Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Étude technique

Gestion des accès

DOCUMENT DE TRAVAIL
VERSION FINALE

Janvier 2001

Transports Québec

RECHERCHE ET RÉDACTION

Nathalie Leblanc, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ

PARTICIPATION À L'ÉLABORATION DE L'ÉTUDE

Jean Iracà, urbaniste, Service des inventaires et plan, DATNQ

RÉVISION ET HARMONISATION DES TEXTES

Yvon Bélanger, technicien en travaux publics principal, Service des inventaires et plan, DATNQ
Michelle Cyr, ingénieure-stagiaire, Service des inventaires et plan, DATNQ
Marie Lalancette, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ
Gilbert Lord, technicien en travaux publics, Service des inventaires et plan, DATNQ

SOUTIEN TECHNIQUE

Andrée Champagne, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ
France Landry, technicienne en cartographie, Service des inventaires et plan, DATNQ

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier tous ceux et celles qui, par leurs commentaires et leurs suggestions, ont contribué à la réalisation du présent document.

Le présent document a été préparé par le Service des inventaires et plan de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec du ministère des Transports. Pour obtenir des informations supplémentaires, s'adresser à :

Ministère des Transports
Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec
Service des inventaires et plan
80, avenue Québec
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1
Téléphone : (819) 763-3237
Télécopieur : (819) 763-3493

TABLE DES MATIERES

SIGLES III

RÉSUMÉ V

1.0 INTRODUCTION 1

2.0 MISE EN CONTEXTE 3

2.1 Définition 3

2.2 Problématique actuelle 3

2.2.1 Nombre, localisation et conception des accès à la route 3

2.2.2 Fluidité sur le réseau supérieur 4

2.2.3 Qualité de vie dégradée des résidents en bordure de la route 5

3.0 CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE 7

3.1 Loi sur l'aménagement et l'urbanisme 7

3.2 Loi sur la voirie 8

3.3 Code civil du Québec et la Loi sur l'expropriation 8

4.0 PRESSION DES ACCÈS SUR LA SÉCURITÉ ET LA FLUIDITÉ 9

4.1 Corridors à l'étude 9

4.1.1 Répartition des zones d'accès à pression élevée 9

4.1.2 Catégorisation et impact des accès 10

5.0 PISTES DE RÉFLEXION POUR LA PLANIFICATION DES ACCÈS 25

5.1 Gestion des corridors routiers 25

5.1.1 Planifier l'affectation des sols en bordure des routes 25

5.1.2 Prévoir des marges de recul suffisamment importantes 25

5.1.3 Analyser la circulation locale 26

5.2 Instaurer un processus de contrôle des accès au réseau routier 26

5.2.1 Nécessité d'obtenir un permis d'accès 26

5.2.2 Interdire les accès dans les zones à risque 26

6.0 CONCLUSION 29

LEXIQUE 31

BIBLIOGRAPHIE 33

ANNEXE

1. Extrait de la Loi sur la voirie, L.R.Q., chapitre V-9

LISTE DES CARTES ET TABLEAUX

CARTES

1. Pression des accès sur la sécurité et la fluidité sur les routes à 90 km/h ..... en pochette
La dimension originale de la carte 1 est de 55 par 70 cm
2. Délimitation des différents itinéraires 13
3. Proportion des différents usages selon l'itinéraire 17
4. Proportion des différents usages selon les unités d'accès et l'itinéraire 21

TABLEAUX

1. Nombre d'accès maximum acceptable par kilomètre selon le DJMA 9
2. Catégorisation des accès et pondération 11
3. Nombre d'accès relevé par itinéraire selon le type 16
4. Nombre d'unités d'accès attribué par tronçon selon type 23
5. Distance de visibilité à l'arrêt pour les accès 27

SIGLES

DJMA : Débit journalier moyen annuel.

MRC : Municipalité régionale de comté

MTQ : Ministère des Transports du Québec

NOTE AU LECTEUR

Les mots en italique présents dans le texte se retrouvent dans le lexique, exception faite des lois, des règlements et des titres d'ouvrages.

RÉSUMÉ

Depuis plusieurs années, on assiste à une perte de fonctionnalité sur un certain nombre de tronçons du réseau routier sous la responsabilité du ministère des Transports ainsi qu'à une augmentation des coûts d'entretien et d'amélioration du réseau résultant de la multiplication des accès. À de nombreux endroits, la qualité de vie des riverains du réseau routier sous la gestion du Ministère s'est dégradée en plus d'affecter la sécurité des usagers.

Devant ce constat, le Ministère a entrepris, au début des années 90, d'instaurer une gestion intégrée des corridors routiers. Afin de mener à bien ce projet, le Ministère s'est fixé trois objectifs principaux :

- assurer l'intégrité fonctionnelle de la route;
- garantir un niveau de sécurité optimal;
- assurer une qualité de vie acceptable aux riverains de la route.

À certains endroits, le développement résidentiel, commercial ou industriel s'effectue le long des axes routiers importants. Ce type d'implantation, qui favorise l'étalement urbain, tient rarement compte des conditions d'utilisation et de la fonctionnalité de la route. La multiplication des accès est la cause de nombreux conflits pour les usagers de la route. Cette situation augmente les risques d'accident et crée un sentiment d'insécurité chez les usagers de la route, en plus de diminuer la fluidité de la circulation.

Dans la région, la réflexion sur la *gestion des accès* en est encore à l'étape préliminaire. Cependant, une première phase permet déjà de cibler certaines zones susceptibles d'être problématiques. Afin d'entamer l'analyse, une approche visant les zones de vitesse de 90 km/h a été retenue. Ces zones sont, (avec les zones de 70 km/h), celles dont la fonction doit demeurer circulation de transit.

À partir d'hypothèses et d'analyse, les endroits où la pression des accès sur la sécurité et la fluidité sont les plus importantes ont été cartographiés. Ceux-ci devront être réévalués par des analyses plus poussées. Dans une étape ultérieure, le modèle d'analyse sera raffiné afin d'ajouter une autre variable, soit les unités d'accès. Celles-ci sont attribuées selon le type d'usage associé à chaque accès. L'attribution de ces unités fera en sorte d'accroître le nombre de zones problématiques sur l'ensemble du réseau de la région.

À cette étape, quelques pistes de réflexion pouvant mener à une meilleure planification des accès sont déjà envisageables :

- mieux planifier l'affectation des sols en bordure des routes;
- limiter le développement linéaire par l'aménagement de rues et de carrefours;
- prévoir des marges de recul suffisamment importantes;
- analyser la circulation locale.

Les outils législatifs et les mesures d'intervention visant une gestion plus efficace des corridors routiers sont encore peu appliqués. Une compréhension plus approfondie de l'ensemble de la problématique des accès routiers et une sensibilisation des partenaires à l'ensemble de la problématique des accès routiers permettraient d'en arriver à une démarche d'intervention commune. Cette démarche pourrait conduire à une augmentation du niveau de sécurité.

1.0 INTRODUCTION

La présente étude s'inscrit dans la démarche de réalisation des études techniques, dans le cadre de l'élaboration du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*.

Depuis plusieurs années, on assiste à une diminution de la fonctionnalité et du niveau de sécurité sur un certain nombre de tronçons du réseau sous la gestion du ministère des Transports. Les solutions pour remédier à ce genre de situations sont souvent complexes et coûteuses, par exemple, la construction de voie de contournement. De plus, la qualité de vie des riverains au réseau routier sous la gestion du Ministère et la sécurité des usagers sont affectées à de nombreux endroits sur le territoire régional.

Face à ce constat, le Ministère a entrepris, au début des années 90, une démarche visant à instaurer une gestion intégrée des corridors routiers. Afin de réaliser cette démarche, le ministère des Transports s'est donné trois objectifs principaux[1] :

- assurer l'intégrité fonctionnelle de la route;
- garantir un niveau de sécurité optimal;
- assurer une qualité de vie acceptable pour les résidents en bordure de la route.

Le but de la présente étude est de cerner la problématique relative à la *gestion des accès* et, par la suite, de proposer des pistes de réflexion pour une éventuelle planification de ces accès. De plus, il sera possible à cette étape, d'identifier les zones où le nombre élevé d'accès est susceptible d'avoir un impact négatif sur la sécurité et la fluidité.

1 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Cadre d'intervention en matière de gestion de la circulation en traversées d'agglomérations*, février 2000, p. 10.

2.0 MISE EN CONTEXTE

2.1 Définition

Afin de mieux comprendre la problématique entourant la *gestion des accès*, la clarification de certaines notions s'avère nécessaire. Trois termes sont ainsi définis : corridor routier, accès et gestion des corridors routiers.

Corridor routier :

Espace qui comprend, d'une part, l'emprise de la route et toutes les infrastructures qui y sont présentes et, d'autre part, l'environnement créé par l'utilisation des terrains adjacents à la route[2].

Accès :

Concept faisant référence aux entrées résidentielles, commerciales et industrielles ainsi qu'aux carrefours routiers. Les accès permettent aux véhicules routiers d'accéder et de quitter la route. Dans la littérature, on emploie parfois l'expression « *entrées charretières* » pour désigner les entrées.

Gestion des corridors routiers :

La gestion des corridors routiers est ce qui permet d'établir un lien important entre l'aménagement du territoire d'une part et l'exploitation du réseau routier d'autre part. C'est la recherche d'un équilibre entre les droits des riverains et des usagers locaux de la route à avoir un accès et une qualité de vie acceptable et le droit des usagers en transit de profiter d'un système de transport efficace. La sécurité demeure une priorité pour l'ensemble des usagers.

2.2 Problématique actuelle

La problématique des accès routiers comporte plusieurs éléments dont le nombre, le type et la localisation des accès, la fluidité sur le réseau routier ainsi que la qualité de vie des riverains.

2.2.1 Nombre, localisation et conception des accès à la route

De nombreux développements résidentiel, commercial ou industriel s'effectuent le long des corridors routiers importants. Ce type de développement tient rarement compte des conditions d'utilisation et de fonctionnalité de la route. Il favorise également l'étalement

2 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Cadre d'intervention en matière de gestion de la circulation en traversées d'agglomérations*, février 2000, p. 8.

urbain. À certains endroits le long des routes majeures de la région, une grande quantité d'accès, souvent rapprochés les uns des autres, sont présents. Ceux-ci permettent d'accéder ou de quitter, par exemple, les résidences ou les commerces, directement à partir du réseau routier. La multiplication des accès est la cause de nombreux points de conflits pour l'usager de la route, ce qui augmente les risques d'accident. De plus, cette situation conflictuelle crée un sentiment d'insécurité chez les usagers.

L'usage qui est fait d'un accès constitue également un élément important dans l'analyse. Ainsi, une entrée charretière donnant accès, par exemple, à un commerce de restauration rapide, génère beaucoup plus de mouvements qu'une résidence unifamiliale.

La localisation de l'entrée est également un facteur important. L'aménagement de celle-ci dans une courbe ou une pente dans le profil de la route, ne permettant pas une bonne *distance de visibilité à l'arrêt*, peut représenter une situation très dangereuse. Lorsque l'usager ne voit pas suffisamment loin et veut s'engager sur la route, il aura l'impression de « prendre une chance » à chaque fois qu'il voudra accéder au réseau routier. De plus, les arrêts pour les autobus scolaires peuvent devenir hasardeux lorsque l'accès ne permet pas une visibilité adéquate, mettant ainsi en péril la sécurité des écoliers. Cette situation accroît également les risques de collisions entre les véhicules.

Dans certains cas, l'aménagement des entrées charretières est inapproprié. Il semble que le phénomène de remplissage des fossés, afin d'aménager l'accès sur toute la largeur des propriétés, représentent une situation fréquente le long des routes abitibiennes. La conception géométrique des accès, particulièrement en ce qui a trait à la largeur de l'accès est un des aspects importants de la problématique. Un accès de largeur limitée est beaucoup plus sécuritaire qu'un accès dont la configuration est très large et mal définie. Lorsque l'accès est plus étroit, les manœuvres de virage sont mieux définies spatialement pour l'ensemble des usagers de la route.

De plus, des éléments fixes et non désirables comme des murets de béton, de pierres ou de tout autre matériau placés à la verticale représentent un danger. Ainsi, lors d'une perte de contrôle, un véhicule peut percuter ces objets fixes, ce qui a comme conséquence d'augmenter la gravité de l'accident.

2.2.2 Fluidité sur le réseau supérieur

Dans certaines municipalités, il y a un afflux important de *circulation locale* sur le réseau sous la gestion du MTQ. Cette situation génère beaucoup de mouvements de véhicules sur une très courtes périodes, souvent aux heures de pointe. Ce phénomène se présente généralement sur de courte distance. Afin de gagner du temps, les usagers ont tendance à utiliser une voie rapide en milieu urbain pour se déplacer sur de courtes distances. De ce fait, le réseau sous la gestion du MTQ joue un rôle de desserte, les usagers de la route en transit sont donc considérablement ralentis. Cette situation

d'incompatibilité entre les déplacements locaux et de transit cause, dans bien des cas, un problème de gestion et de planification de la circulation.

2.2.3 Qualité de vie dégradée des résidents en bordure de la route

Le développement à proximité d'une voie de circulation rapide peut comporter plusieurs avantages, particulièrement pour les municipalités qui y voient une bonne occasion de prendre de l'expansion. Par contre, cette pratique implique aussi certains inconvénients. Mentionnons simplement le bruit généré par la circulation de véhicules et notamment par le passage de véhicules lourds. La poussière et les vibrations sont également des facteurs à considérer lors de la construction ou l'achat d'une résidence en bordure d'une route importante.

3.0 CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Afin de mieux planifier les interventions en bordure des routes, le législateur a donné des outils de gestion à différents intervenants dont quelques-uns sont présentés à cette section. De façon générale, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* vise à protéger la qualité de vie des résidents, et la *Loi sur la Voirie*, la sécurité des usagers. Le *Code civil du Québec* et la *Loi sur l'expropriation* régissent les droits entre les riverains et le Ministère. Les deux premières lois sont de nature préventive alors que les autres visent plutôt à régler les litiges existants entre les parties.

3.1 Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

À l'alinéa 5 de l'article 5 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*[3], le législateur prévoit qu'une MRC doit, lors de l'élaboration ou la révision de son schéma d'aménagement :

> « déterminer les voies de circulation dont la présence, actuelle ou projetée, dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général; ».

Selon cet article, une MRC doit donc identifier, à l'intérieur de son schéma d'aménagement, les endroits qui représentent une contrainte majeure. Les corridors routiers présentant un certain potentiel de contraintes doivent donc être identifiés au schéma.

Les MRC peuvent également, par le biais du document complémentaire accompagnant le schéma d'aménagement, prendre des mesures visant la gestion des corridors routiers. Ce document établit des règles minimales qui obligent les municipalités d'une MRC à adopter des dispositions réglementaires. Ces mesures s'appliqueront de façon concrète par les règlements de zonage (article 113, paragraphe 16.1°) et de lotissement (article 115, paragraphe 4.1°).

À l'échelle municipale, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* donne des outils aux municipalités par le biais des règlements d'urbanisme, et ce, afin qu'elles puissent gérer de manière efficace l'aménagement du territoire. Le règlement de zonage adopté par une municipalité, permet de régir l'utilisation du sol notamment en bordure des routes. De la même manière, le règlement de lotissement permet de mieux gérer le morcellement.

3 *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, L.R.Q., c. A-19.1

3.2 Loi sur la voirie

Quelques outils relatifs à la *gestion des accès* sont présents dans la *Loi sur la Voirie*[4], particulièrement aux articles 22 à 27 inclusivement.

> « 22. Le Ministère 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 Ministère.
>
> Lorsque le Ministère autorise la construction d'un accès, il en détermine la localisation et les exigences de construction ».

Comme on peut le constater, le Ministère a compétence en ce qui concerne la localisation et les exigences de construction de tout accès à une route sous sa gestion. Dans le droit actuel, il est important de mentionner que lorsque le législateur parle d'interdire l'accès à une propriété, le ministère des Transports devra dédommager le propriétaire lésé.

3.3 Code civil du Québec et la Loi sur l'expropriation

Le *Code civil du Québec*[5] permet d'acquérir de gré à gré une servitude de non-accès. Ce type de servitude est un droit réel immobilier qui limite le droit pour un riverain de passer ou de laisser passer des véhicules à l'endroit affecté par la servitude. Lorsque les deux parties, c'est-à-dire le propriétaire et le Ministère, ne parviennent pas à s'entendre sur l'évaluation des dommages causés, la *Loi sur l'expropriation*[6] permet de faire intervenir le Tribunal de l'expropriation qui aura la tâche de déterminer l'indemnité que l'expropriant devra verser à l'exproprié. Le mécanisme d'acquisition de non-accès est complexe, coûteux et difficile d'application lorsqu'on est en présence de plusieurs kilomètres de route ayant une problématique liée à la *gestion des accès*.

4 *Loi sur la voirie*, L.R.Q., c. V-9, à l'annexe 1, nous avons reproduit les articles 22 à 27.
5 *Code civil du Québec*, L.Q. 1991, c. C-64.
6 *Loi sur l'expropriation*, L.R.Q., c. E-24.

4.0 PRESSION DES ACCÈS SUR LA SÉCURITÉ ET LA FLUIDITÉ

Dans la région, la réflexion sur la *gestion des accès* demeure à l'étape préliminaire. Une première amorce dans cette réflexion va permettre de cibler les secteurs susceptibles d'être problématiques. Le but de cette section est de démontrer, à l'aide de différentes hypothèses d'analyse, la pression que les accès exercent sur la sécurité et la fluidité de la route. Afin d'entamer l'analyse, les zones de vitesse de 90 km/h ont été retenues. Ces zones ont comme principale fonction d'assurer une circulation fluide pour les déplacements de transit.

4.1 Corridors à l'étude

4.1.1 Répartition des zones d'accès à pression élevée

Afin d'effectuer un premier survol de la répartition des accès sur les routes sous la gestion du Ministère, les zones présentant une plus grande pression des accès sur la sécurité et la fluidité ont été définies. Cette identification est effectuée à partir des relevés de localisation des accès[7]. Dans le but d'obtenir un meilleur portrait de la répartition, l'ensemble des routes étudiées ont été subdivisées en segment de 1 kilomètre.

Le nombre d'accès considéré comme acceptable à cette étape, est fonction du débit journalier moyen annuel (*DJMA*) sur ces segments. Plus le débit est important, plus le nombre d'accès admissible est faible. Le maximum acceptable est de 18 sur les routes où le *DJMA* est inférieur à 1 000, et le maximum est de 12 accès lorsque celui-ci représente plus de 3 000 véhicules. Ces résultats sont basés sur les critères indiqués au tableau 1, qui sont les hypothèses d'analyse. La carte 1, en pochette, indique les endroits où la pression est la plus importante.

TABLEAU 1
NOMBRE D'ACCÈS MAXIMUM ACCEPTABLE PAR KILOMÈTRE SELON LE DJMA

Débit journalier moyen annuel	**<1 000 Véhicule / jour**	**1 000 à 3 000 Véhicule / jour**	**>3 000 Véhicule / jour**
Nombre d'accès maximum acceptable (par km) (a)	18	15	12

(a) Ce nombre inclut les deux côtés de la route.
Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Gestion des corridors routiers, projet de politique sur les accès routiers*, 1997, 34 pages, Document de travail interne.

La lecture de la carte 1, permet de constater que les zones où les accès présentent une pression plus importante sont localisées en grande partie aux entrées d'agglomérations. Cette situation ne semble pas être attribuable exclusivement aux agglomérations

7 Compilation de la DATNQ, 1997-1998.

principales de la région, mais également à un grand nombre de noyaux urbains localisés en bordure du réseau routier sous la gestion du Ministère.

4.1.2 Catégorisation et impact des accès

Comme il a été mentionné dans la partie problématique (2.2.1), un accès génère plus ou moins de déplacements selon l'usage qui en est fait. La répartition des zones d'accès potentiellement problématique de la section précédente, considère que tous les accès sont équivalents et génèrent peu de déplacements.

Afin de peaufiner l'étude et d'obtenir un portrait plus réaliste de ces mouvements de circulation, le modèle d'analyse est précisé afin d'ajouter la notion d'unités d'accès (Ua). Le tableau 2 présente la caractérisation des accès et les unités qui sont attribuées à chaque type. Les unités inscrites à ce tableau le sont à titre indicatif. Il s'agit ici de démontrer l'impact potentiel de l'application de celles-ci sur les accès existants.

La pondération de l'accès est attribuée selon l'utilisation qui est faite du terrain que l'accès dessert. Plus le nombre de mouvements anticipés par l'accès est important, plus le nombre d'unités d'accès est élevé.

Selon le tableau 2 de caractérisation des accès, le nombre d'unités associé à chaque type d'accès varie de 0, pour les utilisations occasionnelles, à 9 unités pour le commercial grande surface (Cg) et les intersections de routes majeures (T3). Lorsque les unités seront appliquées aux accès, le nombre de zones problématiques devrait alors s'accroître à de nombreux endroits sur le réseau routier de la région.

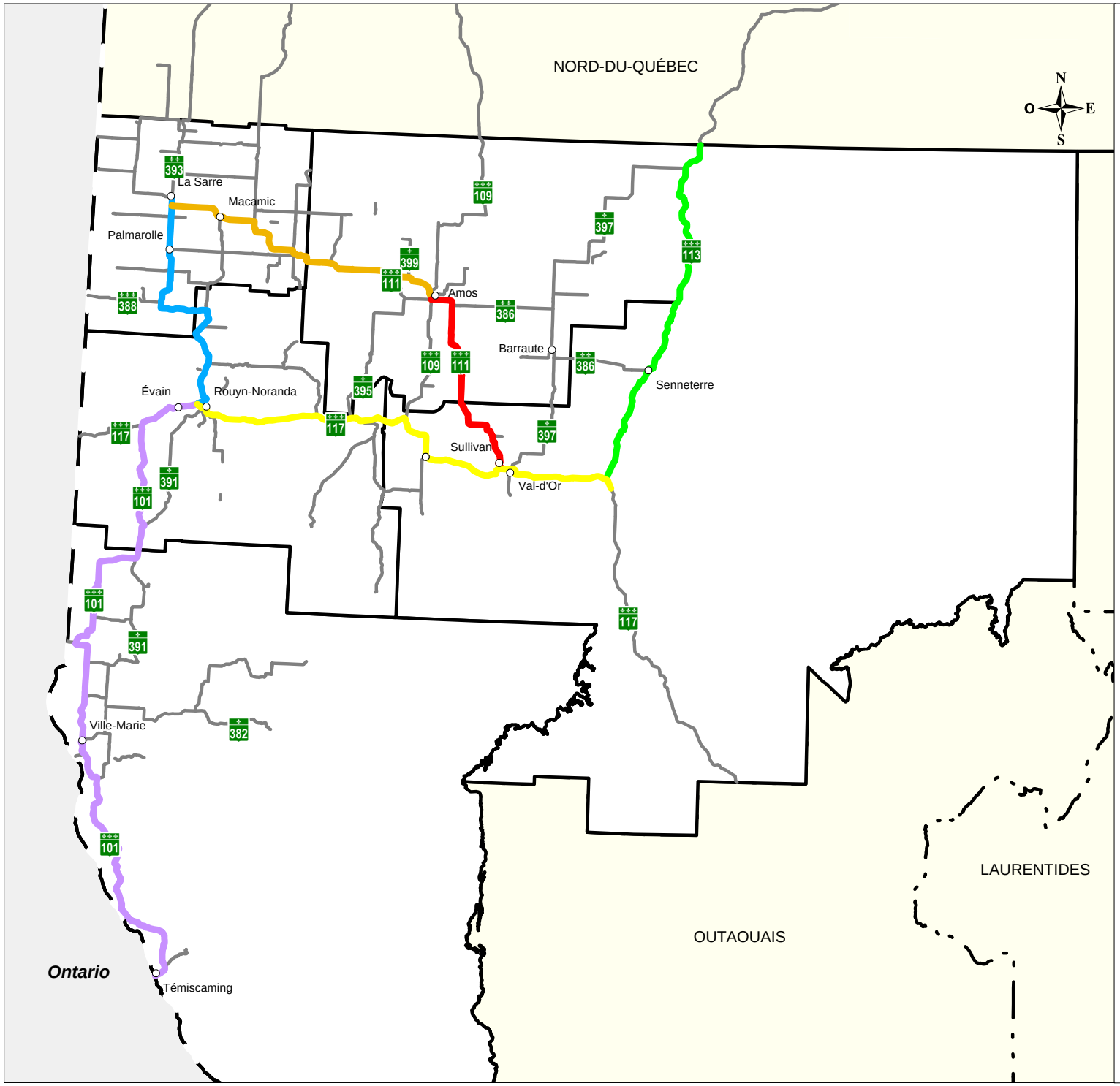
TABLEAU 2
CATÉGORISATION DES ACCÈS ET PONDÉRATION

Types d'accès		Exemples	Descriptions	Ua
R	**Résidentiel**	Propriétés d'au plus 5 logements.		**1**
R2	**Résidentiel Forte densité**	Propriétés de plus de 5 logements.		**3**
Ap	**Agricole principal**	Bâtiments principaux d'une exploitation.		**1**
C	**Commercial**	Sans distinction entre Cp, Cm et Cg.		**3**
Cp	**Commercial Petite surface**	• Bâtiments de services individualisés; • Édifices à bureaux < 50 000 pi^2.	Dentiste, salon de coiffure, notaire, église, presbytère, cimetière, petit camping, boîte postale.	**3**
Cm	**Commercial Moyenne surface**	• Commerces au détail; • Petites institutions; • Utilisations saisonnières; • Édifices à bureaux > 50 000 pi^2.	Dépanneur, restaurant, essence, école, police, pompiers, grand camping, ciné-parc, terrain de jeux.	**6**
Cg	**Commercial Grande surface**	Desservant de grandes aires de stationnement.	Restauration rapide, centre commercial, magasin entrepôt, grande entreprise, grande institution (hôpitaux, CLSC), aéroport.	**9**
I1	**Industriel léger**	Entreprises générant une circulation de véhicules lourds.	Carrière, industrie lourde, transport, dépotoirs, entrepôt.	**6**
I2	**Industriel lourd**	Entreprises générant une circulation de véhicules lourds importante.	Usine de bois de sciage, site de traitement minier, entrepôts très utilisés.	**9**
T1	**Intersection 1**	Rue, chemin, rang, route, bretelle, halte routière, pesée.	Petite rue locale.	**3**
T2	**Intersection 2**	Boulevard, route collectrice.		**6**
T3	**Intersection 3**	Route régionale, nationale, autoroute.	Rue locale donnant accès à des industries ou des entreprises majeures.	**9**
F	**Forestier**	Chemin forestier principal.	Chemin avec un fort débit de véhicules forestiers.	**6**
D	**Divers**	Utilisations occasionnelles (services publics, agricole secondaire, terrains vacants).	Électricité, gaz naturel, ferroviaire, télécommunication, lots de culture, boisés et bâtiments secondaires.	**0**

Source : Institute of transportation Engineers, *Trip generation : an information report*, 5th ed, 1 518 pages
Note: Les types d'accès et leurs descriptions s'inspirent des catégories d'entrées définies dans le cahier des *Normes, tome I : conception routière, chap.10, p.5-6.*

Dans le but de mieux évaluer l'impact que pourrait éventuellement avoir la pondération des accès, un tracé sur les routes nationales 101, 117, 111, 113 et 393 a été déterminé à titre d'exemple. Pour ce faire, six itinéraires ont été délimités sur des routes nationales afin de mettre en évidence la répartition des types d'accès présents en bordure de ceux-ci. Ces derniers permettent, en traversant divers milieux, de relier les principales agglomérations de la région.

- Itinéraire 1 : Entre Témiscaming et Rouyn-Noranda par la route 101, 213 kilomètres;
- Itinéraire 2 : Entre Rouyn-Noranda et La Sarre par la route 101 et 393, 73 kilomètres;
- Itinéraire 3 : Entre La Sarre et Amos par la route 111, 85 kilomètres;
- Itinéraire 4 : Entre Amos et Val-d'Or par la route 111, 61 kilomètres;
- Itinéraire 5 : Entre Rouyn-Noranda et Lac-Simon par la route 117, 142 kilomètres;
- Itinéraire 6 : Route 113, entre l'intersection avec la route 117 et la limite de la région, 116 kilomètres.



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction de l'Abitibi-Témiscamingue - Nord-du-Québec

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Gestion des accès

Carte 2
Délimitation des différents itinéraires

- Itinéraire 1
- Itinéraire 2
- Itinéraire 3
- Itinéraire 4
- Itinéraire 5
- Itinéraire 6
- Route non étudié
- Limite des provinces
- Limite des MRC

Échelle 1 : 1 650 000

0 20 40
kilomètres

Sources :
- Ministère des Transports du Québec

Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles, carte numérique, échelle 1 : 250 000

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Mai 2000

L'évaluation de l'impact des accès se présente en deux points soit la répartition du nombre d'accès par tronçon et le nombre d'unités d'accès. Dans un premier temps, les accès ont été dénombrés selon le type et l'itinéraire. Au total, 5 786 accès sont présents, dans les zones de 90 km/h, le long des itinéraires à l'étude. Cette démarche permet de mettre en évidence la vocation prédominante de chacun des secteurs étudiés. Une tendance semble se définir pour l'ensemble des routes analysées. De manière générale, les accès de type résidentiel sont nettement prédominants le long des routes. En terme de nombre, ceux-ci sont suivis de près par l'usage divers, constitué des accès d'utilisation occasionnelle. Le tableau 3 présente de façon détaillée la répartition des accès relevés. La carte 3 démontre les proportions des usages selon les différents itinéraires.

TABLEAU 3

NOMBRE D'ACCÈS RELEVÉ PAR ITINÉRAIRE SELON LE TYPE

Types d'accès		Itinéraire 1		Itinéraire 2		Itinéraire 3		Itinéraire 4		Itinéraire 5		Itinéraire 6	
		Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
R	Résidentiel	568	37,2	423	58,9	527	50,2	343	52,2	638	57,1	331	50,7
R2	Résidentiel Forte densité	0	0	1	0,1	0	0	1	0,2	3	0,3	0	0
Ap	Agricole principal	80	5,2	5	0,7	25	2,4	18	2,7	7	0,6	3	0,5
C	Commercial	38	2,5	10	1,4	6	0,6	3	0,5	40	3,6	5	0,8
Cp	Commercial Petite surface	29	1,9	13	1,8	15	1,4	16	2,4	46	4,1	13	2,0
Cm	Commercial Moyenne surface	38	2,5	10	1,4	14	1,3	46	7,0	34	3,0	9	1,4
Cg	Commercial Grande surface	19	1,2	3	0,4	6	0,6	1	0,2	9	0,8	2	0,3
I1	Industriel léger	30	2,0	19	2,6	34	3,2	16	2,4	22	2,0	21	3,2
I2	Industriel lourd	2	0,1	1	0,1	2	0,2	0	0	1	0,1	0	0
T1	Intersection 1	122	8,0	34	4,7	42	4,0	47	7,2	76	6,8	18	2,8
T2	Intersection 2	8	0,5	5	0,7	3	0,3	1	0,2	3	0,3	1	0,2
T3	Intersection 3	1	0,1	3	0,4	1	0,1	5	0,8	3	0,3	2	0,3
F	Forestier	0	0	5	0,7	1	0,1	14	2,1	5	0,4	1	0,2
D	Divers – Utilisations occasionnelles	570	37,4	177	24,7	371	35,4	143	21,8	228	20,4	244	37,3
	Indéterminé	22	1,4	11	1,5	2	0,2	2	0,3	2	0,2	2	0,3
	Total	1527	100	720	100	1049	100	656	100	1117	100	652	100

Source : DATNQ, compilation interne, 1997-1998.

- Itinéraire 1 : Entre Témiscaming et Rouyn-Noranda par la route 101;
- Itinéraire 2 : Entre Rouyn-Noranda et La Sarre par la route 101 et 393;
- Itinéraire 3 : Entre La Sarre et Amos par la route 111;
- Itinéraire 4 : Entre Amos et Val-d'Or par la route 111;
- Itinéraire 5 : Entre Rouyn-Noranda et Lac-Simon par la route 117;
- Itinéraire 6 : Route 113, entre l'intersection avec la route 117 et la limite de la région.

NORD-DU-QUÉBEC

MAURICIE

OUTAOUAIS

LAURENTIDES

Ontario

La Sarre
Macamic
Palmarolle
Amos
Barraute
Senneterre
Évain
Rouyn-Noranda
Malartic
Sullivan
Val-d'Or
Ville-Marie
Témiscaming

111 393 101 390 109 399 397 388 386 113 395 117 391 382

N
O E
S

Vocation	Type d'accès
Commerciale	C - Cp - Cm - Cg
Résidentielle	R - R2
Divers - utilisation occasionnelle	D
Autres	Ap - I1 - I2 - T1 - T2 - T3 - F

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Gestion des accès

Carte 3
Proportion des différents usages selon l'itinéraire

Vocation dans les zones de vitesse de 90 km/h

- Commerciale
- Résidentielle
- Divers - utilisation occasionnelle
- Autres

- Itinéraire 1
- Itinéraire 2
- Itinéraire 3
- Itinéraire 4
- Itinéraire 5
- Itinéraire 6
- Route non étudiée
- Limite des provinces
- Limite des MRC

Échelle 1 : 1 100 000

0 20 40
kilomètres

Sources :
- Ministère des Transports du Québec

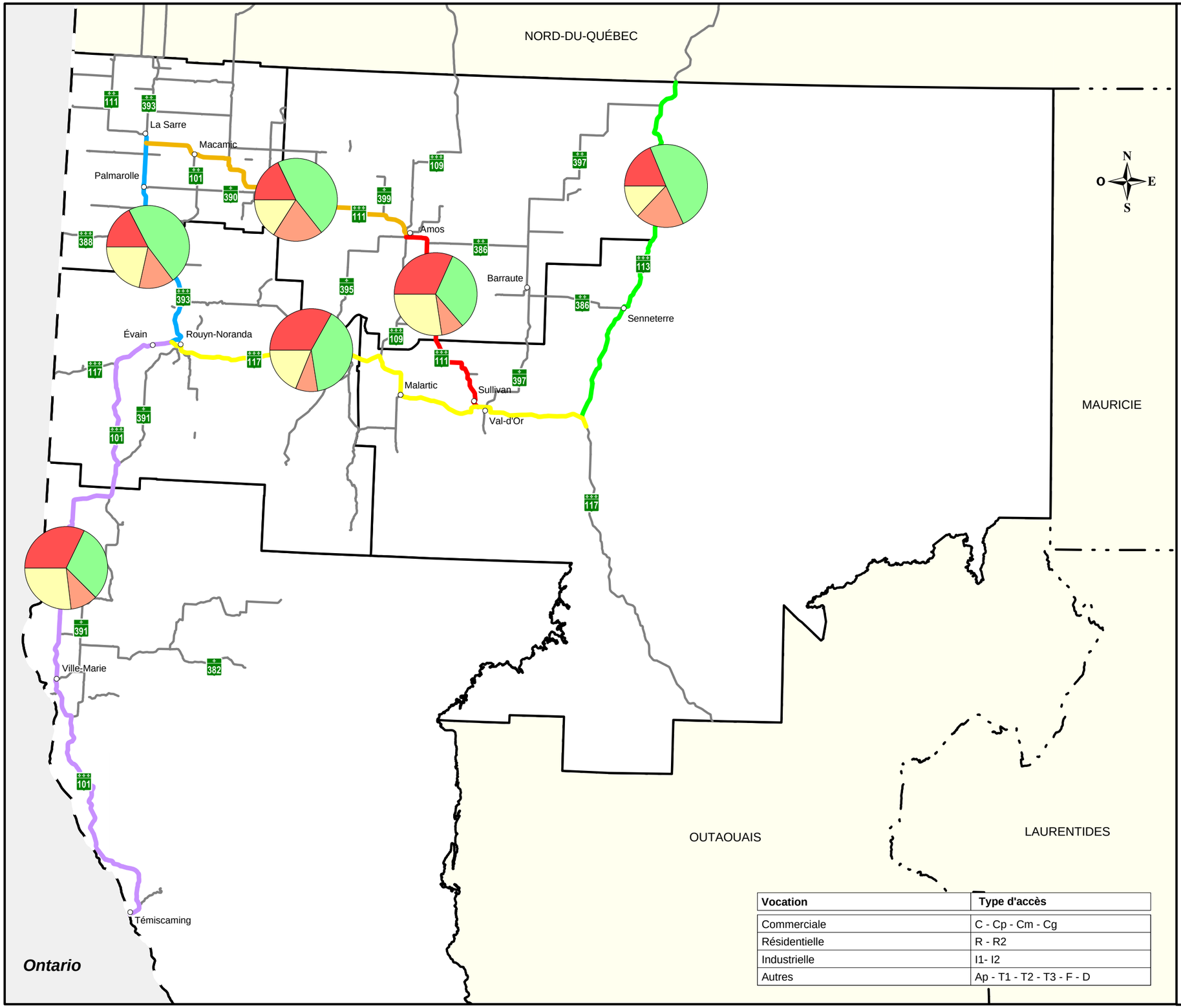
Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles, carte numérique, échelle 1 : 250 000

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Mai 2000

Dans un deuxième temps, pour chaque itinéraire, des unités (Ua) ont été calculées à partir des accès dénombrés. Même si les accès résidentiels sont plus nombreux que les autres types, certaines catégories d'accès génèrent des mouvements de circulation qui sont globalement plus importants que les accès résidentiels. Par exemple, selon la catégorisation du tableau 2, lorsque les unités d'accès sont prises en considération, un accès de type industriel lourd aura le même impact sur la circulation que neuf accès de type résidentiel. Le tableau 4 présente les unités d'accès qui sont attribuées pour chaque usage des différents tronçons ainsi que la proportion que chacun des usages représente.

Comme il est démontré, certains usages voient leur nombre d'unités d'accès se multiplier assez rapidement. Malgré tout, le nombre d'unités d'accès associé à la fonction résidentielle demeure supérieur aux autres fonctions, et ce, indépendamment des tronçons. La carte 4 illustre la proportion des différents usages selon les unités d'accès.

Une comparaison entre les cartes 3 et 4 permet de constater qu'après l'application des unités d'accès, celles de type « Divers - utilisation occasionnelle » présentent une importance moindre comparativement aux vocations commerciales et industrielles, qui elles, ont pris de l'ampleur.



Vocation	Type d'accès
Commerciale	C - Cp - Cm - Cg
Résidentielle	R - R2
Industrielle	I1- I2
Autres	Ap - T1 - T2 - T3 - F - D

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Gestion des accès

Carte 4
Proportion des différents usages selon les unités d'accès et l'itinéraire

Vocation dans les zones de vitesse de 90 km/h

- Commerciale
- Résidentielle
- Industrielle
- Autres

- Itinéraire 1
- Itinéraire 2
- Itinéraire 3
- Itinéraire 4
- Itinéraire 5
- Itinéraire 6

- Route non étudiée
- Limite des provinces
- Limite des MRC

Échelle 1 : 1 100 000

0 20 40
kilomètres

Sources :
- Ministère des Transports du Québec

Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles, carte numérique, échelle 1 : 250 000

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Mai 2000

TABLEAU 4

NOMBRE D'UNITÉS D'ACCÈS ATTRIBUÉ PAR TRONÇON SELON TYPE

	Types d'accès	Tronçon 1			Tronçon 2			Tronçon 3		
		Nb	Ua	%	Nb	Ua	%	Nb	Ua	%
R	Résidentiel	568	568	30,4	423	423	47,1	527	527	46,5
R2	Résidentiel Forte densité	0	0	0	1	3	0,3	0	0	0
Ap	Agricole principal	80	80	4,3	5	5	0,6	25	25	2,2
C	Commercial	38	114	6,1	10	30	3,3	6	18	1,6
Cp	Commercial Petite surface	29	87	4,7	13	39	4,4	15	45	4,0
Cm	Commercial Moyenne surface	38	228	12,2	10	60	6,7	14	84	7,4
Cg	Commercial Grande surface	19	171	9,1	3	27	3,0	6	54	4,8
I1	Industriel léger	30	180	9,6	19	114	12,7	34	204	17,9
I2	Industriel lourd	2	18	1,0	1	9	1,0	2	18	1,6
T1	Intersection 1	122	366	19,5	34	102	11,3	42	126	11,1
T2	Intersection 2	8	48	2,6	5	30	3,3	3	18	1,6
T3	Intersection 3	1	9	0,5	3	27	3,0	1	9	0,8
F	Forestier	0	0	0	5	30	3,3	1	6	0,5
D	Divers – Utilisations occasionnelles	570	0	0	177	0	0	371	0	0
	Indéterminé	22	n.d.	n.d.	11	n.d.	n.d.	2	n.d.	n.d.
	Total	1527	1869	100	720	899	100	1049	1134	100

Source : DATNQ, Compilation interne, 1997-1998.

- Itinéraire 1 : Entre Témiscaming et Rouyn-Noranda par la route 101;
- Itinéraire 2 : Entre Rouyn-Noranda et La Sarre par la route 101 et 393;
- Itinéraire 3 : Entre La Sarre et Amos par la route 111;
- Itinéraire 4 : Entre Amos et Val-d'Or par la route 111;
- Itinéraire 5 : Entre Rouyn-Noranda et Lac-Simon par la route 117;
- Itinéraire 6 : Route 113, entre l'intersection avec la route 117 et la limite de la région.

TABLEAU 4 (SUITE)
NOMBRE D'UNITÉS D'ACCÈS ATTRIBUÉ PAR TRONÇON SELON TYPE

	Types d'accès	Tronçon 4			Tronçon 5			Tronçon 6		
		Nb	Ua	%	Nb	Ua	%	Nb	Ua	%
R	Résidentiel	343	343	31,8	638	638	38,9	331	331	49,4
R2	Résidentiel Forte densité	1	3	0,3	3	9	0,6	0	0	0
Ap	Agricole principal	18	18	1,7	7	7	0,4	3	3	0,4
C	Commercial	3	9	0,8	40	120	7,3	5	15	2,2
Cp	Commercial Petite surface	16	48	4,5	46	138	8,4	13	39	5,8
Cm	Commercial Moyenne surface	46	276	25,6	34	204	12,4	9	54	8,1
Cg	Commercial Grande surface	1	9	0,8	9	81	4,9	2	18	2,7
I1	Industriel léger	16	96	8,9	22	132	8,1	21	126	18,8
I2	Industriel lourd	0	0	0	1	9	0,6	0	0	0
T1	Intersection 1	47	141	13,1	76	228	13,9	18	54	8,1
T2	Intersection 2	1	6	0,6	3	18	1,1	1	6	0,9
T3	Intersection 3	5	45	4,2	3	27	1,6	2	18	2,7
F	Forestier	14	84	7,8	5	30	1,8	1	6	0,9
D	Divers – -Utilisations occasionnelles	143	0	0	228	0	0	244	0	0
	Indéterminé	2	n.d.	n.d.	2	n.d.	n.d.	2	n.d.	n.d.
	Total	656	1078	100	1117	1641	100	652	670	100

Source : DATNQ, Compilation interne, 1997-1998.

- Itinéraire 1 : Entre Témiscaming et Rouyn-Noranda par la route 101;
- Itinéraire 2 : Entre Rouyn-Noranda et La Sarre par la route 101 et 393;
- Itinéraire 3 : Entre La Sarre et Amos par la route 111;
- Itinéraire 4 : Entre Amos et Val-d'Or par la route 111;
- Itinéraire 5 : Entre Rouyn-Noranda et Lac-Simon par la route 117;
- Itinéraire 6 : Route 113, entre l'intersection avec la route 117 et la limite de la région.

5.0 PISTES DE RÉFLEXION POUR LA PLANIFICATION DES ACCÈS

5.1 Gestion des corridors routiers

5.1.1 Planifier l'affectation des sols en bordure des routes

La planification de l'affectation des sols en bordure des routes est un des éléments les plus importants de la gestion des corridors routiers. Une des mesures consiste à mieux gérer l'étalement urbain le long des axes majeurs de circulation, de manière à minimiser les impacts négatifs engendrés par le développement linéaire. Dans ce contexte, le ministère des Transports favorise une forme de développement urbain qui tient compte des contraintes que peut apporter la présence d'une voie de circulation majeure à proximité.

Les liens entre l'aménagement du territoire et les transports sont très importants. Cette situation est encore plus évidente lorsqu'il est question de *gestion des accès* et de voie de circulation routière. Selon l'ouvrage intitulé « Access Management Guidelines for Activity Centers », tout processus de gestion de l'accessibilité aux corridors routiers :

> « ... exige que l'aménagement du territoire et son urbanisation soient coordonnés avec le transport, que les mesures de contrôle et d'incitation s'harmonisent avec les politiques d'aménagement et le potentiel du système de transport. Le défi, c'est d'élaborer des normes d'accès efficaces et de trouver un **équilibre entre les plans d'aménagement du territoire et l'intégrité fonctionnelle** des routes qui desservent les zones d'urbanisation et la région »[8].

Il existe plusieurs moyens de limiter les impacts négatifs d'un développement le long d'une route. Par exemple, l'aménagement d'accès communs à deux résidences ou commerces, de manière à restreindre le nombre de conflits possible. La construction de rues perpendiculaires et de carrefours constituent également un aménagement qui permet un développement harmonieux tout en assurant l'intégrité de la route. Ce type de mesures nécessite des adaptations dans les schémas d'aménagement et surtout une ouverture à modifier les pratiques urbanistiques ayant actuellement cours. Avec des mesures de planification du territoire adéquates et adaptées à chaque problématique locale, le développement le long des routes demeure accessible.

5.1.2 Prévoir des marges de recul suffisamment importantes

Le Ministère travaille présentement à définir les distances de recul afin de minimiser les impacts négatifs causés par la présence d'une voie importante de circulation.

8 Keopke, F.J., Levinson, H.S., *Access Management Guidelines for Activity Centers,* NCHRP report 348, Washington D.C., National Academy Press, 1992, pages 1 et 2.

L'application de ces marges de recul est une problématique complexe car, pour être efficace, elle doit tenir compte de différents facteurs tels que le *DJMA* et le nombre de véhicules lourds circulant sur la route.

5.1.3 Analyser la circulation locale

Certaines zones périurbaines et urbaines présentent une *circulation locale* importante, ce qui vient diminuer la fonctionnalité et la sécurité sur certains tronçons de routes. Dans bien des cas, le réseau routier municipal n'est pas en mesure, dans son état actuel, de répondre aux besoins de déplacement local. Ce flux important de circulation se rabat alors sur la route du réseau supérieur, occasionnant par le fait même, des problèmes importants. Lors d'études de circulation, le Ministère entend de plus en plus s'associer au milieu municipal afin de trouver des solutions communes à l'harmonisation de la *circulation locale* et celle de transit. Cette problématique s'inscrit particulièrement dans le contexte des traversées d'agglomérations, sujet qui fait l'objet d'une étude distincte.

5.2 Instaurer un processus de contrôle des accès au réseau routier

5.2.1 Nécessité d'obtenir un permis d'accès

Afin d'appliquer une gestion intégrée des corridors routiers, le ministère des Transports souhaite que le milieu municipal, dans sa procédure d'émission des permis de lotissement et de construction, inclue l'obtention préalable d'un permis d'accès émis par le ministère des Transports. Ce processus permettrait au propriétaire ou au promoteur, d'aménager l'accès à la propriété de manière à rechercher un niveau de sécurité. Par exemple, une personne désirant se construire une résidence le long d'une route reçoit, lors de sa demande de permis d'accès, une analyse relative à la sécurité de l'emplacement de l'entrée projetée.

Ainsi, cette procédure assure d'une validation systématique de tous les projets par les différents intervenants sur le territoire. Pour des demandes d'accès à des fins résidentielles, les délais sont généralement très courts entre le moment de la demande de permis et l'émission du permis. Pour les projets plus complexes, comme par exemple les accès aux commerces et aux ensembles comptant plusieurs logements, des études de sites plus exhaustives pourraient être nécessaires.

5.2.2 Interdire les accès dans les zones à risque

Dans certaines situations particulières, essentiellement pour des raisons de sécurité, la délivrance du permis d'accès peut s'avérer impossible. Ces situations sont par exemple des demandes d'accès en courbes prononcées, où les critères de sécurité ne sont pas

atteints. Dans ces cas particuliers, le Ministère pourra, de concert avec les autorités municipales, proposer des alternatives. Le tableau 5 montre les distances minimales de visibilité à l'arrêt requises en fonction de la vitesse affichée et du type d'accès.

TABLEAU 5
DISTANCE DE VISIBILITÉ À L'ARRÊT POUR LES ACCÈS

Résidentiels et principaux accès d'une entreprise agricole, forestière ou d'élevage		**Commerciaux et industriels**	
Vitesse affichée (km/h)	**Distance de visibilité à l'arrêt (m)**	**Vitesse affichée (km/h)**	**Distance de visibilité à l'arrêt (m)**
40	45	40	75
50	65	50	100
60	85	60	120
70	110	70	145
80	140	80	175
90	170	90	200
100	200	100	225

Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Conception routière : norme sur les accès, chapitre 10*, page 6.

Plusieurs facteurs permettent d'établir une *distance de visibilité à l'arrêt* sécuritaire. Tout d'abord, il y a le temps de perception et de réaction du conducteur du véhicule. Une étude récente a démontré qu'un temps de 2,5 secondes serait suffisant pour à peu près 90% des conducteurs[9]. Donc, plus la vitesse est élevée, plus la *distance de visibilité à l'arrêt* doit être importante, car durant cette période de réaction, le véhicule parcourt une plus grande distance. Il faut également tenir compte des conditions générales de la route qui affectent la distance de freinage, comme par exemple un pavage humide.

9 Centre de développement technologique, École polytechnique, Étude comparative des normes de distance de visibilité d'arrêt d'anticipation, de dépassement et aux carrefours, Volume 1, Février 1996, p. 8.

6.0 CONCLUSION

Ce document constitue une étude préliminaire qui pourrait conduire à une analyse plus approfondie en matière de *gestion des accès*. La présente démarche se veut une introduction au sujet, visant une prise de conscience relativement à la problématique vécue et aux pistes de solution qui pourraient être apportées.

Il serait intéressant dans une étape subséquente, de mettre en parallèle les zones susceptibles d'être problématiques avec les secteurs où le taux d'accidents dépasse le taux critique. Cette démarche permettrait d'effectuer une relation entre les accidents et la multiplication des accès. Par ailleurs, des études d'opportunités ponctuelles effectuées par le MTQ, permettent déjà de faire des liens de causalité entre les accidents et les accès.

Les outils législatifs et les mesures d'intervention visant une gestion plus efficace des corridors routiers sont encore peu appliquées. Ces outils législatifs et mesures d'intervention, pour être efficaces, devraient être appuyés par l'instauration d'un processus qui permettrait de faire respecter le contrôle des accès. Les moyens d'intervention envers les contrevenants peuvent souvent s'avérer lourds et difficiles à mettre en application.

Une compréhension plus approfondie de l'ensemble de la problématique des accès routiers et une sensibilisation des partenaires à l'ensemble de la problématique des accès routiers, permettraient d'en arriver à une démarche d'intervention commune. Cette démarche pourrait conduire à une augmentation du niveau de sécurité.

LEXIQUE

Circulation de transit

Partie de la circulation qui emprunte une route à la hauteur d'un territoire donné, mais dont les points d'origine et de destination sont extérieurs à celui-ci.

Circulation locale

Partie de la circulation qui emprunte une route à la hauteur d'un territoire donné relativement restreint et dont les points d'origine et de destination son intérieurs à celui-ci.

Distance de visibilité

Distance maximale, mesurée selon l'axe de la route, à laquelle le conducteur d'une automobile peut apercevoir la surface de la route ou un point situé à une hauteur donnée au-dessus de celle-ci.

Distance de visibilité à l'arrêt

Distance nécessaire au conducteur d'un véhicule roulant à une vitesse donnée pour immobiliser son véhicule après avoir aperçu un objet sur la chaussée.

Débit journalier moyen annuel (DJMA)

Rapport du débit annuel sur le nombre de jours de l'année.

Gestion des accès

Interventions sur le réseau routier supérieur visant à assurer un niveau d'accès qui respecte l'équilibre entre la *circulation de transit* et la *circulation locale* selon la vocation de l'itinéraire, et à maintenir la fonctionnalité et la sécurité des routes visées.

Marge de recul

Distance entre la limite de l'emprise d'une route et l'implantation avant d'un bâtiment.

BIBLIOGRAPHIE

Centre de développement technologique, École polytechnique, *Étude comparative des normes de distance de visibilité d'arrêt d'anticipation, de dépassement et aux carrefours*, Volume 1, Février 1996, pages multiples.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Cadre d'intervention en matière de gestion de la circulation en traversées d'agglomérations*, février 2000, 99 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Gestion des corridors routiers, projet de politique sur les accès routiers*, 1997, 34 pages, Document de travail interne.

Institute of transportation Engineers, *Trip generation : an information report*, 5th ed, 1 518 pages

Keopke, F.J., Levinson, H.S., *Access Management Guidelines for Activity Centers* NCHRP report 348, Washington D.C., National Academy Press, 1992, pages multiples.

ANNEXE 1

EXTRAIT DE LA LOI SUR LA VOIRIE, L.R.Q., CHAPITRE V-9

Extrait de la Loi sur la voirie, L.R.Q., chapitre V-9

22. Le Ministre peut interdire ou limiter l'accès à une route, aux endroits qu'il détermine. 1992, c.54, a.22.

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. 1992, c.54, a. 23.

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. 1992, c. 54, a.24.

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. 1992, c. 54, a.25.

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. 1992, c.54, a.26.

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 contexte 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. 1992, c. 54, a. 27.

COMMENTAIRES DU GROUPE TÉMOIN

Rencontre du groupe témoin sur l'étude « Gestion des accès » 26 mai 2000

Salle de conférence du CRDAT, 170, avenue Principale, bureau 102, Rouyn-Noranda.

Les personnes suivantes étaient présentes lors de la rencontre

M. Luc Adam	Service des liaisons avec les partenaires et les usagers
M. Yvon Boucher	Ville de Senneterre
M. Florent Gauvreau	Commission scolaire Rouyn-Noranda
M. Jean Iracà	Service des inventaires et plan, MTQ
M. Gérard Lafontaine	Ville de Senneterre
Mme Martine Rioux	Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
M. Patrice Vachon	MRC d'Abitibi-Ouest

Le ministère des Transports remercie les participants du groupe témoin pour leurs commentaires et suggestions formulés lors de cette rencontre. Occasionnellement, nous avons aussi recueilli les commentaires et suggestions de personnes externes au groupe témoin. L'intégration de l'ensemble des commentaires et suggestions à la version finale de l'étude technique a permis d'en bonifier le contenu.

Les éléments qui n'ont pu être intégrés à la présente étude seront utiles dans le cadre d'études ultérieures et, tout comme les éléments intégrés, ils pourraient influencer le Ministère et ses partenaires pour l'élaboration du diagnostic préalable à la proposition de plan de transport. Afin de les garder en mémoire, un sommaire de ceux-ci a été réalisé.

Commentaires ou suggestions issus du groupe témoin, non intégrés au document

- Certains participants considèrent qu'il appartient au ministère des Transports de tracer les lignes directrices pour une meilleure gestion des accès. Les règles devraient être les mêmes pour tout le monde afin d'assurer un réseau routier uniforme. D'autres participants croient qu'il faut éviter le mur à mur et laisser une certaine souplesse.

- En ce qui a trait à l'utilisation du sol, il faudrait prévoir des aménagements qui permettent aux véhicules lourds de faire les manœuvres à l'extérieur de la voie de circulation.
- Pour sensibiliser le milieu municipal, un participant suggère de s'adresser directement aux élus municipaux.
- Il faut trouver une façon d'équilibrer les responsabilités entre les divers intervenants.
- La deuxième génération de schéma d'aménagement devrait permettre des lieux d'échanges afin de faire avancer le dossier sur la gestion des accès.
- Il aurait été intéressant d'inclure dans l'étude, une superposition des accès avec le bilan de sécurité routière.
- L'application d'une réglementation sur les accès peut s'avérer difficile puisque l'aménagement du territoire est un domaine très politique.
- L'implication du milieu municipal dans l'instauration d'un processus de contrôle des accès est impérative, compte tenu que l'imposition de non-accès comme processus de contrôle, peut s'avérer coûteux.

NORD-DU-QUÉBEC

N
O E
S

Normétal
Saint-Lambert
Val-Saint-Gilles
Clermont
La Reine
Chazel
Dupuy
Authier-Nord
La Sarre
Clerval
Colombourg
Macamic
Sainte-Hélène-de-Mancebourg
Authier
Saint-Dominique-du-Rosaire
Berry
Palmarolle
Poularies
Taschereau
Launay
Saint-Félix-de-Dalquier
Rochebaucourt
Roquemaure
Gallichan
Sainte-Germaine-Boulé
Trécesson
Rapide-Danseur
Pikogan
La Morandière
Amos
Champneuf
Duparquet
Landrienne
Sainte-Gertrude-Manneville
Destor
Saint-Mathieu-d'Harricana
Saint-Marc-de-Figuery
Preissac
Barraute
Belcourt
Senneterre
D'Alembert
Cléricy
Mont-Brun
La Corne
La Motte
Évain
Rouyn-Noranda
Arntfield
McWatters
Cadillac
Rivière-Héva
Vassan
Val-Senneville
Beaudry
Bellecombe
Malartic
Sullivan
Montbeillard
Cloutier
Dubuisson
Val-d'Or
Lac-Simon
Rollet
Rémigny
Témiscamingue
Guérin
Timiskaming
Notre-Dame-du-Nord
Angliers
Winneway
Moffet
Laforce
Saint-Eugène-de-Guigues
Kitcisakik
Saint-Bruno-de-Guigues
Laverlochère
Latulipe-et-Gaboury
Fugèreville
Belleterre
Lorrainville
Ville-Marie
Béarn
Saint-Édouard-de-Fabre
Hunter's Point
Kebaowek
Kipawa
Témiscaming

Ontario

OUTAOUAIS

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Gestion des accès

Carte 1
Pression des accès sur la sécurité et la fluidité sur les routes à 90 km/h

Pression des accès

- Pression faible
- Pression élevée
- Route non étudiée

- Limite des provinces
- Limite des MRC
- Réseau national
- Réseau régional
- Réseau collecteur
- Communauté autochtone

Échelle 1 : 500 000

0 10 20
kilomètres

Source :
- Ministère des Transports du Québec

Fond de cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles, carte numérique, échelle 1 : 250 000

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Mai 2000