

CHEMINS À DOUBLE VOCATION – RÉGION LAURENTIDES

Mise en contexte

Au cours de la dernière année, certaines municipalités et MRC dans les Laurentides ont transmis au MFFP et au MTQ des résolutions dans lesquelles elles précisait souhaiter une intervention concernant le transport forestier, notamment en vue d'assurer la sécurité des citoyens sur les chemins municipaux en période de transport forestier.

Au printemps 2022, le MFFP a répondu à une résolution de la MRC des Laurentides en précisant qu'il avait l'intention de former un comité de travail composé des ministères touchés par cette problématique et de l'ensemble des MRC des Laurentides afin de trouver des solutions à cet enjeu dans la région.

Définition de chemin à double vocation

Il s'agit d'un chemin du réseau municipal emprunté par des camions transportant des ressources minières (minerai et concentré de minerai) ou forestières (bois brut et copeaux). Ce chemin peut être localisé:

- entre un chemin d'accès aux ressources, un chemin de mines ou un chemin forestier, quel que soit le responsable de l'entretien, (MTQ, autres ministères et organismes gouvernementaux ou exploitants forestiers) et une route du réseau supérieur;
- entre une usine (sciage ou concentrateur) et une route du réseau supérieur, un chemin d'accès aux ressources, un chemin de mines ou un chemin forestier.

Selon le [Programme d'aide à la voirie locale](#) (PAVL), les routes doivent répondre aux critères de l'encadré pour être admissibles.

1.4 Routes admissibles

Sont admissibles les routes locales de niveaux 1 et 2 provenant de l'inventaire¹ transmis aux organismes admissibles (ci-après nommé « l'inventaire du Ministère »).

Pour les volets Soutien et Double vocation, pour les sous-volets PPA-CE et PPA-ES, de même que pour les interventions découlant d'un plan de sécurité dans le cadre du volet Redressement, le réseau routier municipal est admissible.

¹ Tout tronçon de route ne figurant pas dans cet inventaire ne peut pas faire l'objet d'une analyse dans le cadre du volet Plan d'intervention ou d'une demande d'aide dans le cadre des volets Redressement, Accélération, Réfection des ouvrages d'art et Entretien. Aucune demande de modification de cet inventaire ne peut être acceptée.

- Route locale de niveau 1 : Les routes locales de niveau 1 permettent de relier entre eux les centres ruraux et de relier les autres concentrations de population d'une municipalité à son centre rural. En milieu rural, elles donnent également accès aux parcs industriels, aux industries lourdes, aux sites d'enfouissement sanitaire supramunicipaux, aux principaux centres de ski locaux ainsi qu'aux services de traversiers et aéroportuaires locaux. Enfin, elles jouent le rôle de seconde liaison entre les centres ruraux et les agglomérations urbaines.
- Route locale de niveau 2 : Les routes locales de niveau 2 donnent accès à la propriété rurale habitée en permanence (résidences, exploitations agricoles, industries, centres touristiques ou récréatifs, ports locaux, équipements municipaux ou encore services de santé et d'éducation).

Notez que les sections de routes municipales qui sont situées dans le prolongement de routes locales de niveau 1 et 2 où circulent des camions chargés de matières sont rendues admissibles au PAVL.

Responsabilité des différents intervenants dans le contexte des chemins à double vocation

MFFP : La responsabilité se limite à la portée de la loi sur l'aménagement du territoire forestier (LADTF), c'est-à-dire aux territoires forestiers du domaine de l'État, principalement l'unité d'aménagement. Un chemin multiusage est un chemin construit ou utilisé sur une terre du domaine de l'État en vue de réaliser une activité d'aménagement forestier au sens de la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier.

MTQ : Le Ministère gère le réseau routier supérieur, composé d'autoroutes, de routes nationales, de routes régionales et de routes collectrices ainsi que de chemins d'accès aux ressources. Ainsi, une municipalité préoccupée par la présence potentielle de certains risques pour la sécurité des usagers sur une route provinciale qui traverse son territoire peut s'adresser au Ministère. En ce qui concerne les chemins à double vocation, le responsable Programme d'aide à la voirie locale (PAVL) vise à permettre aux municipalités de maintenir la fonctionnalité des routes locales de niveaux 1 et 2 et des routes municipales fortement sollicitées pour le transport de ressources forestières ou minières.

Municipalités : Responsable des chemins municipaux, de leur entretien et du maintien. **À compléter**

MAMH : Responsable du [programme de la taxe sur l'essence et de la contribution du Québec](#) (TECQ) qui a pour objectif de contribuer au financement des infrastructures municipales et locales en matière d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale et d'autres types d'infrastructures ayant des incidences économiques, urbaines ou régionales. **À compléter**

MRC : **À compléter**

Enjeux et solutions

Enjeux	Description	Piste de solution
Difficulté d'harmoniser les activités d'aménagement forestier avec les municipalités dû au transport de bois sur les chemins municipaux.	Le MFFP reçoit, de plus en plus, des résolutions municipales interdisant le transport de bois sur les chemins municipaux. Il est difficile de trouver un terrain d'entente pour permettre au transport forestier d'amener le bois aux usines.	Le comité en place.
L'entretien des chemins municipaux	Les coûts d'entretien des chemins municipaux lors de l'utilisation pour le transport forestiers augmentent.	Le PAVL est en place pour couvrir une partie des coûts supplémentaires liés à l'entretien. A-t-il besoin d'être bonifier? Échanger sur une méthode pour bonifier son utilisation.
La qualité et la sécurité des chemins à double vocation (supporter le transport lourd)	Les chemins municipaux n'ont pas été conçu pour supporter le transport forestier autant par son revêtement, asphalte économique que par sa structure d'origine (courbe, pente, emprise du chemin).	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration des infrastructures pour permettre la cohabitation du transport forestier. Suggestions; cibler des chemins pour réaliser des améliorations avec un programme de subventions? • Échanger le calendrier des travaux à venir entre les municipalités et le MFFP pour coordonner les travaux s'asphaltage et le transport de bois. Aussi, moduler le calendrier ou les horaires de transport des bois
La sécurité sur les chemins municipaux en termes de vitesse, affichage, construction.	La cohabitation entre les véhicules personnels et le transport forestier remettent en question la sécurité sur les chemins municipaux principalement à ce qui a trait à la vitesse et à l'affichage.	Contrôle routier pour sécuriser des routes. Affichage.
La quiétude des villégiateurs et « nouveaux » résidents permanents	Le portrait des résidents des municipalités à évoluer depuis quelques années. Il y a de plus en plus de villégiateurs de « fin de semaine » qui sont devenus résidents permanents. De plus, de nouveaux résidents achète des maisons isolées pour leur quiétude. Ces nouveaux résidents sont parfois moins informés des particularités à habiter en milieu forestier.	Outiller les élus locaux pour favoriser l'acceptabilité sociale du transport forestier sur certains chemins municipaux par l'éducation et la communication.

Ponts détonnés du MTQ	Les ponts qui n'ont plus la capacité portante nécessaire aux transports forestiers, amène les conducteurs à faire des détours et à circuler sur des routes moins adaptées au transport forestier et aussi où les résidents sont moins habitués à ce genre de circulation.	Prévisibilité et partage des calendriers des travaux MTQ/ MUN /MFFP.
Définir et améliorer la connaissance des rôles et responsabilités de chacun	Les municipalités ne savent pas toujours à quel ministère s'adresser lorsqu'elles rencontrent une problématique. Il est important de définir adéquatement les rôles de chaque organisme afin que les responsabilités de chacun soient bien comprises.	Organiser des rencontres avec les municipalités pour mieux définir et expliquer les rôles et responsabilités.
Compréhension et difficulté de mise en œuvre des programmes d'aide	Les programmes d'aide ne sont pas tous bien connus et compris.	Un arrimage entre les subventions pour les municipalités des différents ministères pourrait être réalisé afin de tenir compte du transport forestier. Formulaire de demande de subvention du MTQ et MAMH qui inclurait cette question : Avez-vous pris connaissance de la planification de chemins du MFFP? S'assurer de la compréhension des programmes de subvention.
Manque de prévisibilité du transport de bois	Les municipalités devraient être intégrées dans la prévisibilité, entre autres, pour la fermeture d'un pont et le détonnage. Le MTQ considère que les municipalités sont des partenaires privilégiés. Accroître la prévisibilité.	Étudier la possibilité de mettre en place un processus de collaboration avec les municipalités pour le transport forestier. Plan directeur sur les chemins. Travailler à la prévisibilité avec les municipalités.

Plan d'action

À définir en rencontre.

Action	Responsable	Échéance	Suivi