



Plan de classification fonctionnelle du réseau routier

1^{er} avril 2016

Table des matières

Classification fonctionnelle du réseau routier	3
1. Le réseau supérieur (à la charge du MTQ)	3
1.1 Autoroutes	4
1.2 Routes nationales	4
1.3 Routes régionales	4
1.4 Routes collectrices	4
2. Le réseau local (à la charge des municipalités)	5
2.1 Routes locales de niveau 1	5
2.2 Routes locales de niveau 2	5
2.3 Routes locales de niveau 3	5
3 Les routes d'accès aux ressources	6
3.1 Les chemins de mine	6
3.2 Les chemins de colonisation	6
3.3 Les chemins à double vocation d'accès	7
4. Le réseau récréatif	8
5. Les règles de sélection des routes locales	8
6. Priorisation du réseau routier municipal	9
7. Classification du réseau routier du réseau routier municipal	10
7.1 Routes locales de niveau 1	10
7.2 Routes locales de niveau 2A	11
7.3 Routes locales de niveau 2B	12
7.4 Routes locales de niveau 3 - Municipales	13
7.5 Routes locales de niveau 3 – Privées	15
8. Constats concernant certains tronçons particuliers	18
8.1 Ensemble du réseau routier	18
8.2 Le chemin Kilmar	18
8.3 Le chemin de la Rivière-Rouge	19
8.4 Routes locales de niveau 3 - Municipales	19
8.5 Routes locales de niveau 3 – Privées	20
Annexe A – Pondération des facteurs de priorisation	21
Annexe B – Tableau descriptif du réseau routier municipal	22
Annexe C – Cartographie du réseau routier municipal	25

Classification fonctionnelle du réseau routier

La classification fonctionnelle du réseau routier est une hiérarchisation des routes à partir de leurs fonctions respectives, établie des critères démographiques et socioéconomiques.

Cette classification vise principalement quatre objectifs:

1. Constituer un outil de gestion net de planification afin de faciliter l'élaboration et la mise en œuvre de politiques de transport;
2. Uniformiser et rationaliser les interventions en matière d'amélioration et d'entretien du réseau routier;
3. Constituer un outil d'aménagement du territoire;
4. Servir de base à une clarification du partage des responsabilités entre l'État et les municipalités en matière de voirie.

La désignation de la classe à laquelle appartient une route tient compte des caractéristiques de circulation qui sont : la répartition entre la circulation de transit et l'accès aux propriétés riveraines; le débit de circulation, l'écoulement continu de la circulation, les vitesses de base, la répartition entre les types de véhicules et finalement, les raccordements de routes de différentes classes.

La classification fonctionnelle du réseau routier, telle que présentée dans le présent document, identifie quatre grandes catégories de voies de circulation, à savoir le réseau supérieur qui est à la charge de l'État, le réseau local à la charge de la Municipalité, le réseau d'accès aux ressources et enfin le réseau récréatif.

1. Le réseau supérieur (réseau routier à la charge du MTQ)

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.

1.1 Autoroutes

L'autoroute est définie comme une voie à accès limitée, à circulation à haute vitesse, sur laquelle on ne peut s'engager ou qu'on ne peut quitter qu'aux endroits spécialement prévus à cette fin et ne comportant pas, sauf exception, d'intersection à niveau.

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

1.2 Routes nationales

Les routes nationales comprennent les axes routiers interrégionaux et servent de liaison entre les agglomérations principales (25 000 habitants et plus). Font également partie de cette catégorie, les routes ou les corridors touristiques majeurs ainsi que les d'accès à des installations de transport d'envergure nationales ou internationales (aéroports, traverses fluviales et maritimes).

1.3 Routes régionales

Les routes classées dans cette catégorie servent de lien entre les agglomérations secondaires (de 5 000 à 25 000 habitants) de même qu'entre les agglomérations secondaires et principales. Elles permettent également l'accès aux infrastructures d'envergure régionales.

Ces routes 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 stations touristiques majeures et les installations de transport telles que 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.

1.4 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.

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.

2. Le réseau local (réseau routier à la charge des municipalités)

La vocation première du réseau local est de donner accès à la propriété riveraine, qu'elle soit rurale ou urbaine. Principalement caractérisée par une circulation d'importance secondaire (débit de moins de 1 000 véhicules par jour en milieu rural et de moins de 3 000 en milieu urbain) ce réseau a pour objet de répondre à des besoins de nature essentiellement locale.

Caractérisées par des vitesses de base allant de 30 à 80 km/h, ces routes sont généralement sillonnées par des automobiles, de petits et moyens camions, des poids lourds occasionnels, des véhicules de service ou des véhicules de ferme.

Le réseau local, qui se raccorde habituellement à d'autres routes locales ou à des routes collectrices, est composé de trois classes fonctionnelles : réseau local de niveau 1, ainsi que ceux de niveau 2 et de niveau 3.

2.1 Routes locales 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 traverses et aux aéroports locaux. Enfin, elles peuvent servir de seconde liaison entre les centres ruraux et les agglomérations urbaines.

2.2 Routes locales 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 (résidences, exploitations agricoles, industries, centres touristiques ou récréatifs, ports locaux, équipements municipaux ou encore services de santé et d'éducation). En ce qui concerne la municipalité de Grenville-sur-la-Rouge les routes appartenant au niveau 2 ont été divisé en deux (2) catégories;

- 2A : Les chemins et rues desservant les concentrations résidentielles plus importantes;
- 2B : Les chemins et rues dites « collectrices de quartier » donnant accès aux réseaux routiers de niveau 2A ou de niveau 3.

2.3 Routes locales de niveau 3

Les routes locales appartenant au réseau local de niveau 3 incluent les rues situées à l'intérieur des agglomérations urbaines et permettent de également de desservir la propriété rurale, en particulier la population rurale établie uniquement sur une base estivale (zones de villégiature, chalets, plages, campings privés, etc.). Les chemins donnant accès aux milieux forestier et minier ainsi qu'à des lots boisés privés font également partie de cette classe de routes.

C'est à l'intérieur de cette section que l'on peut retrouver l'ensemble des chemins dits « privés » pouvant chacune desservir une ou plusieurs habitations.

3 Les routes d'accès aux ressources

Le réseau d'accès aux ressources a pour vocation exclusive de conduire à des zones d'exploitation forestière, à des installations hydro-électriques, à des zones de récréation et de conservation de compétence provinciale 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.

3.1 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-13.1.1) 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 « chemin 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 « chemin d'accès aux ressources »), mais qui n'ont pas le statut de chemin de mines.

3.2 Les chemins de colonisation

Lors du processus de classification fonctionnelle, les chemins de colonisation 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 MTQ. 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 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. »

*« **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 des dispositions de la *Loi sur les terres du domaine public* (L.R.Q., c. T-8.1) relatives aux chemins du domaine public leur sont applicables. »

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

Les chemins doublés d'une vocation d'accès aux ressources, également appelé chemin 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 forestières.

Ces chemins peuvent être localisés :

1. Entre un chemin d'accès aux ressources, quel que soit le responsable de l'entretien (autres ministère 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 a prévu d'accorder une compensation aux municipalités où se trouvent de tels chemins, pour chacun des kilomètres de ces chemins affectés par le transport lourd de ressources minières ou forestières sur son territoire.

4. Le réseau récréatif

Le réseau récréatif concerne toutes les voies de circulation présentes sur le territoire de la municipalité ayant une vocation exclusivement récréative. Ces voies de circulation peuvent, selon leur destination emprunter certains tronçons du réseau routier.

Afin de bien distinguer les particularités propres à chaque type d'activités ainsi que leurs exigences quant à l'aménagement requis, le réseau récréatif a été distingué en quatre (4) catégories.

1. Sentiers équestres
2. Sentiers d'activités sportives (marche, raquette, ski de fond)
3. Sentiers de motos-neige
4. Sentiers pour véhicules motorisés (motos, quads, etc)

5. 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 chemin, on peut se reporter à la section 3.3, ci-après, 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.

6. Hiérarchisation du réseau routier municipal

En vue d'une évaluation objective des investissements en infrastructures routières et des travaux d'entretien pouvant être requis, une priorisation des routes s'impose afin d'identifier celles qui sont jugées les plus déterminantes pour le développement, la vitalité et la sécurité du territoire. Considérant que les caractéristiques ou l'usage d'une route peut différer le long d'un tracé, celle-ci peut être subdivisée en tronçons lesquels sont évalués de façon distincte.

Une telle hiérarchisation du réseau routier municipal nécessite au préalable d'identifier les facteurs les plus pertinents pour l'évaluation de chaque route, leur comparaison entre elles et ultimement, la priorisation des actions pouvant être requises. Six (6) facteurs ont été retenus et une pondération leur a été attribuée en fonction de leur importance relative. L'annexe 1 détaille la méthode ayant servi à établir cette pondération.

Facteurs d'analyse	Description	Pondération
Sécurité	Particularité du tracé, courbes, dévers, visibilité, accotements, risque d'affaissement	25 %
Débit	Circulation, débit de véhicule, types de véhicules qui empruntent la route ou le tronçon	15 %
État de la route	État de la route ou du tronçon tel qu'établi au tableau descriptif du réseau routier municipal	15 %
Densité/Expectative de développement	Population desservie ou à desservir éventuellement dans le cadre d'un projet de développement	20 %
Classification	Classification fonctionnelle de la route ou du tronçon tel qu'établie au tableau descriptif du réseau routier municipal	10 %
Importance de la desserte	Présence d'établissements municipaux ou publics d'importance et d'installations commerciales	20 %

Chaque route ou tronçon est évaluée selon l'importance accordée pour chacun des facteurs d'analyse. Plus le facteur est important, plus la note est élevée.

1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5
Faible			Moyen			Important		

Le niveau de priorité d'une route ou d'un tronçon s'obtient en additionnant les résultats de la multiplication du pourcentage de pondération de chaque facteur par la note d'importance attribuée.

Priorité 1 : note de 4 et plus

Priorité 2 : note 2,5 et moins de 4

Priorité 3 : moins de 2,5

7. Classification du réseau routier de la municipalité

7.1 Routes locales de niveau 1

Données descriptives de la route ou du tronçon							
Identification	Désignation	Tronçon	Classification	Longueur	Vitesse	Statut Mun. / Privé	Niveau priorisation
Harrington	chemin	Km 0 à Km 2	Local 1	4,70 km	80	municipal	1
Harrington	chemin	Km 2 à Km 4	Local 1	4,70 km	80	municipal	1
Harrington	chemin	Km 4 à Km 6	Local 1	4,70 km	80	municipal	1
Kilmar	chemin	Km 0 à Km 1,3	Local 1	1,30 km	80	municipal	1
Kilmar	chemin	Km 1,3 à Km 3,5	Local 1	2,20 km	80	municipal	1
Kilmar	chemin	Km 3,5 à Km 6	Local 1	17,40 km	80	municipal	1
Kilmar	chemin	Km 6 à Km 8	Local 1	17,40 km	80	municipal	1
Kilmar	chemin	Km 8 à Km 10	Local 1	17,40 km	80	municipal	1
Kilmar	chemin	Km 10 à Km 13	Local 1	17,40 km	80	municipal	1
Kilmar	chemin	Km 13 à Km 15	Local 1	17,40 km	80	municipal	1
Kilmar	chemin	Km 15 à Km 17	Local 1	17,40 km	80	municipal	1
Principale	rue		Local 1	,50 km	50	municipal	
Baie de Grenville, de la	chemin		Local 1	,50 km	40	municipal	3

7.2 Routes locales de niveau 2A

Données descriptives de la route ou du tronçon							
Identification	Désignation	Tronçon	Classification	Longueur	Vitesse	Statut Mun. / Privé	Niveau priorisation
2 ^e Concession	concession		Local 2A	2,70 km	40	municipal	
4 ^e Concession	concession		Local 2A	3,20 km	80/70	municipal	
Avoca	chemin		Local 2A	13,20 km	80	municipal	
Edina Est	chemin		Local 2A	1,90 km	70	municipal	
Rawcliffe	chemin		Local 2A	7,50 km	50/70/80	municipal	
Rivière-Rouge, de la	chemin		Local 2A	14,10 km	50/80	municipal	
Scotch	chemin		Local 2A	15,90 km	50/70/80	municipal	

7.3 Routes locales de niveau 2B

Données descriptives de la route ou du tronçon							
Identification	Désignation	Tronçon	Classification	Longueur	Vitesse	Statut Mun. / Privé	Niveau priorisation
Boucher	montée		Local 2B	3,10 km	70	municipal	
10 ^e concession	concession		Local 2B	2,30 km	60	municipal	
7 ^e Concession	concession		Local 2B	2,35 km	70	municipal	
Brown Bennett	chemin		Local 2B	2,80 km	70	municipal	
Constantineau	chemin		Local 2B	1,70 km	50	municipal	
Danis	chemin		Local 2B	1,40 km	50	municipal	
Lac Pte-au-Chêne, du	chemin		Local 2B		50	municipal	
McCallum	chemin		Local 2B	2,35 km	70	municipal	
McRae	chemin		Local 2B	1,75 km	70	municipal	
Prairie, de la	chemin		Local 2B		50	municipal	
Tervette	chemin		Local 2B	3,00 km	70	municipal	
Walker	chemin		Local 2B	1,75 km	70	municipal	
Whinfield	chemin		Local 2B	5,00 km	70	municipal	
Young Settlement, de	chemin		Local 2B	3,95 km	70	municipal	

7.4 Routes locales de niveau 3 (municipales)

Données descriptives de la route ou du tronçon							
Identification	Désignation	Tronçon	Classification	Longueur	Vitesse	Statut Mun. / Privé	Niveau priorisation
Crooks	montée		Local 3	1,10 km	50	municipal	
6 ^e Concession Est	concession		Local 3	,60 km	70	municipal	
6 ^e concession Ouest	concession		Local 3	,90 km	70	municipal	
8 ^e Concession	concession		Local 3	,95 km	70	municipal	
Arpents-Verts, des	rue		Local 3	1,00 km	50	municipal	
Baie de Grenville, de la	chemin		Local 3	,50 km	50	municipal	
Baillargeon	rue		Local 3		40	municipal	
Bellevue	rue		Local 3	,17 km	50	municipal	
Belvédère,	chemin		Local 3		40	municipal	n/a
Blaikie	chemin		Local 3	,75 km	70	municipal	
Bouffard	rue		Local 3	,70 km	50	municipal	
Bouleaux, des	rue		Local 3	,15 km	50	municipal	
Boyd	concession		Local 3	1,00 km	50	municipal	
Bryan	concession		Local 3	,20 km	70	municipal	
Campbell	terrasse		Local 3	,30 km	50	municipal	
Carrière	rue		Local 3	,20 km	50	municipal	
Centre, du	rue		Local 3	,10 km	50	municipal	
Claudette	rue		Local 3	,55 km	50	municipal	
Colibris, des	rue		Local 3	,16 km	50	municipal	
Delwin Young	chemin		Local 3	,50 km	70	municipal	
Edina Ouest	chemin		Local 3	,50 km	70	municipal	
Elo	chemin		Local 3	1,90 km	70	municipal	
Érables Est	rue		Local 3	1,10 km	30	municipal	
Érables Ouest	rue		Local 3	,32 km	50	municipal	
Ewen	rue		Local 3	,20 km	50	municipal	
Falloon	chemin		Local 3	4,10 km	70	municipal	
Feuillus, des	chemin		Local 3	,70 km	70	municipal	
Francine	rue		Local 3	,10 km	50	municipal	
Gill	rue		Local 3	,10 km	50	municipal	
Grenville en Haut	place		Local 3	,30 km	50	municipal	
Grenville Nord, de	place		Local 3	,30 km	50	municipal	
Lac Charest, du	chemin		Local 3		50	municipal	
Lac Commandant, du	chemin		Local 3		50	municipal	
Lacelle	chemin		Local 3		50	municipal	
Lagacé	chemin		Local 3		50	municipal	
Landriault	chemin		Local 3	,50 km	70	municipal	
Laredo	chemin		Local 3	,85 km	50	municipal	

Lavergne	rue		Local 3	,04 km	50	municipal	
----------	-----	--	---------	--------	----	-----------	--

7.4 Routes locales de niveau 3 (municipales) (suite)

Données descriptives de la route ou du tronçon							
Identification	Désignation	Tronçon	Classification	Longueur	Vitesse	Statut Mun. / Privé	Niveau priorisation
Legault	terrasse		Local 3	,30 km	50	municipal	
Lessard	chemin		Local 3	1,70 km	70	municipal	
Maisonneuve	rue		Local 3	,06 km	50	municipal	
Marguerite	rue		Local 3	,04 km	50	municipal	
McAndrew	chemin		Local 3	1,90 km	70	municipal	
McEvoy	rue		Local 3	,05 km	50	municipal	
McFarlane	chemin		Local 3	,07 km	70	municipal	
McGillivray	rue		Local 3	,20 km	50	municipal	
Ménard	rue		Local 3	,20 km	50	municipal	
Paquette	rue		Local 3	,04 km	50	municipal	
Pilon	rue		Local 3	,10 km	50	municipal	
Poulter	chemin		Local 3		50	municipal	
Principale	rue		Local 3	2,00 km	50	municipal	
Prophet Est	chemin		Local 3	1,15 km	70	municipal	
Prophet Ouest	chemin		Local 3	,45 km	70	municipal	
Richard	rue		Local 3	,10 km	50	municipal	
Rive, de la	rue		Local 3		40	municipal	
Rourke	chemin		Local 3	1,10 km	70	municipal	
Saint-Jacques	Rue		Local 3	,14 km	50	municipal	
San Antonio	chemin		Local 3	,35 km	50	municipal	
Sept-Chutes	chemin		Local 3		50	municipal	
Suzanne	rue		Local 3		40	municipal	
Taillefer	chemin		Local 3	,70 km	50	municipal	
Vents-Violents, des	chemin		Local 3	,90 km	70	municipal	
William	rue		Local 3	,10 km	50	municipal	

5.5 Routes locales de niveau 3 (privées)

Données descriptives de la route ou du tronçon							
Identification	Désignation	Tronçon	Classification	Longueur	Vitesse	Statut Mun. / Privé	Niveau priorisation
Andernach,	chemin		Local 3	,90 km	40	privé	n/a
Apalaches,	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Aubuchon,	rue		Local 3	,10 km	40	privé	n/a
Baillargeon partie ouest	rue		Local 3		40	privé	
Baines,	sentier		Local 3	,40 km	40	privé	n/a
Bayview,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Beach,	rue		Local 3	,10 km	40	privé	n/a
Bédard,	chemin		Local 3	,20 km	40	privé	n/a
Berge, de la	rue		Local 3	,70 km	40	privé	n/a
Blue Berry,	rue		Local 3	,30 km	40	privé	n/a
Blue Heron,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Blue Jay,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Boise, du	chemin		Local 3	,10 km	40	privé	n/a
Bonnanza, de	rue		Local 3	,50 km	40	privé	n/a
Bouleaux, des	rue		Local 3	,40 km	40	privé	n/a
Brunet	rue		Local 3	,40 km	40	privé	n/a
Buffalos, des	chemin		Local 3	3,00 km	40	privé	n/a
Butternut, allée	allée		Local 3	,60 km	40	privé	n/a
Cap Rouge, du	rue		Local 3		40	privé	n/a
Cardinal, du	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Carignan,	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Castors, des	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Cavaliers, des	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Cécile,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Cedres, des	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Cerisier,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Charles,	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Chênes, des	rue		Local 3		40	privé	n/a
Chouinard,	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Chute-Bell, de la	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Côte, de la	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Dalton,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Daly,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Del Rio, de	rue		Local 3		40	privé	n/a
Desabrais,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Diane	rue		Local 3		40	privé	n/a
Domaine Lac Grenville,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Donald-Campbell,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Downing,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Epinettes, des	rue		Local 3		40	privé	n/a
Forest,	rue		Local 3		40	privé	n/a

5.5 Routes locales de niveau 3 (privées) (suite)

Données descriptives de la route ou du tronçon							
Identification	Désignation	Tronçon	Classification	Longueur	Vitesse	Statut Mun. / Privé	Niveau priorisation
Frênes, des	rue		Local 3		40	privé	n/a
Gareau	chemin		Local 3			privé	n/a
Hauteur, des	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Hawkins			Local 3			privé	n/a
Heronniere, de la	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Hillcrest,	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Hilltop,	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Hirondelles, des	rue		Local 3		40	privé	n/a
Hudson,	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Kayat	rue		Local 3		40	privé	n/a
Lac Caché, du			Local 3		40	privé	n/a
Lac Campbell, du	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Lac Carling,	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Lac Charest, du	rue		Local 3		40	privé	n/a
Lac Double, du	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Lac Grenville, du	croissant		Local 3		40	privé	n/a
Lac Keatly, du	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Lac Otter, du	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Lac Papineau, du			Local 3			privé	n/a
Lac Wilson, du	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Lac Wilson, du	croissant		Local 3		40	privé	n/a
Lac Wilson, du	sommet		Local 3		40	privé	n/a
Lalonde, rue	rue		Local 3		40	privé	n/a
Lilas, des	rue		Local 3		40	privé	n/a
Margot,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Marguerite	rue		Local 3		40	privé	n/a
Martel,	chemin		Local 3		40	privé	n/a
McMahon,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Mélina	rue		Local 3		40	privé	n/a
Menard,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Moise,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Monts, des	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Mountain,	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Noisetiers, des	rue		Local 3		40	privé	n/a
Oak,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Old Colonial			Local 3			privé	n/a
Ormes, des	rue		Local 3		40	privé	n/a
Panorama,	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Paquette,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Parc, du	chemin		Local 3		40	privé	n/a

5.5 Routes locales de niveau 3 (privées) (suite)

Données descriptives de la route ou du tronçon							
Identification	Désignation	Tronçon	Classification	Longueur	Vitesse	Statut Mun. / Privé	Niveau priorisation
Paul,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Pékan	chemin		Local 3			privé	n/a
Pine Tree,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Pins, des	rue		Local 3		40	privé	n/a
Plateau, du	rue		Local 3		40	privé	n/a
Poirier			Local 3		40	privé	n/a
Poliseno,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Poplar,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Pruches, des	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Rejean,	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Ringo,	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Riverview,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Roses, des	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Ross,	rue		Local 3		40	privé	n/a
San Diego,	rue		Local 3		40	privé	n/a
San Miguel, de	rue		Local 3		40	privé	n/a
San Pedro, de	rue		Local 3		40	privé	n/a
Santa Fe, de	rue		Local 3		40	privé	n/a
Saules, des	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Scherfede, de	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Simard	rue		Local 3		40	privé	n/a
St. Pierre Est,	rue		Local 3		40	privé	n/a
St. Pierre Ouest,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Summit,	chemin		Local 3		40	privé	n/a
Trillium,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Turcotte,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Valley View,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Vieille Mine, de la	rue		Local 3		40	privé	n/a
Welden,	rue		Local 3		40	privé	n/a
Western,	chemin		Local 3		40	privé	n/a
White Rock, du lac	chemin		Local 3		40	privé	n/a

8. Constats concernant certains tronçons particuliers

8.1 Ensemble du réseau routier

- 1- L'état du réseau routier de la municipalité d'apparente à ce qui est constaté dans plusieurs autres municipalités de par la topographie particulière de la région (nombreux cours d'eau, côtes abruptes, virages serrés) et une construction déficiente (fondation insuffisante, absence de drainage, surfacage dégradé);
- 2- La problématique du réseau routier se caractérise principalement par un mauvais drainage, lequel entraîne une détérioration prématurée et récurrente des routes et qui rendent inefficaces les interventions de nivelage et inadéquates celles d'asphaltage;
- 3- Le relevé des déficiences a déjà été effectué sur l'ensemble du réseau, mais la qualification de la problématique exacte et la proposition de solutions appropriées d'avèrent plus complexes et plus élaborées que prévues et nécessitent une expertise particulière que la Municipalité de possède pas. À titre d'exemples, mentionnons la composition exacte de la fondation d'une route, le diamètre requis d'un ponceau à changer, la pente à donner à un ponceau afin d'assurer un drainage adéquat, etc.

8.2 Le chemin Kilmar

- 1- On y constate à plusieurs endroits une absence de fossés et de ponceaux, des fossés bloqués ou détournés par des rochers, des accotements endommagés, un revêtement fissuré. Ce sont autant d'éléments, signant une fondation et un drainage inadéquats, ayant pour effet de causer une détérioration prématurée de la surface de roulement et qui rendent inefficaces toute intervention ponctuelle.
- 2- Le volume total de circulation, le type de véhicules et le nombre d'habitations desservies ne nécessitent pas un pavage systématique du chemin Kilmar. L'accent devrait être mis sur l'amélioration du drainage, la réfection des fondations de la route aux endroits où la situation le requiert et un surfacage en gravier de qualité en limitant l'asphaltage aux tronçons jugés plus stratégiques. À cet égard, il est important de noter que l'asphaltage compte pour près du tiers du coût lors d'une réfection de route ; une économie qui serait certes mieux utilisée ailleurs;
- 3- En raison notamment, de la fréquence de véhicules lourds sur chemin Kilmar, la sécurité constitue un élément important à considérer et les travaux de correction des courbes réalisés aux Km 3 et Km 9 s'inscrivent en ce sens. Plusieurs autres tronçons doivent également être analysés en ce sens et des travaux correctifs devraient y être priorités.

8.3 Le chemin de la Rivière-Rouge

- 1- Outre les problèmes de drainage, tels que déjà constatés de façon générale sur l'ensemble du réseau routier, la proximité de la rivière constitue une problématique particulière avec un risque important d'affaissement de la chaussée. Outre les trois (3) cas récents de glissements de terrain à la suite d'un bris de barrage de castors ou de pluies abondantes, le constat de plusieurs fissures à d'autres endroits de la route laisse présager de futurs dommages dont les coûts de réparation devraient être similaires à ceux auxquels la Municipalité a dû faire face.
- 2- La situation du chemin de la Rivière-Rouge mérite d'être considérée différemment et selon une orientation à beaucoup plus long terme. Il serait à notre avis, beaucoup plus avantageux financièrement d'examiner sérieusement un déplacement de la route afin de compter sur un espacement tampon entre celle-ci et la rivière où aucune circulation de véhicule ne viendrait affaiblir toute la section qui borde la rivière. Cette solution, en plus d'assurer une sécurité accrue pour les utilisateurs de cette route, s'inscrit avantageusement au niveau des efforts de protection des rives;
- 3- Plusieurs tronçons ont été identifiés comme pouvant être déplacés facilement (topologie, favorable, aucun obstacle important, facilité à drainer, espace disponible) mais cette option requerrait d'envisager des expropriations. L'espace ainsi libéré le long de la rivière pourrait être utilisé comme sentier ou piste cyclable tout en servant à protéger la rive. Pour d'autres endroits où le déplacement de la route est impossible ou trop onéreux, il serait nécessaire de prévoir un empiérement afin de contrer l'érosion causée par la rivière et ainsi d'éventuels glissements de terrains;
- 4- De tels investissements sur le chemin de la Rivière-Rouge doivent être planifiés sur du long terme et nécessitent une concertation de tous les ministères impliqués afin que ceux-ci contribuent financièrement à une solution permanente qui éviteraient des dépenses de réparation récurrente pour la municipalité.

8.4 Le chemin Harrington

- 1- La réparation du chemin Harrington fait d'objet d'une entente intermunicipale avec le Canton de Harrington. Des travaux ont été prévus en trois phases et un tronçon a été complété au début de 2015. Selon les estimés obtenus, le coût pour la réparation de deux autres tronçons que la Municipalité s'est engagée à réparer, s'élèverait à environ 1,5 M \$.
- 2- À la suite de la complétion de ces travaux de réparation, aucun autre investissement majeur n'est prévu à court et à moyen terme sur le chemin Harrington, lequel devra faire l'objet d'un plan d'entretien régulier afin d'en préserver l'intégrité.

8.5. Le chemin Scotch

- 1- Le chemin Scotch est l'unique autre artère susceptible d'être considérée comme étant de niveau 1, du fait que cette voie permettrait éventuellement de relier deux centres ruraux en plus de donner accès à des entreprises majeures dans le secteur des carrières et des sablières.
- 2- Bien que la densité de la population desservie ne constitue actuellement pas un facteur déterminant de priorisation, la section sud du tracé constitue un défi important en termes de sécurité : circulation de poids lourds, virages serrés, qualité de la surface de roulement.
- 3- Des travaux de reprofilage des courbes ont été réalisés au cours de 2015 et certains autres tronçons devraient, pour des considérations de sécurité, être priorisés à court et moyen terme et pour lesquels, la Municipalité possède des analyses qui ont été réalisées.

ANNEXE 1 - PONDÉRATION DES FACTEURS DE PRIORISATION

FACTEURS

SÉCURITÉ
DÉBIT
ÉTAT DE LA ROUTE
DENSITÉ ET EXPECTATIVE DE DÉVELOPPEMENT
CLASSIFICATION
IMPORTANCE DE LA DESSERTE

ÉTABLISSEMENT DE LA VALEUR RELATIVE DES FACTEURS

SEC	DÉBIT	DÉBIT	ÉTAT RTE	ÉTAT RTE	DÉVELOP	DÉVELOP	CLASSIF	CLASS	IMPORT.
0,75	0,25	0,7	0,3	0,4	0,6	0,7	0,3	0,5	0,5

SEC	ÉTAT RTE	DÉBIT	DÉVELOP	ÉTAT RTE	CLASSIF	DÉVELOP	IMPORT.
0,6	0,4	0,4	0,6	0,65	0,35	0,7	0,3

SEC	DÉVELOP	DÉBIT	CLASSIF	ÉTAT RTE	IMPORT.
0,8	0,2	0,55	0,45	0,6	0,4

SEC	CLASSIF	DÉBIT	IMPORT.
0,9	0,1	0,4	0,6

SEC	IMPORT.
0,75	0,25

SÉCURITÉ	3,8	25%
DÉBIT	2,3	15%
ÉTAT DE LA ROUTE	2,4	15%
DENSITÉ ET EXPECTATIVE DE DÉVELOPPEMENT	2,8	20%
CLASSIFICATION	1,7	10%
IMPORTANCE DESSERTE	2,1	15%
	15	100%

Annexe 1

Description détaillée du réseau routier

Annexe 2

Plan du réseau routier de la Municipalité