par le remplacement, dans la troisième ligne, des mots «Loi sur la voirie (L.R.Q., chapitre V-8)» par les mots «Loi sur la voirie (1992, chapitre 54)».

75. La Loi sur les travaux publics (L.R.Q., chapitre T-15) est abrogée.

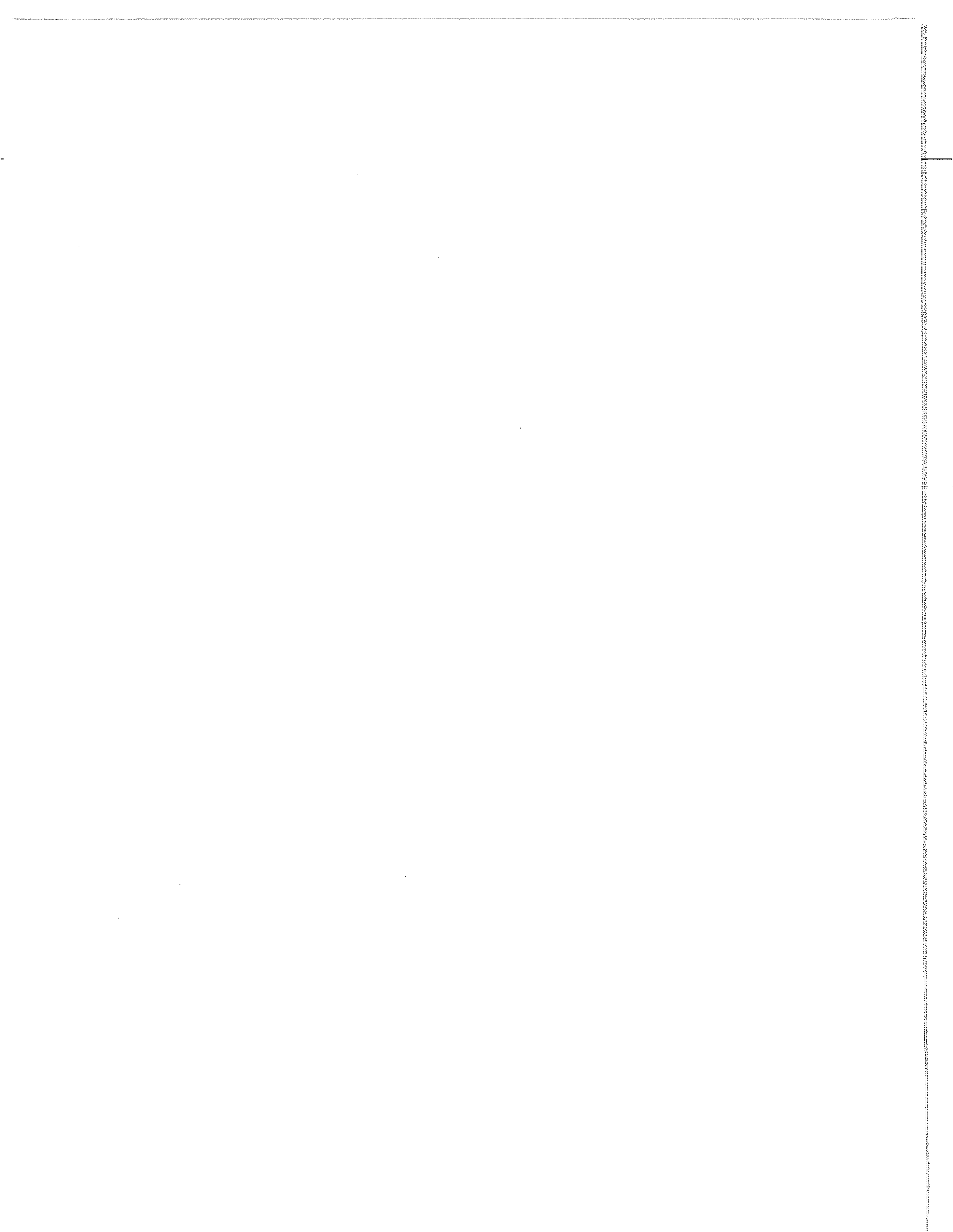
76. Un règlement pris en vertu de la Loi sur la voirie (L.R.Q., chapitre V-8), à l'exception d'un règlement fixant des taux de péage, demeure en vigueur jusqu'à ce qu'il soit remplacé ou abrogé par un règlement pris en vertu de la présente loi.

77. La présente loi remplace la Loi sur la voirie (L.R.Q., chapitre V-8).

78. Dans tout règlement, décret, arrêté, contrat ou entente, tout renvoi à une disposition de la Loi sur la voirie (L.R.Q., chapitre V-8) est un renvoi à la disposition correspondante de la présente loi.

79. La présente loi entre en vigueur le 1^{er} avril 1993. Toutefois, le gouvernement peut, avant cette date, prendre un décret en vertu de l'article 2, 3, 46 ou 49 pour qu'il prenne effet à cette date.





ANNEXE 2

Tableau 1

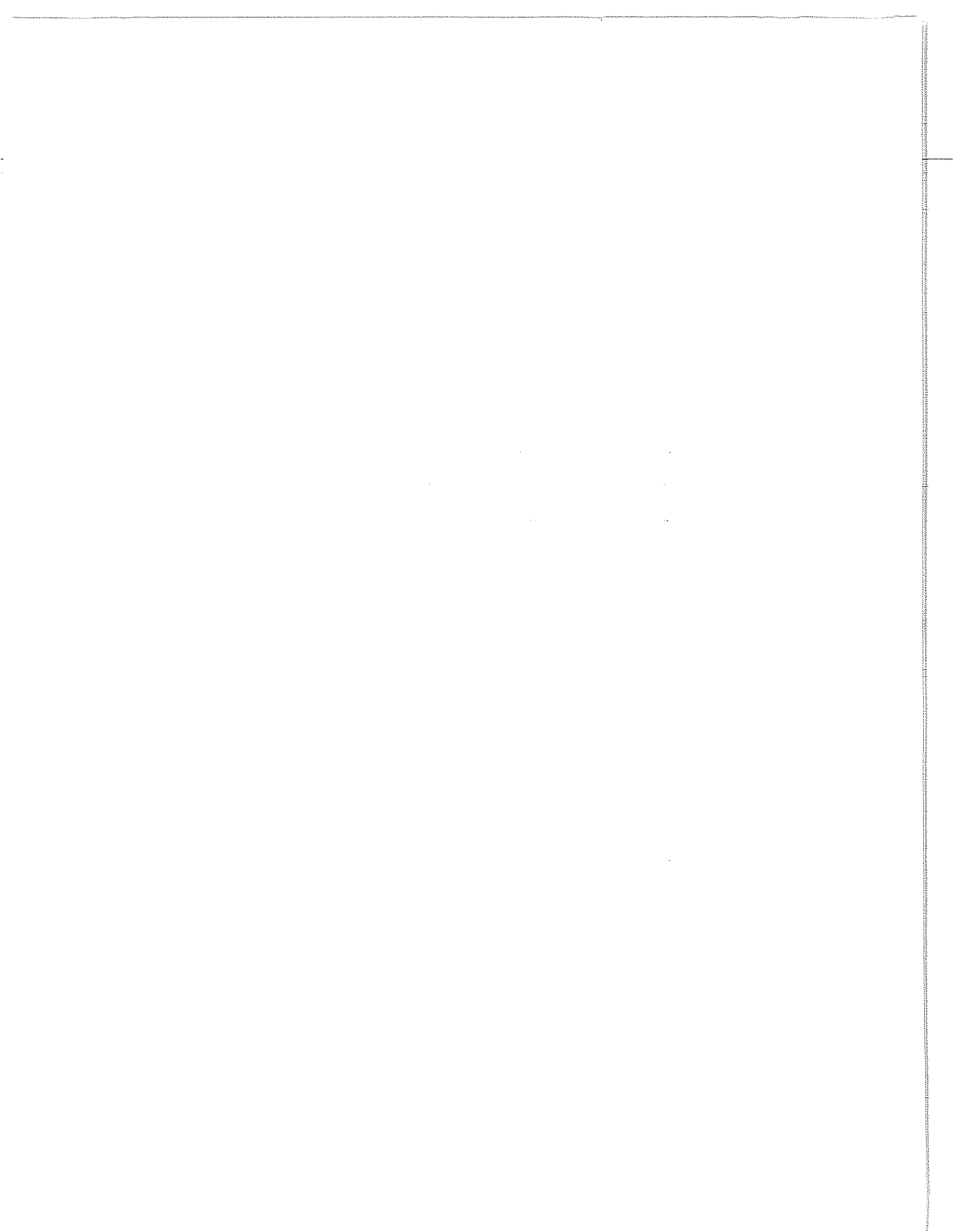
CHEMINS DE COLONISATION

Application des articles 51 et 52 de la nouvelle *Loi sur la voirie* (Projet de loi 57)

AVANT LE 93-04-01		À PARTIR DU 93-04-01		
PROPRIÉTÉ	ENTRETIEN	ARTICLE	PROPRIÉTÉ	ENTRETIEN
État (sous l'autorité du MTQ*)	<ul style="list-style-type: none"> • MTQ • Municipalités • Autres ministères • Privé (entreprise ou individu) 	51	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalité : pour une chemin situé hors du domaine public • État (sous l'autorité du MTQ) : pour un chemin situé sur une terre du domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalité : pour le réseau local • MTQ : pour les réseaux supérieurs et d'accès aux ressources
		(Chemins entretenus par le MTQ ou par les municipalités)		
Note : Les chemins de colonisation incluent les chemins non utilisés et ceux tracés ou projetés		52	État (sous l'autorité du MTQ) : pour un chemin utilisé	<ul style="list-style-type: none"> • Autres ministères • Privé (entreprise ou individu)
		(Chemins entretenus ni par le MTQ ni par les municipalités)	Rétrocession de droit aux propriétaires riverains pour un chemin non utilisé, tracé ou projeté	Ne s'applique pas

* MTQ : Ministère des Transports du Québec





ANNEXE 3

LES CRITÈRES D'ADMISSIBILITÉ À LA COMPENSATION POUR LA PRISE EN CHARGE DES CHEMINS À DOUBLE VOCATION

Ainsi qu'il a été mentionné au chapitre 3 du présent document, les municipalités sur le territoire desquelles se trouvent des chemins à double vocation se verront attribuer une compensation financière annuelle de 832 \$ pour chacun des kilomètres de ces chemins visés par le transport lourd des ressources forestières ou minières.

Pour être admissibles à cette compensation, les municipalités devront s'assurer que les conditions suivantes sont respectées :

1° Les routes faisant l'objet d'une demande de compensation doivent répondre à la définition des chemins à double vocation ;

2° Le bois brut transporté doit provenir d'une exploitation faite sur des terres du domaine public (aire commune) ;

Bois brut : le bois brut comprend uniquement les billes de différentes longueurs ;

Aire commune : il s'agit de la partie d'un territoire forestier à rendement soutenu, géré par le ministère des Forêts et pour lequel des contrats d'approvisionnement sont accordés à différents exploitants ;

3° Les copeaux transportés doivent provenir des sites d'exploitation ou des usines de sciage ;

4° Le minerai transporté doit provenir de mines souterraines ou à ciel ouvert ;

Mine souterraine : toute ouverture ou excavation faite sous terre dans le but de rechercher ou d'exploiter des substances minérales (amiante et métaux de base tels que le fer, le cuivre, le zinc, le nickel, le chrome, etc.) ;

Mine à ciel ouvert : toute ouverture ou excavation faite à la surface dans le but de rechercher ou d'exploiter des substances minérales (amiante et métaux de base tels que le fer, le cuivre, le zinc, le nickel, le chrome, etc.) ;

N.B. La notion de ressource minière exclut les produits des carrières, gravières et sablières.

5° Le concentré de minerai transporté doit provenir des usines de traitement situées sur les sites de ces mines ;

6° Règle générale, les routes sollicitées par le transport de ces ressources doivent correspondre aux trajets les plus courts pour rejoindre le réseau entretenu par le Ministère. Si sur ces trajets les structures existantes ne permettent pas le passage des véhicules lourds ou s'il y a des routes possédant des pentes supérieures à 12 %, le Ministère et les municipalités concernées devront conclure une entente pour déterminer de nouveaux trajets ;

7° Ces routes formant le trajet le plus court devront être fortement sollicitées, c'est-à-dire qu'elles devront être empruntées par un minimum annuel d'environ 1 000 camions chargés de ressources forestières et/ou minières. Ce seuil de 1 000 camions peut être atteint par la combinaison :

- de différentes ressources admissibles (ex. : bois et minerai) ;
- du transport des ressources de plusieurs exploitants et/ou de





ANNEXE 4

LE CALCUL DE LA COMPENSATION POUR LA PRISE EN CHARGE DU RÉSEAU LOCAL

Exemple 1

Une municipalité A, ayant déjà à sa charge un kilomètre de routes locales de niveaux 1 et 2, se voit transférer 33 kilomètres de plus le 1^{er} avril 1993, pour un total de 34 kilomètres à entretenir. Le calcul de la compensation financière qui serait versée à la municipalité pour la prise en charge de son réseau local s'effectue selon les modalités suivantes :

Routes locales de niveaux 1 et 2 en kilomètres		Coûts imputés par kilomètre (\$)	
1° Routes transférées au 1 ^{er} avril 1993	33	1° Entretien d'été	2 810
2° Routes déjà à la charge de la municipalité	1	2° Entretien d'hiver (taux par C.E.P.)	1 135
3° Total des routes à la charge de la municipalité	34		

Notes : L'effort fiscal demandé à la municipalité (0,14 \$ par 100 \$ de richesse foncière uniformisée) = 73 700 \$.
L'indice d'entretien d'été est égal à 1,13.

Calcul de la compensation financière

1° Dépenses imputées aux routes transférées

$$\begin{aligned} \bullet \text{ entretien d'été} &= 33 \text{ km} \times (2\,810 \$ \times 1,13) = 104\,785 \$ \\ \bullet \text{ entretien d'hiver} &= 33 \text{ km} \times 1\,135 \$ = 37\,455 \$ \\ &= \underline{142\,240 \$} \end{aligned}$$

Note : L'indice d'entretien d'été s'applique uniquement au coût imputé à l'entretien d'été des routes transférées.

2° Dépenses imputées aux routes déjà à la charge de la municipalité

$$\begin{aligned} \bullet \text{ entretien d'été} &= 1 \text{ km} \times 2\,810 \$ = 2\,810 \$ \\ \bullet \text{ entretien d'hiver} &= 1 \text{ km} \times 1\,135 \$ = 1\,135 \$ \\ &= \underline{3\,945 \$} \end{aligned}$$

3° Total des dépenses imputées à la municipalité

$$\bullet 142\,240 \$ + 3\,945 \$ = 146\,185 \$$$

Note : Les coûts imputés à la municipalité s'élèvent donc à 146 185 \$ pour la prise en charge de 34 km de routes locales de niveaux 1 et 2.

4° Compensation attribuée à la municipalité pour la prise en charge de son réseau local = Total des dépenses imputées à la municipalité moins l'effort fiscal demandé à cette dernière

$$\bullet 146\,185 \$ - 73\,700 \$ = 72\,485 \$$$

Note : Les coûts imputés à la municipalité (146 185 \$) excèdent l'effort fiscal demandé à la municipalité (73 700 \$) d'un montant égal à 72 485 \$, celui-ci correspondant à la compensation versée à la municipalité.

Exemple 2

Une municipalité B, ayant déjà à sa charge 4 kilomètres de routes locales de niveaux 1 et 2, en reçoit 30 de plus lors du transfert le 1^{er} avril 1993, pour un total de 34 kilomètres à entretenir. L'estimation de la compensation effectuée en juillet 1991 s'établissait à 52 600 \$, à kilométrage égal.

En outre, celle-ci verra à l'entretien de 6 kilomètres de chemins à double vocation et d'un passage à niveau. Les coûts imputés par kilomètre s'élèvent maintenant, après révision du dossier, à 2 810 \$ pour l'entretien d'été et à 990 \$ pour l'entretien d'hiver. Pour sa



part, l'indice d'entretien est évalué à 0,80. L'effort fiscal de la municipalité, correspondant à 0,14 \$ par 100 \$ de richesse foncière uniformisée (R.F.U.), est égal à 62 580 \$, comparativement à 59 600 \$ en 1991.

La compensation de base, que la municipalité devrait recevoir pour la prise en charge du réseau local, est égale à la résultante de la somme des dépenses imputées à l'entretien d'été et d'hiver des routes transférées et des routes déjà à la charge de la municipalité, moins l'effort fiscal municipal correspondant à 0,14 \$ du 100 \$ de R.F.U.

La méthode utilisée pour déterminer la compensation annuelle pour la prise en charge du réseau local tient compte des variables suivantes :

Km mun. : le kilométrage du réseau local 1 et 2 relevant actuellement de la municipalité.

Km transf. : le kilométrage du réseau local 1 et 2 transféré à la municipalité.

CMe : le coût moyen d'entretien d'été par kilomètre = 2 810 \$.

I_{cee} : l'indice de compensation d'entretien d'été.

T subv. hiver : le taux de subvention pour l'entretien d'hiver par kilomètre sur la base des circonscriptions électorales.

Le calcul de la compensation financière de prise en charge s'effectue à partir d'une formule dont le principe tient compte de trois facteurs :

$$\text{Compensation} = C = [(\text{D.R.T.} + \text{D.R.D.C.}) - \text{E.F.M.}]$$

(1) **D.R.T.** = La dépense imputée à l'entretien d'été et d'hiver des routes transférées

$$= [\text{km transf.} \times (\text{CMe} \times \text{I}_{\text{cee}}) + \text{T subv. hiver}]$$

(2) **D.R.D.C.** = La dépense imputée à l'entretien d'été et d'hiver des routes déjà à la charge de la municipalité

$$= [\text{km mun.} \times (\text{CMe} + \text{T subv. hiver})]$$

(3) **E.F.M.** = L'effort fiscal de la municipalité

$$\left(\text{R.F.U.} \times 0,9382^{13} \right) \times \left(\frac{0,14 \$}{100 \$} \right)$$

1. La compensation pour la prise en charge du réseau local

La compensation de base que le gouvernement doit verser à la municipalité B pour l'entretien du réseau local est établie selon les modalités suivantes :

A) La détermination des coûts imputés à la municipalité

1) D.R.T. ¹⁴	Commentaires
$30 \times [(2\ 810 \$ \times 0,80) + 990 \$]$	L'indice d'entretien s'applique uniquement au coût imputé à l'entretien d'été des routes transférées
$30 \times (2\ 248 \$ + 990 \$)$	
$30 \times 3\ 238 \$ = 97\ 140 \$$	
2) D.R.D.C. ¹⁵	
$4 \times (2\ 810 \$ + 990 \$)$	Les routes déjà à la charge des municipalités n'ont pas fait l'objet d'une évaluation pour déterminer les difficultés d'entretien de ce réseau.
$4 \times 3\ 800 \$ = 15\ 200 \$$	
(3) D.R.T. + D.R.D.C. ¹⁶	
La somme des coûts imputés aux routes transférées et aux routes déjà à la charge de la municipalité.	Pour 34 kilomètres de routes à entretenir, les coûts imputés s'élèvent à 112 340 \$.
$97\ 140 \$ + 15\ 200 \$ = 112\ 340 \$$	

B) Le calcul de la compensation de base

(D.R.T. + D.R.D.C.) - E.F.M. ¹⁷	Commentaires
$C = 112\ 340 \$ - 62\ 580 \$$	La municipalité B se verra donc attribuer une compensation de base annuelle de 49 760 \$.
$C = 49\ 760 \$$	
	Il y a compensation de base lorsque le total des coûts imputés à la municipalité excède l'effort fiscal requis de la part de cette dernière.

C) L'ajustement à la compensation, s'il y a lieu

L'ajustement à la compensation correspond à l'estimation de la compensation effectuée en juillet 1991 moins la compensation de base.

13. Coefficient utilisé pour ramener le niveau de la richesse foncière uniformisée de 1992 à celui de 1991.

14. La dépense imputée à l'entretien d'été et d'hiver des routes transférées.

15. La dépense imputée à l'entretien d'été et d'hiver des routes déjà à la charge de la municipalité.

16. Le total des coûts imputés à la municipalité.

17. Le total des coûts imputés à la municipalité moins l'effort fiscal requis.

$$\text{Ajustement} = 52\,600 \$ - 49\,760 \$ = 2\,840 \$$$

Pour les municipalités dont la compensation serait moins élevée que celle qui leur avait été indiquée en juillet 1991, le gouvernement leur versera une somme additionnelle qui leur permettra de recevoir une compensation au moins égale à celle qui avait été prévue en 1991. Il est à noter que le nouveau calcul doit être effectué en tenant compte des kilomètres de routes effectivement transférés aux municipalités.

D) La compensation totale

La compensation totale correspond à la somme de la compensation de base et de l'ajustement à la compensation.

$$C \text{ totale} = 49\,760 \$ + 2\,840 \$ = 52\,600 \$$$

2. La compensation pour l'entretien des chemins à double vocation

L'aide supplémentaire, qui sera versée à la municipalité B pour l'entretien des six kilomètres de chemins à double vocation situés sur son territoire, correspond au produit obtenu de la multiplication du nombre de kilomètres de ces chemins par 832 \$ le kilomètre.

$$6 \text{ km} \times 832 \$ / \text{km} = 4\,992 \$$$

Le calcul de cette compensation s'effectue annuellement, indépendamment du calcul de la compensation pour la prise en charge du réseau local. Le montant de la compensation est versé sans égard aux changements de vocation des chemins désignés qui pourraient survenir en cours d'année.

Le paiement de la compensation s'effectuera, pour la présente année budgétaire, le 30 juin 1993.

3. La compensation pour l'entretien de la signalisation aux passages à niveau

À partir du 1^{er} avril 1993, la municipalité B recevra mensuellement une facture de 281 \$ de la compagnie ferroviaire pour l'entretien de signaux et barrières¹⁸, cette municipalité n'ayant qu'un seul passage à niveau doté d'un tel équipement de sécurité. En contrepartie, le Ministère versera à la municipalité une compensation financière annuelle (C) de 3 372 \$¹⁹, correspondant au produit de la charge mensuelle fixe par douze mois, soit :

$$C = 281 \$ \times 12 = 3\,372 \$$$

Pour la présente année budgétaire, le paiement de cette compensation s'effectuera en deux versements annuels, soit à la fin du mois de juillet et à la fin du mois de février.

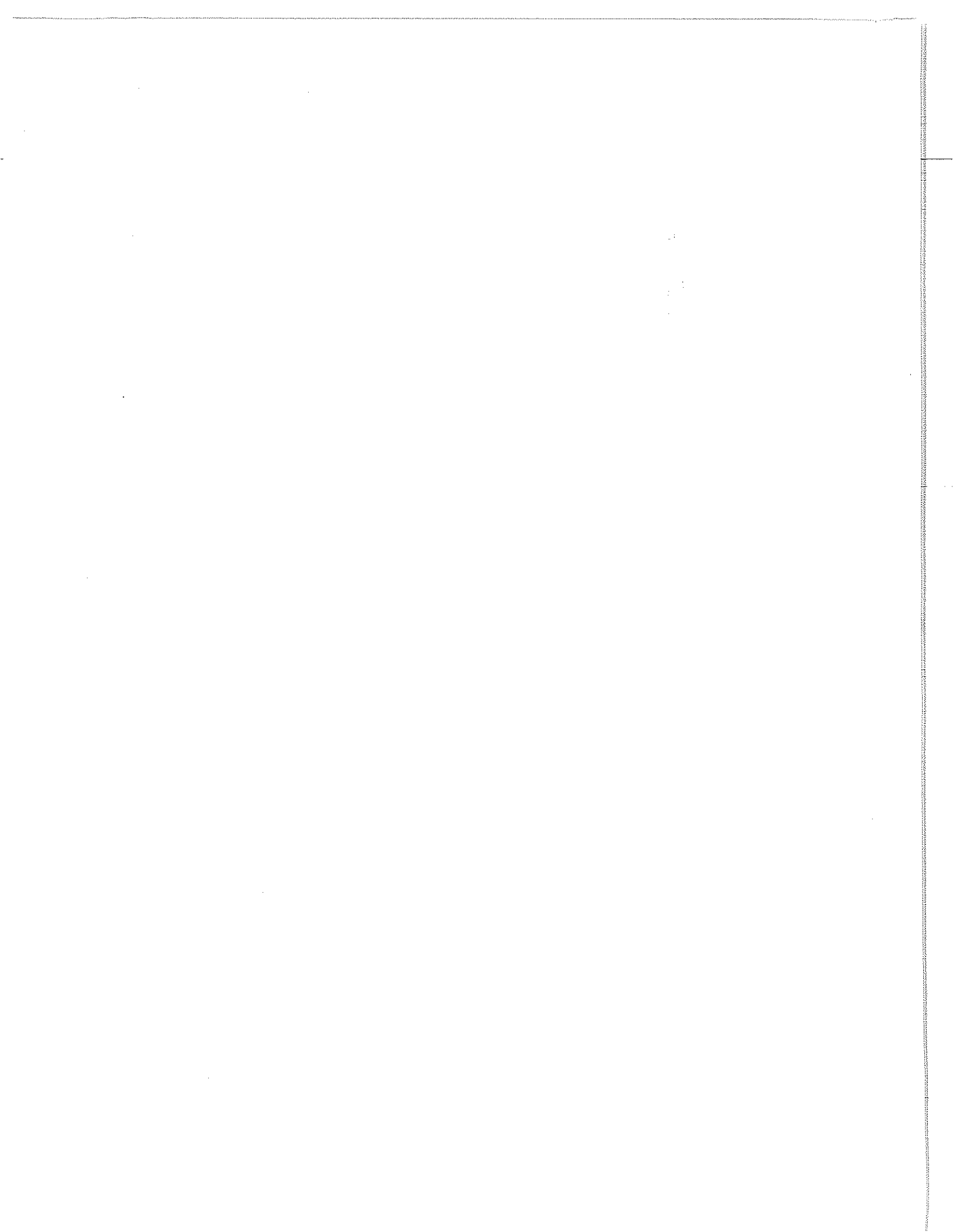
Cette compensation pourrait toutefois varier pour tenir compte de l'abandon d'une voie ferrée ou d'une diminution importante du trafic ferroviaire, lesquels pourraient justifier le démantèlement d'un système de protection.

18. La charge mensuelle pour l'entretien de signaux s'élève à 215 \$ pour l'année 1993.

La charge mensuelle pour l'entretien de signaux et barrières s'élève à 281 \$ pour cette même année.

19. Hypothèse : la charge mensuelle pour les trois premiers mois de l'année 1994 ne varie pas.





ANNEXE 5

LES ENTENTES INTERMUNICIPALES

Le projet de loi 57, sanctionné en décembre 1992, modifie la *Loi sur les cités et villes* (L.R.Q., c. C-19) et le *Code municipal du Québec* (L.R.Q., c. C-27.1) en y introduisant de nouvelles dispositions. Ainsi, lorsqu'une route est partagée par la limite commune des territoires de deux municipalités locales et qu'elle doit, pour être maintenue en bon état, être entretenue par une seule des deux municipalités, ces dernières doivent conclure une entente à cet effet, à défaut de quoi, la Commission municipale du Québec départagera les devoirs de ces municipalités.

Par ailleurs, dans plusieurs cas, il peut être avantageux pour les municipalités de mettre en commun des services ou, encore, d'en confier la gestion à la M.R.C. et, à cette fin, de conclure une entente en matière de voirie. Pour certaines, il s'agit d'obtenir un service au meilleur coût, alors que pour d'autres, il suffit de rentabiliser des services existants en partageant des coûts. Dans certains cas, les municipalités y voient l'occasion de donner à leurs citoyens des services qu'individuellement elles ne pourraient offrir.

Bien qu'il s'agisse d'un domaine relativement nouveau, les mêmes dispositions relatives aux ententes intermunicipales s'appliquent. Les lois municipales proposent aux municipalités un cadre juridique qui vise à clarifier les pouvoirs des municipalités parties à une entente et à concilier deux besoins essentiels, soit le respect de l'autonomie locale et une gestion plus simple des services mis en commun.

Il faut souligner qu'une M.R.C. peut déclarer sa compétence en matière de voirie en vertu de l'article 678.0.1 du *Code municipal du Québec*. Il importe cependant de bien délimiter le droit de retrait que peuvent exercer les municipalités.

Cette annexe présente les informations essentielles qui doivent être prises en compte lors de l'élaboration d'une entente intermunicipale.

1. Le contenu minimal d'une entente

Toute entente intermunicipale doit contenir les cinq éléments suivants :

- la description détaillée de son objet ;
- son mode de fonctionnement ;
- le mode de répartition des contributions financières entre les municipalités parties à l'entente ;
- sa durée et, le cas échéant, les modalités de son renouvellement ;
- les modalités de partage de l'actif et du passif découlant de l'application de l'entente, lorsque celle-ci prendra fin.

2. L'objet de l'entente

Les ententes peuvent porter sur différents objets. À titre d'illustration, on peut mentionner les exemples suivants les plus fréquents :

- L'entente porte sur l'entretien de toutes les routes des municipalités parties à l'entente ;
- L'entente porte sur une partie des routes de la municipalité desservie ;
- L'entente porte sur une partie ou la totalité des routes de l'une ou des deux municipalités, mais pour une période de temps déterminée, soit pour l'entretien d'été ou pour l'entretien d'hiver.

3. Les modes de fonctionnement

Il existe trois façons d'établir une entente intermunicipale : la fourniture de services, la délégation de compétence et la régie intermunicipale.



La fourniture de services

Il y a fourniture de services lorsqu'une municipalité reçoit le mandat de fournir un ou des services à une ou plusieurs autres municipalités. La municipalité à qui est donné le mandat est responsable de l'organisation et du fonctionnement du service. Si de l'équipement est prévu dans l'entente, la mandataire doit en être propriétaire pour en assumer l'exploitation et l'administration.

Chaque municipalité conserve ses pouvoirs sur son territoire relativement à l'objet de l'entente. Elle peut réaliser toutes les activités qui n'interfèrent pas avec les obligations contenues dans l'entente, tant que celle-ci est en vigueur. Par ailleurs, dans ce mode de fonctionnement, la municipalité exerce des pouvoirs qui lui appartiennent en propre et qui ne lui ont pas été délégués : elle peut donc décider de gérer elle-même les équipements ou les services faisant l'objet de l'entente.

La municipalité qui reçoit le service possède un droit de regard sur sa gestion. La municipalité qui offre le service doit faire autoriser les dépenses reliées à l'entente par la ou les municipalités qui en profitent. Il est également possible de former un comité intermunicipal qui permet aux municipalités bénéficiaires d'exprimer leurs besoins et leurs suggestions et de surveiller le respect des engagements de chaque municipalité.

De plus, la fourniture de services peut être mutuelle lorsque les municipalités parties à l'entente s'échangent des services ou qu'elles se partagent l'utilisation des équipements ou des ressources que chacune possède.

La délégation de compétence

La délégation de compétence permet à une ou plusieurs municipalités de transférer à une autre municipalité tous les pouvoirs nécessaires à la réalisation de l'objet de l'entente. La municipalité qui reçoit la délégation peut effectuer les travaux et acquérir les biens sur le territoire de l'autre municipalité.

La municipalité mandatée possède l'entière responsabilité de l'organisation et de l'administration du service faisant l'objet de l'entente. Dans le cas où de l'équipement est prévu dans l'entente, la municipalité mandataire peut en assurer l'exploitation et la gestion, même s'il appartient à la municipalité desservie ou est situé sur le territoire de celle-ci.

La municipalité qui délègue sa compétence ne peut plus intervenir sur son territoire dans le cadre de ce qui fait l'objet de l'entente pour toute la durée de celle-ci. Elle conserve cependant ses pouvoirs de faire des règlements et de prélever des taxes, ces pouvoirs n'étant pas transférables.

Comme dans le cas de la fourniture de services, la municipalité qui bénéficie du service possède un droit de regard sur l'administration de ce service. En effet, elle doit autoriser les dépenses reliées à l'entente. De même, un comité intermunicipal peut être formé pour permettre à la municipalité desservie de faire connaître ses besoins et ses recommandations et de surveiller le respect des engagements de chaque municipalité.

La régie intermunicipale

La régie intermunicipale est une corporation publique qui regroupe deux ou plusieurs municipalités désireuses d'assurer la cogestion du service mis en commun. Elle a compétence sur tout le territoire des municipalités parties à l'entente et est investie des pouvoirs nécessaires au fonctionnement de l'entente (achat, expropriation, contrat, budget, emprunt, embauche de personnel, etc.).

Comme la régie n'a pas le pouvoir de percevoir des taxes, elle couvre ses dépenses avec les contributions de ses municipalités membres. Ces dernières contrôlent les dépenses de la régie lors de l'adoption de son budget et de l'approbation de ses règlements d'emprunt.

En plus des dispositions obligatoires à une entente, le texte créant une régie doit mentionner les informations suivantes :

- le nom projeté de la régie ;
- le lieu de son siège social, qui doit être situé sur le territoire d'une des municipalités parties à l'entente ;
- le nombre de délégués de chaque municipalité membres du conseil d'administration de la régie ;
- le nombre de voix attribué à chacun des membres du conseil d'administration (qui peut être en nombre et en valeur).

4. Le mode de répartition des contributions financières

Dans leurs ententes, les municipalités signataires doivent établir un partage des dépenses pour les immobilisations à caractère intermunicipal antérieures ou postérieures ainsi que pour les coûts d'exploitation.

Il existe différents critères ou formules de répartition des contributions financières entre les municipalités et il revient à celles-ci de les déterminer. Il faut que la répartition soit équitable pour toutes les parties et que les citoyens qui reçoivent le service paient le même coût.

5. La durée et le renouvellement de l'entente

Les municipalités n'ont aucune obligation en ce qui concerne la durée de l'entente. Certaines choisissent le long terme surtout lors-



qu'il est question d'immobilisations importantes alors que d'autres privilégient l'entente annuelle.

Il est cependant souhaitable que l'entente comporte une clause de renouvellement ; autrement, les municipalités devront, pour maintenir l'entente, l'adopter de nouveau et la faire approuver par le ministre des Affaires municipales. De plus, le fait de prévoir des modalités de renouvellement n'empêche aucunement les municipalités de mettre fin à l'entente à l'expiration de sa durée initiale ou de chacune de ses périodes de renouvellement.

6. Le partage de l'actif et du passif

L'entente doit prévoir suivant quel critère ou formule seront partagés entre les municipalités participantes l'actif et le passif accumulés au cours de l'entente, advenant la fin de celle-ci.

On peut déterminer pour chaque bien la municipalité qui en gardera la propriété et la façon dont sera partagé le solde de la dette ou la valeur des biens. Qu'on fasse ceci ou non dans l'entente, on devra respecter les deux principes suivants, si l'entente prend fin. Premièrement, les municipalités ne peuvent jamais être copropriétaires d'un bien. Deuxièmement, en dehors du cadre d'une entente prévoyant la délégation de compétence, une municipalité ne peut pas, en matière de voirie, être propriétaire d'un bien immeuble (terrain et bâtisse) situé à l'extérieur de son territoire.

Toutefois, lorsque l'entente ne comporte pas de dépenses en immobilisation, il y a lieu alors de mentionner quelle municipalité conservera l'entière propriété de ses actifs sans avoir à verser de compensation financière à l'autre ou aux autres municipalités participantes et assumera seule son passif, si passif il y a.

7. La formation d'un comité intermunicipal

L'entente peut prévoir la formation d'un comité intermunicipal, et cela seulement lorsque le mode de fonctionnement choisi est la fourniture de services ou la délégation de compétence. Lorsqu'un tel comité est formé, il convient d'indiquer dans l'entente son nom, sa composition et ses responsabilités.

Le comité intermunicipal ne peut être composé que de membres des conseils des municipalités.

On ne peut lui confier que des rôles de consultation et de surveillance ; à ce titre, on peut lui donner la responsabilité d'étudier

toute question se rapportant à l'objet de l'entente, de préparer un projet de budget et de surveiller le respect des engagements des municipalités. Par ailleurs, on ne peut lui attribuer des responsabilités de gestion ou d'administration (par exemple, gérer des fonds, posséder des biens, engager du personnel, emprunter, recevoir des subventions, prélever des taxes).

8. L'adhésion d'une autre municipalité

La loi prévoit qu'une municipalité peut adhérer à une entente existante par résolution de son conseil. Les municipalités déjà parties à l'entente n'ont pas alors à adopter, par règlement, une nouvelle entente, ce qui est la procédure normale pour la modification d'une entente. Cependant, pour que les municipalités puissent se prévaloir de la procédure simplifiée, l'entente doit prévoir la possibilité d'adhésion de toute autre municipalité, de même que les conditions de cette adhésion ou un mécanisme permettant de les déterminer.

Il est à noter que la résolution de la municipalité adhérente et, le cas échéant, les conditions d'adhésion non prévues à l'entente doivent recevoir l'approbation du ministre des Affaires municipales, après que les municipalités parties à l'entente auront été informées des démarches accomplies par la municipalité qui désire adhérer à l'entente.

9. Le mécanisme de conciliation

Lorsqu'il y a un problème concernant la mise en application de l'entente, une municipalité peut demander au ministre des Affaires municipales de désigner un conciliateur pour les aider à trouver un accord. En cas d'échec de la conciliation, une municipalité peut faire appel à la Commission municipale du Québec qui rendra une décision.

10. L'approbation

Les ententes intermunicipales en matière de voirie doivent être approuvées par le ministre des Affaires municipales. Le Ministère met à la disposition des municipalités des documents d'information (guide pour l'élaboration d'une entente, modèles d'entente) et une expertise professionnelle en matière d'ententes intermunicipales. Le Service de l'organisation municipale et des dossiers métropolitains que l'on peut joindre au (418) 691-2003 et le bureau régional du Ministère peuvent vous fournir l'information supplémentaire requise, vous aider à élaborer le texte d'une entente ou agir comme conciliateurs entre les parties.





LA VOIRIE LOCALE

GUIDE D'INFORMATION

PARTAGE

DES RESPONSABILITÉS

ENTRE LE GOUVERNEMENT ET

LES MUNICIPALITÉS

Corrections

CHAPITRE 1

- Page 18, section 1.1, «*Le réseau local de niveau 3*» (premier paragraphe)

Ce paragraphe devrait se lire comme suit :

«Les routes appartenant au réseau local de niveau 3 permettent de desservir la propriété rurale non habitée et la population établie uniquement sur une base estivale (zones de villégiature, chalets, plages, campings privés, etc.). Les chemins municipaux donnant accès exclusivement aux territoires forestiers ou fauniques et qui ne sont pas classés dans le réseau d'accès aux ressources font également partie de cette classe de routes (réf. : page 19 - «Le réseau d'accès aux ressources»). Il en est de même pour ceux donnant accès à des forêts privées ou à des lots boisés privés.»

La modification consistait à supprimer les mots «en permanence» après les mots «non habitée».

De plus, la dernière phrase de ce paragraphe a été remplacée par les mots en caractères gras.

CHAPITRE 1

- Page 19, section 1.1, «Le réseau d'accès aux ressources» (premier paragraphe)

Ce paragraphe devrait se lire comme suit :

«Le réseau d'accès aux ressources a pour vocation exclusive de conduire à des zones d'exploitation forestière (aires communes) et minière (amiante et métaux de base tels que le fer, le cuivre, le zinc, le nickel, le chrome, etc.), à des installations hydro-électriques, à des zones de récréation et de conservation de compétence **fédérale ou provinciale** (parcs, campings gouvernementaux, réserves fauniques), ou encore à des carrières exploitées par le ministère des Transports. **Seuls les accès principaux à ces zones ou installations sont intégrés à cette classe de routes.**»

Les mots «fédérale ou» ont été insérés entre le mot «compétence» et le mot «provinciale».

De plus, la dernière phrase de ce paragraphe a été remplacée par les mots en caractères gras.

CHAPITRE 1

- Page 19, section 1.2, «Les chemins de mines» (troisième paragraphe)

Ce paragraphe devrait se lire comme suit :

«Enfin, lors de l'opération de classification fonctionnelle, les chemins de mines dont l'entretien incombait jusqu'alors au ministère des Transports et dont la vocation exclusive est de desservir une mine en exploitation, ont été classés «chemins d'accès aux ressources» et continuent d'être entretenus par le Ministère après le 1^{er} avril 1993. Le Ministère classe également dans la catégorie «chemins d'accès aux ressources» un chemin municipal dont la vocation exclusive est de donner accès à une mine en exploitation et ce, même s'il n'est pas décrété «chemin de mine».»

Les mots «et dont la vocation exclusive est de desservir une mine en exploitation» ont été insérés entre les mots «...ministère des Transports» et les mots «ont été classés...».

De plus, la dernière phrase de ce paragraphe a été remplacée par les mots en caractères gras.

CHAPITRE 2

- Page 25, section 2.2 «Le réseau local» (deuxième paragraphe)

Ce paragraphe devrait se lire comme suit :

«Conformément au nouveau partage établi entre le Ministère et les municipalités, ces dernières se voient désormais transférer, à partir du 1^{er} avril 1993, la **gestion**, été comme hiver, de l'ensemble du réseau routier local.»

La modification consistait à remplacer les mots « l'entière responsabilité de l'entretien » par les mots « la gestion ».

CHAPITRE 3

- Page 31, section 3.1, «*Le coût moyen d'entretien et sa modulation A) La modulation du coût moyen d'entretien d'été*» (dernier paragraphe)

Ce paragraphe devrait se lire comme suit :

«Un indice a été établi pour chaque municipalité afin de permettre la modulation du coût d'entretien d'été. Cet indice gravite autour de l'unité, qui constitue la moyenne, les **valeurs inférieures** signifiant que les difficultés d'entretien sont **moins élevées** que la moyenne, alors que les **valeurs supérieures** signifient que les difficultés d'entretien sont **plus grandes** que la moyenne. En appliquant cet indice, qui varie selon les municipalités de 0,50 à 1,52, le coût d'entretien d'été se situe entre 1 405 \$ et 4 271 \$ le kilomètre.»

Cette correction a déjà été transmise, le 7 mai dernier, à tous les directeurs régionaux et chefs de district dans une note signée par le directeur des Communications, Jacques Pelletier.

CHAPITRE 3

- Page 32, section 3.1, «*Autres volets... B) Entretien de la signalisation des passages à niveau*» (deuxième paragraphe)

Ce paragraphe devrait se lire comme suit :

«À cet effet, le Ministère remboursera aux municipalités les sommes d'argent qu'elles devront déboursier pour l'entretien de la signalisation. Les modalités relatives à l'attribution des compensations sont précisées dans la section du présent chapitre concernant l'administration du Programme d'aide à la prise en charge. **Quant aux réparations des surfaces de croisement des passages à niveau, elles peuvent être admissibles au Programme d'aide à l'amélioration du réseau local décrit à la section 3.2.**»

Les mots en caractères gras ont été ajoutés à la version originale.

CHAPITRE 3

- **Page 34, section 3.2, «LE PROGRAMME D'AIDE À L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU LOCAL» (premier paragraphe)**

Un quatrième point à été ajouté à la liste des travaux d'amélioration cités en exemple.

Après correction, ce paragraphe devrait se lire comme suit :

«Le Programme d'aide à l'amélioration du réseau local, doté d'un budget annuel de 50 millions de dollars, permettra de contribuer au financement de projets d'amélioration réalisés par les municipalités sur leur réseau. Il peut s'agir de travaux concernant, entre autres choses, l'amélioration :

- de la qualité de la chaussée (travaux sur les couches d'usure, rechargement, etc.);
- du drainage (remplacement de ponceaux, etc.);
- de la sécurité (correction d'une courbe dangereuse, etc.);
- de la surface de croisement de passages à niveau.»

CHAPITRE 3

- Page 34, section 3.3, «LE PROGRAMME D'AIDE À LA RÉFECTION DES PONTS ET AUTRES OUVRAGES D'ART»

Au premier paragraphe :

La modification consistait à supprimer les mots «transférées aux municipalités» après les mots «réseau local».

De plus, le mot «toutes» a été inséré entre les mots «situés sur» et les mots «les routes du réseau local...».

Après correction, ce paragraphe devrait se lire comme suit :

«Ce programme permet de contribuer financièrement à la réalisation de travaux majeurs visant la réfection et l'amélioration des ponts et autres ouvrages d'art situés sur **toutes** les routes du réseau local et de ceux situés sur le réseau supérieur sous la responsabilité des municipalités.»

Au troisième paragraphe :

Les mots «le réseau transféré» ont été remplacés par les mots «leur réseau».

Après correction, ce paragraphe devrait se lire comme suit :

«Les municipalités assument, pour leur part, la responsabilité des autres ponts situés sur leur réseau, le pont faisant partie intégrante de la route. Une enveloppe....»

CHAPITRE 4

- Page 41, section 4.4, «Les ponts et autres ouvrages d'art» (première colonne, avant-dernier point: «Lorsque les crédits...)

Ce paragraphe devrait se lire comme suit :

«Lorsque les crédits seront disponibles, le Ministère préparera les plans et devis pour appel d'offres et remettra le tout à la municipalité accompagné d'une promesse de subvention telle que décrite au chapitre précédent. Après le début des travaux, cette subvention sera versée en entier aux municipalités dans un délai de 30 jours suivant la réception d'une copie du contrat signé et entériné par une résolution du conseil de la municipalité.»

Il s'agissait d'harmoniser ce texte avec le troisième paragraphe de la page 35 (Après le début des travaux...), en remplaçant les mots «Cette subvention sera versée en entier, dès le début des travaux, sur présentation d'une résolution municipale» par les mots en caractères gras.

CHAPITRE 5

- Page 47, section 5.6, «La signalisation routière»

Au premier paragraphe :

Les mots «c'est-à-dire les routes locales de niveaux 1 et 2 transférées le 1^{er} avril 1993» ont été supprimés.

Après correction, ce paragraphe devrait se lire comme suit :

«La nouvelle loi n'apporte aucun changement quant à la responsabilité des municipalités en matière de signalisation routière. Elle ne fait qu'étendre cette responsabilité puisque les municipalités deviennent responsables d'un plus grand nombre de kilomètres de routes.»

Au deuxième paragraphe :

Les mots inscrits entre parenthèses après les mots «de l'autorité municipale» ont été supprimés.

De plus, le mot «toutes» a été inséré entre les mots «installés sur» et les mots «les routes relevant de l'autorité municipale...».

Après correction, ce paragraphe devrait se lire comme suit :

«Conformément à l'article 289 du *Code de la sécurité routière* (L.R.Q., c. C-24.2), les panneaux de signalisation installés sur **toutes** les routes relevant de l'autorité municipale doivent être conformes aux normes établies par le ministre des Transports, normes que l'on retrouve au *Règlement sur la signalisation routière* et également dans la publication intitulée *La signalisation routière au Québec*. Des exemplaires de cette publication sont disponibles à la Direction des communications du ministère des Transports, au (418) 643-6864.»

ANNEXE 3

- Page 65 «LES CRITÈRES D'ADMISSIBILITÉ À LA COMPENSATION POUR LA PRISE EN CHARGE DES CHEMINS À DOUBLE VOCATION»

Le point 7° devrait se lire comme suit :

7° «Ces routes formant le trajet le plus court devront être fortement sollicitées, c'est-à-dire qu'elles devront être empruntées par un minimum annuel d'environ 1 000 camions chargés de ressources forestières et/ou minières. Ce seuil de 1 000 camions peut être atteint par la combinaison :

- de différentes ressources admissibles (ex.: bois et mineral);
- du transport des ressources de plusieurs exploitants et/ou de plusieurs origines;
- de trafics qui empruntaient antérieurement des trajets parallèles.»

Les mots en caractères gras ont été ajoutés à la version originale.