

LES PRÉJUDICES DÉCOULANT D'UNE  
CARENCE DE GESTION DES ABORDS  
DU RÉSEAU ROUTIER  
NUMÉROTÉ QUÉBÉCOIS

CANQ  
TR  
GE  
PR  
105  
Rapp.

293783

# DOCUMENT DE TRAVAIL

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,  
22<sup>e</sup> ÉTAGE  
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA  
G1R 5H1

LES PRÉJUDICES DÉCOULANT D'UNE  
CARENCE DE GESTION DES ABORDS  
DU RÉSEAU ROUTIER  
NUMÉROTÉ QUÉBÉCOIS

Document présenté au Comité sur la protection  
de l'intégrité des infrastructures routières

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

Cen-Mon

Ministère des Transports  
Service de la planification routière

Juin 1988

CANQ  
TR  
GE  
PR  
105

## RECHERCHE ET RÉDACTION

### CHARGÉ DE PROJET

Léo Beauséjour

### ANALYSE ET RÉDACTION

Paul Arsenault

Pierre Beaudoin

### COLLABORATEURS

Membres du Comité sur la protection de l'intégrité des  
infrastructures routières

Directions régionales du Ministère

### CARTOGRAPHIE

Nicole Gravel

### SECRÉTARIAT

Hélène Falardeau

Madeleine Laperrière

## SOMMAIRE

Le présent document fait suite au dépôt de l'état de la situation qui identifiait des faiblesses dans les mesures de protection de l'intégrité des infrastructures routières. Ce constat entraîna la réalisation d'une enquête statistique afin de déterminer et de quantifier les cas d'infraction aux différentes normes et lois régissant les abords du réseau routier québécois. Les principaux résultats de cette enquête sont présentés de façon succincte selon le réseau autoroutier d'une part et, le réseau routier provincial et régional, d'autre part. De plus, les conséquences de la prolifération des accès sur la sécurité routière, la fluidité du trafic et le coût du maintien de l'équilibre fonctionnel de la route sont abordés. L'ampleur de l'inobservation des normes et lois régissant les abords du réseau routier nous amène à recommander le renforcement des mesures de contrôle. En terminant, à la lueur des expériences étrangères de protection de l'intégrité des infrastructures routières, nous formulons d'autres recommandations pour améliorer les conditions d'utilisation du réseau routier et maintenir l'équilibre fonctionnel des différentes classes de routes par la gestion des accès.

### Réseau autoroutier

La transgression de servitudes de non-accès sur les échangeurs autoroutiers et la présence de commerces ambulants dans les haltes routières sont les deux non-conformités les plus souvent recensées.

Les transgressions de servitudes de non-accès sont principalement attribuables aux facteurs suivants:

- lors de la remise de routes à une municipalité pour fins d'entretien, celle-ci n'est pas avisée formellement de la présence d'une ou de plusieurs servitudes de non-accès affectant la route concernée.

- au sein du Ministère, il n'existe pas de façon systématique, d'inventaire de servitudes de non-accès ni de système de contrôle permettant de les identifier et de les localiser rapidement.

Dans le cas des haltes routièrès, suite aux recommandations du comité Dionne et à l'application de celles-ci par le Ministère, les cas relevés alors semblent avoir été résolus.

De plus, des anomalies dans l'enregistrement de servitudes de non-accès ont été relevés dans une étude en cours au Service de l'arpentage du ministère des Transports, Montréal (6-3). Certaines servitudes de non-accès situées le long de tronçons autoroutiers n'ont pas été déposées au bureau d'enregistrement alors que, à l'opposé, des terrains sont grevés de servitudes de non-accès désormais caduques.

#### Réseau routier provincial et régional

Le coût total des correctifs aux problèmes de non-conformité pour l'ensemble du réseau routier provincial et régional québécois serait de l'ordre de 100 M \$ se répartissant presque également entre les deux catégories de routes. A ce montant, vient s'ajouter les coûts de correction pour la régularisation des servitudes de non-accès en particulier sur le réseau autoroutier.

On estime à plus de 90 000 le nombre d'accès non conformes présents sur le réseau routier provincial et régional québécois. Le nombre d'accès résidentiels et leurs coûts de correction prédominent sur les autres genres d'accès à l'exception des accès résidentiels urbains localisés le long des routes provinciales qui possèdent des coûts de correction inférieurs à ceux des accès commerciaux. Enfin, pour le milieu rural, notons l'importance relative en nombre et en coût de correction des accès agricoles localisés sur les routes régionales.

La combinaison "accès non conformes" et "comblement de fossés" totalise plus de 97 % des coûts de correction; ils sont de loin les éléments d'analyse qui méritent une attention particulière. De plus, bien qu'il

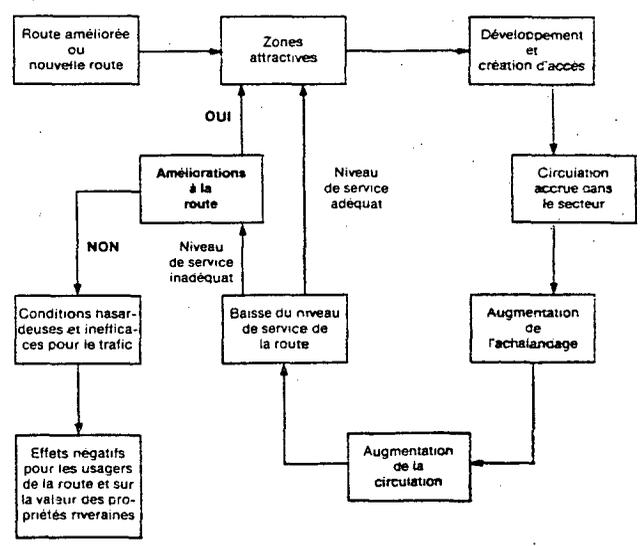
soit difficile de quantifier et d'évaluer les coûts de correction des cas de transgression de servitudes de non-accès, leur localisation et la nature même de leur non-conformité révèlent de sérieux problèmes quant au maintien des interdictions d'accès sur certaines portions du réseau routier numéroté.

Conséquences de la prolifération des accès

Bien qu'importante, la non-conformité des accès aux normes existantes n'est pas l'unique aspect du problème. A l'instar d'une augmentation de la circulation, leur seule présence peut entraîner toute une série de modifications aux conditions d'utilisation de la route, notamment pour la sécurité des usagers.

L'intensification du développement a des effets négatifs sur le réseau routier: en fait, l'augmentation de la circulation et l'accroissement du nombre d'accès qu'elle entraîne portent atteinte à la fluidité du trafic et à la sécurité routière justifiant alors l'avènement d'améliorations à la route.

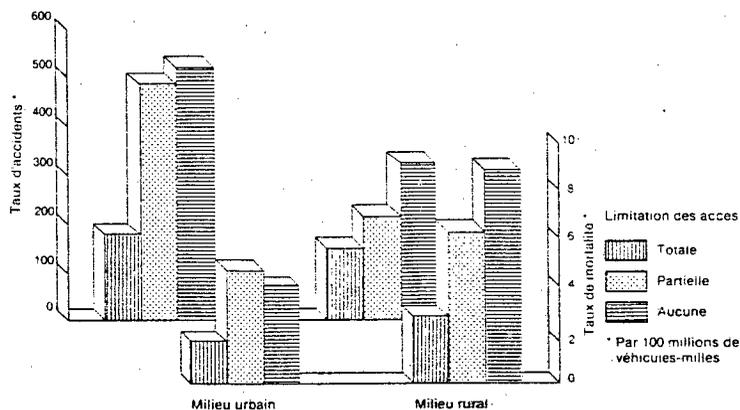
PROCESSUS DE DÉSUÉTUDE DE LA ROUTE



Source: adapté de I.E., Planning Urban Arterial and Freeway Systems, 1983 et British-Accommod Association etc.

Les effets sécuritaires du contrôle des accès le long d'autoroutes et de routes principales américaines sont présentés ici. Ces données montrent l'accroissement du taux d'accidents au fur et à mesure de la diminution de la limitation des accès et ce, peu importe le milieu. De plus, il est intéressant de noter que la gravité des accidents est plus grande en milieu rural, là où il y a un écart supérieur entre les vitesses de croisière et celles des véhicules manoeuvrant au niveau des accès.

#### EFFETS DE LA LIMITATION DES ACCÈS SUR LES TAUX D'ACCIDENTS ET D'ACCIDENTS MORTELS EN MILIEU URBAIN ET EN MILIEU RURAL AUX ÉTATS-UNIS



Source: extrait de FHWA Technical Guidelines for the Control of Direct Access to Arterial Highways, 1975.

Bref, plus une route est affectée par la prolifération des accès, plus les conditions d'utilisation se détériorent rapidement pouvant entraîner une hausse du taux d'accidents. En effet, d'après les études consultées, il ressort qu'une proportion moyenne de quelque 10 % des accidents se produit au point d'accès. Cependant, leur localisation, le milieu et la densité du trafic sont des éléments susceptibles de faire varier ce taux.

La création d'accès le long d'une route présente un attrait immédiat par les possibilités d'établissement ainsi offertes aux non-usagers désireux de développer les terrains adjacents. Toutefois, une trop grande multiplication des accès entraîne des conséquences néfastes sur l'écoulement du trafic et peut, selon certaines circonstances, diminuer l'accessibilité d'un territoire.

Les accidents et les inconvénients de la congestion ont des impacts sociaux et économiques importants. De plus, pour pallier à une trop grande prolifération des accès il faut fréquemment recourir à des solutions très coûteuses comme la construction de voies de contournement. Elles ne permettent souvent que le rétablissement partiel des conditions d'utilisation de certains tronçons routiers.

Soulignons que ces améliorations se font à l'intérieur du budget du programme de construction du réseau routier et ce, au détriment des autres travaux de réhabilitation et de développement déjà prévus. De telles constatations mettent en évidence l'importance d'élaborer une politique de gestion des accès, qui à un coût modéré contribue à ralentir le processus de désuétude de la route et permet de retarder et même d'éliminer ce genre de mesures correctives.

### Expériences étrangères

Plusieurs états américains et quelques provinces canadiennes dont l'Ontario possèdent déjà, au nombre de leurs mesures de protection des infrastructures routières, des politiques de gestion des accès. Bien qu'elles aient adopté des solutions variées, une constante se dégage des politiques retenues par les administrations présentant des similitudes à notre milieu: la gestion des accès par l'émission de permis assortis d'exigences variables selon la classification du réseau routier développée à cette fin.

Les expériences étrangères de préservation du rôle du système routier dans le développement économique régional montre que la préséance ne va plus à la localisation, au design et aux techniques de construction des infrastructures. En effet, les coûts élevés de construction, les contraintes environnementales et sociales de même que la densité d'occupation du sol nous commandent de recourir à des solutions maximisant les structures existantes. Ce n'est plus la quantité de routes mais plutôt leur efficacité d'utilisation et leur sécurité qui doivent faire l'objet d'une attention particulière.

La gestion des accès, sans remplacer les plans locaux d'urbanisme ou les schémas régionaux d'aménagement, permettrait le maintien ou le rétablissement des conditions adéquates d'utilisation du réseau routier québécois. Une telle politique, alliée à une planification réaliste de l'occupation du sol, s'avère indispensable pour préserver cet investissement public majeur et lui conserver son rôle économique.

L'adoption de mesures de protection des infrastructures routières sous-entend l'élaboration des cadres législatif, réglementaire et normatif nécessaires à leur implantation. La liste des moyens que nous livrons ici n'est pas exhaustive quoique représentative de ceux retenus par diverses administrations nord-américaines.

## Recommandations

1. Adopter une procédure d'émission de **PERMIS** régissant toute intervention devant être effectuée à **l'intérieur des limites des emprises** autoroutières et routières du ministère des Transports. Ce mécanisme de contrôle devrait s'étendre à certains travaux pouvant affecter l'intégrité des infrastructures routières ou les conditions d'utilisation de la route, même s'ils sont prévus à **l'extérieur de l'emprise**.

Le permis comprendrait une description détaillée des normes à suivre et, dans le cas de la création d'accès, il devrait être préalable à l'obtention d'une **autorisation municipale** (permis de construction ou de lotissement). Il pourrait être révoqué lorsqu'une autre alternative d'accès se développe ou que les conditions d'utilisation du lot sont modifiées.

2. Colliger en un **RÉPERTOIRE** les données d'inventaire des abords du réseau routier numéroté afin notamment de créer un **outil de contrôle détaillé et maniable**, localisant géographiquement les diverses limitations ainsi que les ouvrages existants ou à être réalisés le long des corridors autoroutiers et routiers.

Introduire une **SURVEILLANCE SYSTÉMATIQUE et régulière du territoire** pour déceler les modifications qui pourraient survenir aux abords du réseau routier.

3. Introduire au sein de la **LÉGISLATION, DE LA RÉGLEMENTATION ET DU CADRE NORMATIF** québécois, les ajustements nécessaires à l'application de la procédure **d'émission de permis** (permis de travaux) et des **critères de gestion des accès**.

4. Définir des **CRITÈRES DE GESTION** visant à contrôler l'établissement des points d'interférence le long du réseau routier numéroté selon une **classification spécifique à la gestion des accès**. Plus particulièrement, d'ajouter ou de spécifier des normes de localisation et de design telles:

- . un nombre d'accès par lot selon la longueur de façade;
- . une largeur minimale des lots;
- . l'espacement des accès;
- . une largeur minimale et maximale de la voie carrossable variable selon la vitesse affichée;
- . une procédure d'insertion d'un accès à l'intérieur d'une glissière de sécurité;
- . le pavage de certains accès;
- . l'introduction, pour les accès commerciaux, de normes quant au nombre, à l'emplacement, à la géométrie et la largeur des voies carrossables suivant les types de commerces, industries et institutions et les volumes de circulation engendrés par ceux-ci;
- . l'empêchement de créer des accès en vis-à-vis;
- . l'obligation de regrouper certains accès.

Prévoir, lors d'une remise de route à une municipalité pour fin d'entretien, les **MODALITÉS** pour le maintien des conditions de gestion des abords routiers ou l'établissement de nouvelles conditions conformes aux objectifs de protection de l'intégrité des infrastructures routières.

5. Regrouper dans un **GUIDE** (manuel de référence) les critères de gestion, les diverses **normes** et les **modalités** d'application de toute norme se rapportant à la protection des infrastructures routières (ex.: marges de recul, affichage, etc.).

6. Procéder au **DÉCOUPAGE DU RÉSEAU ROUTIER NUMÉROTÉ** suivant la **classification spécifique à la gestion des accès**, où s'appliqueront uniformément les critères de gestion relatifs à chaque classe de routes.
  
7. **DIFFUSER** l'essentiel de la **POLITIQUE DE GESTION** auprès des **municipalités régionales de comté** et les **municipalités locales**. Poursuivre les efforts entrepris par le Ministère visant à informer le **propriétaire riverain de ses responsabilités**.

## TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE . . . . .	iii
TABLE DES MATIÈRES . . . . .	xii
LISTE DES FIGURES . . . . .	xiv
LISTE DES TABLEAUX . . . . .	xvii
1. INTRODUCTION . . . . .	1
2. CONTEXTE DE L'ÉTUDE . . . . .	4
2.1 Mandat et objectifs . . . . .	4
2.2 État de la situation . . . . .	5
3. AMPLEUR DE L'INOBSERVATION DES NORMES ET LOIS RÉGISSANT LES ABORDS DU RÉSEAU ROUTIER NUMÉROTÉ . . . . .	12
3.1 Réseau autoroutier . . . . .	13
3.2 Réseau routier provincial et régional . . . . .	18
4. GESTION DES ACCÈS ET PLANIFICATION DU DÉVELOPPEMENT . . . . .	32
4.1 Interdépendance du transport et du développement . . . . .	32
4.2 La mobilité et l'accès direct: des fonctions conflictuelles . . . . .	33
4.3 Le rôle des accès dans le processus de désuétude de la route . . . . .	36
4.4 Les conséquences de la prolifération des accès . . . . .	38
4.4.1 Sur la sécurité d'utilisation de la route . . . . .	39
4.4.2 Sur la baisse de la fluidité du trafic . . . . .	43
4.4.3 Sur le coût du maintien de l'équilibre fonctionnel de la route . . . . .	44

4.5	Importance de la gestion des accès . . . . .	45
4.6	Expériences étrangères de gestion des accès . . . . .	47
5.	CONCLUSION . . . . .	55
6.	RECOMMANDATIONS . . . . .	59
	BIBLIOGRAPHIE . . . . .	65

ANNEXE A : DIRECTIVE 2.3.7 - ACCÈS A UNE PROPRIÉTÉ

ANNEXE B : CADRE MÉTHODOLOGIQUE DE LA CUEILLETTE DE DONNÉES

ANNEXE C : PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

## LISTE DES FIGURES

1.	Transgressions de la servitude de non-accès Intersection de l'autoroute 540 et de la route 340 à Vaudreuil . . . . .	15
2.	Corrections apportées par le M.T.Q. à la servitude de non-accès Intersection de l'autoroute 20 et de la route 201 à Coteau-du-Lac . . . . .	16
3.	Projet d'imposition de servitudes de non-accès Intersection de l'autoroute 40 et de la montée Saint-Charles à Saint-Lazare . . . . .	17
4.	Répartition des échantillons concernant l'identi- fication des cas de non-conformité aux différentes normes et lois régissant les abords du réseau routier provincial et régional québécois . . . . .	19
5.	Coût extrapolé des correctifs de non-conformité du réseau routier provincial et régional québécois, 1986 . . .	21
6.	Répartition des coûts extrapolés de non-conformité par éléments d'analyse le long du réseau routier provincial et régional québécois, 1986 . . . . .	22
7A.	Répartition régionale des coûts extrapolés des correctifs d'accès, selon leur genre, le long du réseau routier provincial et régional québécois, 1986 . . .	28
7B.	Répartition régionale des coûts extrapolés des correctifs d'accès, selon la moyenne au kilomètre, le long du réseau routier provincial et régional québécois, 1986 . . . . .	28
8.	Modèle d'interdépendance du transport et du développement . . . . .	33

9.	Équilibre entre la mobilité et l'accès direct selon les classes de routes . . . . .	35
10.	Processus de désuétude de la route . . . . .	37
11.	Effets de la limitation des accès sur les taux d'accidents et d'accidents mortels en milieu urbain et en milieu rural . . . . .	41

#### ANNEXE B

B1.	Principales étapes de la méthode de collecte et de traitement des données ayant trait aux coûts de non-conformité des éléments d'analyse . . . . .	10
B2.	Exemple de fiche signalitique . . . . .	16

#### ANNEXE C

C1.	Coût des échantillons, province de Québec, 1986. Répartition des coûts de non-conformité par éléments d'analyse . . . . .	18
C2.	Coût des échantillons, province de Québec, 1986. Coût des correctif d'accès selon le type de correctifs et selon le genre d'accès . . . . .	19
C3.	Localisation des cas types Région du Bas Saint-Laurent - Gaspésie (1) . . . . .	21
C4.	Localisation des cas types Région du Saguenay - Lac Saint-Jean (2) . . . . .	37
C5.	Localisation des cas types Région de Québec (3-1) . . . . .	47

C6.	Localisation des cas types Région de la Chaudière (3-2) . . . . .	60
C7.	Localisation des cas types Région de Trois-Rivières (4) . . . . .	75
C8.	Localisation des cas types Région de Sherbrooke (5) . . . . .	87
C9.	Localisation des cas types Région de Drummondville (6-1) . . . . .	99
C10.	Localisation des cas types Région du Sud-de-Montréal (6-2) . . . . .	109
C11.	Localisation des cas types Région de Montréal (6-3) . . . . .	121
C12.	Localisation des cas types Région du Nord-de-Montréal (6-4) . . . . .	125
C13.	Localisation des cas types Région de l'Outaouais (7) . . . . .	137
C14.	Localisation des cas types Région de l'Abitibi-Témiscamingue (8) . . . . .	147

## LISTE DES TABLEAUX

I	Répartition des coûts extrapolés des types d'éléments d'analyse par milieu et par catégorie de routes, 1986 . . . . .	25
II	Répartition du nombre et des coûts extrapolés des correctifs d'accès par genre d'accès, par milieu et par catégorie de routes, 1986 . . . . .	26
III	Répartition des accidents selon les intersections sur la route 175 entre Charlesbourg et Stoneham - Tewkesbury . . . . .	40
IV	Classification routière à des fins de contrôle d'accès, Ontario . . . . .	51
V	Summary of Access Control Guidelines for Urban Highways and Streets . . . . .	53
VI	Summary of Access Control Guidelines for Rural Highways . . . . .	54
VII	Tableau synoptique des trois principales non-conformités générées par le manque de contrôle du développement des abords du réseau routier numéroté québécois . . . . .	56

## ANNEXE B

BI.	Classement des cas de non-conformité des accès selon diverses composantes . . . . .	13
-----	---	----

## ANNEXE C

C I.	Coûts pondérés de non-conformité des éléments d'analyse par classe de routes et districts; Région du Bas Saint-Laurent - Gaspésie (1), 1986 . . . . .	22
C II.	Coûts pondérés de non-conformité des éléments d'analyse par classe de routes et districts; Région du Saguenay - Lac Saint-Jean (2), 1986 . . . . .	38
C III.	Coûts pondérés de non-conformité des éléments d'analyse par classe de routes et districts; Région de Québec (3-1), 1986 . . . . .	48
C IV.	Coûts pondérés de non-conformité des éléments d'analyse par classe de routes et districts; Région de la Chaudière (3-2), 1986 . . . . .	61
C V.	Coûts pondérés de non-conformité des éléments d'analyse par classe de routes et districts; Région de Trois-Rivières (4), 1986 . . . . .	76
C VI.	Coûts pondérés de non-conformité des éléments d'analyse par classe de routes et districts; Région de Sherbrooke (5), 1986 . . . . .	88
C VII.	Coûts pondérés de non-conformité des éléments d'analyse par classe de routes et districts; Région de Drummondville (6-1), 1986 . . . . .	100
C VIII.	Coûts pondérés de non-conformité des éléments d'analyse par classe de routes et districts; Région du Sud-de-Montréal (6-2), 1986 . . . . .	110
C IX.	Coûts pondérés de non-conformité des éléments d'analyse par classe de routes et districts; Région du Nord-de-Montréal (6-4), 1986 . . . . .	126
C X.	Coûts pondérés de non-conformité des éléments d'analyse par classe de routes et districts; Région de l'Outaouais (7), 1986 . . . . .	138
C XI.	Coûts pondérés de non-conformité des éléments d'analyse par classe de routes et districts; Région de l'Abitibi-Témiscamingue (8), 1986 . . . . .	148

## 1. INTRODUCTION

Le présent document fait suite au dépôt de l'état de la situation<sup>1</sup> qui identifiait des faiblesses dans les mesures de protection de l'intégrité des infrastructures routières. On y signale entre autre, l'absence de mécanisme légal obligeant le propriétaire riverain à demander un permis de construction d'accès malgré l'existence d'une directive administrative à cet effet (Manuel administratif, vol. 2); à cela s'ajoute le caractère aléatoire de la surveillance exercée par les représentants du ministère des Transports le long des routes. Ce constat entraîna la réalisation d'une enquête statistique afin de déterminer et de quantifier les cas d'infraction aux différentes normes et lois régissant les abords du réseau routier québécois. Il tentera de présenter l'importance pour le ministère des Transports de renforcer la protection de l'intégrité de ses infrastructures routières afin de préserver ou d'améliorer les conditions d'utilisation de la route, notamment pour la sécurité des usagers et la fluidité du trafic. Cette recherche découle donc de la nécessité de corroborer nos connaissances empiriques sur l'ampleur de la non-conformité de divers éléments limitrophes à la route.

A cet effet, dans une première partie de l'étude, une analyse statistique des éléments (voir pages 12 et 13) sis à l'intérieur des limites de l'emprise de la route a été réalisée pour dégager l'importance relative des cas d'infraction. Elle a permis d'obtenir une estimation du nombre d'éléments non conformes et du coût de leur correction à partir d'un ensemble de tronçons choisis le long du réseau routier numéroté. Les résultats sont compilés selon les milieux géographiques et les classes

---

1 QUÉBEC, Ministère des Transports. Protection de l'intégrité des infrastructures routières. Québec, avril 1986, 254 p. + annexes.

de routes. L'ampleur de la non-conformité révèle de nombreuses carences dans la gestion des abords du réseau routier. De plus, celle-ci confirme l'urgence pour le Ministère de se doter d'outils de contrôle et d'un mécanisme de surveillance efficaces afin d'assurer la conservation du patrimoine inestimable que représente le système routier québécois.

L'autre partie du rapport aborde la dynamique de la relation entre le transport et le développement et présente les rôles conflictuels de la route (mobilité et accès direct) dans son processus de désuétude.

Ce processus est favorisé par l'absence de normes d'aménagement gouvernant la vocation et la fonction d'un réseau routier hiérarchisé. C'est alors la mobilité qui est entravée par l'établissement abusif d'activités riveraines d'où la construction d'accès directs à la route.

Les effets de la prolifération des accès sur la hausse du taux d'accidents et la baisse de la fluidité, ont retenu notre attention. Dès lors, nous nous sommes attardés aux conséquences que cette situation entraîne chez les usagers de la route, les non-usagers et le public en général: les troubles physiques et psychologiques liés aux accidents afférents, les pertes de temps, les impacts sociaux et environnementaux de la congestion ainsi que les dépenses nécessaires au rétablissement partiel des conditions d'utilisation de certains tronçons routiers.

Voulant découvrir les moyens les plus efficaces et rentables pour la protection de l'intégrité des infrastructures routières, une analyse des diverses pratiques étrangères nous est apparue essentielle afin de tirer profit de leur expérience. Bien qu'elles aient adopté des solutions variées, une constante se dégage des politiques retenues par les administrations présentant des similitudes à notre milieu: la gestion des accès par l'émission de permis assortis d'exigences variables selon la classification du réseau routier développée à cette fin.

En dernier lieu, nous présentons un ensemble de recommandations contribuant à la protection de l'intégrité des infrastructures routières. Bien qu'elles soient principalement tirées d'expériences étrangères de gestion des corridors routiers, elles sont facilement adaptables au milieu québécois. De plus, elles offrent un ratio coût-bénéfice élevé selon les guides d'évaluation validés par divers groupes de recherche américains\* et s'intègrent bien au contexte socio-économique que nous connaissons actuellement.

---

\* National Cooperative Highway Research Program, Federal Highway Administration.

## 2. CONTEXTE DE L'ÉTUDE

### 2.1 Mandat et objectifs

La Division de la planification du réseau routier\* a été mandatée par les autorités du ministère des Transports afin d'étudier la protection de l'intégrité des infrastructures routières. Un comité a été formé en 1985 réunissant des représentants de la Direction générale des opérations, de la Direction de la programmation, du Service juridique - Contentieux et de la Direction générale du génie.

Cette étude fut amenée par la constatation que bon nombre de routes deviennent au fil des ans, de véritables boulevards urbains où la sécurité et les conditions d'utilisation sont diminuées. Par ailleurs, il était important d'examiner les normes et lois régissant les abords du réseau routier selon leurs objectifs et leurs applicabilités.

Ainsi, il fut convenu de:

1. Colliger l'ensemble des textes légaux, normatifs et administratifs en vigueur pour:
  - . vérifier leur applicabilité;
  - . identifier les lacunes.
  
2. Procéder à un inventaire des cas d'inobservation des normes et lois régissant les abords du réseau routier numéroté pour:
  - . évaluer l'ampleur des cas de non-conformité;
  - . estimer les coûts de mise aux normes;
  - . déceler les causes de ces transgressions;
  - . percevoir l'impact des éléments non conformes.

---

\* Devenue le Service de la planification du système routier le 28 avril 1986 et le Service de la planification routière le 18 mai 1988.

3. Dégager la problématique et les solutions possibles pour:
  - . préciser les causes de la désuétude des routes;
  - . identifier les conséquences de la prolifération des accès;
  - . rassembler les expériences étrangères de gestion des accès.
4. Présenter des recommandations s'attaquant aux problèmes afin de:
  - . administrer les interventions le long des routes;
  - . maintenir l'efficacité et la sécurité des conditions d'utilisation de la route.
5. Élaborer des principes généraux de protection de l'intégrité des infrastructures routières.
6. Jeter les bases d'une politique de gestion des accès.

## 2.2 État de la situation

La première étape de cette analyse de la gestion des abords du réseau routier numéroté fut la collecte des informations légales, normatives et administratives s'y rapportant dans diverses lois, cahiers de normes et de procédures administratives. Celle-ci fut réalisée tant au sein du ministère des Transports que des autres ministères et organismes.

Devant la quantité et la variété des données existantes et surtout leur aspect parcellaire, elles furent regroupées en tableaux synthèse selon les éléments susceptibles d'influencer l'efficacité du système routier numéroté québécois.

## ACCÈS

## LOIS ET RÈGLEMENTS

## NORMES ET PROCÉDURES

## ÉVITER L'ENCLAVEMENT

## Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8, art. 10 par. 6)

"... le ministre des Transport peut acquérir ... tout immeuble ... pour donner accès à des propriétés isolées de la route ..."

## ASSURER LA CONFORMITÉ DES TRAVAUX

## Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8, art. 44)

"Si pour avoir accès à un terrain, il est nécessaire de passer sur le fossé d'un chemin que le ministre des Transports entretient, la Chambre de l'expropriation de la Cour provinciale, ... lorsque le surintendant général de l'entretien et de la réparation des chemins n'a pu s'entendre avec le propriétaire ou l'occupant, règle de quelle manière sont fait les ouvrages nécessaires pour permettre cet accès ..."

## EMPLACEMENT DES ACCÈS

## Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1, art. 113, par. 9)

"Le conseil d'une municipalité peut adopter un règlement de zonage pour l'ensemble ou partie de son territoire ... déterminer et régir l'endroit où doit se faire l'accès des véhicules au terrain ..."

## NORMES GÉOMÉTRIQUES

## Largeur de la voie carrossable

Entrée privée : 3,5 m à 5 m (vitesse légale de 50 km/h et moins)  
6 m (vitesse légale de 50 km/h et plus)

Entrée principale de ferme : 8 m

Entrée commerciale : 11 m, 15 m si elle est mitoyenne.

Note : Voir plans types D-2800 à D-2808 du Cahier des normes, tome 1.

## NORMES D'ÉTABLISSEMENT

## Accès résidentiel

- Un accès par lot sauf pour raisons de sécurité (voir non-accès).

## Accès commercial

En milieu urbain, sur une route dont la vitesse légale est de 70 km/h et moins; aucun accès si:

- le rayon de courbure en plan est inférieur à 300 m
- la pente du profil en long est supérieure à 6 %
- la distance de visibilité d'arrêt est moindre que 100 m dans chaque direction

En milieu rural, sur une route dont la vitesse légale est plus grande que 70 km/h; aucun accès si:

- le rayon de courbure en plan est inférieure à 600 m
- la pente est supérieure à 6 %
- la distance de visibilité d'arrêt est moindre que 250 m dans chaque direction

## PROCÉDURE POUR L'ÉTABLISSEMENT D'ACCÈS

- La procédure à suivre est décrite au Cahier des normes, tome 1, section 2,8.
- Le demandeur doit obtenir un permis en s'adressant au bureau de district du Ministère. Ce permis spécifiera les normes de construction à respecter. Le demandeur effectue les travaux de construction de façon intégrale, à ses frais et aux conditions stipulées par le permis. Le responsable du district inspecte les travaux et en certifie la conformité ou transmet au demandeur un avis de non-conformité. Celui-ci a 30 jours pour effectuer les corrections. Le responsable du district inspecte les travaux et en certifie la conformité ou fait effectuer les travaux aux frais du demandeur.
- Cette procédure fut remplacée en juin 1987 par la directive d'accès à une propriété (Manuel administratif, tome 2, no 2.3.7). Elle s'applique pour toute demande de permis de construction ou de modification d'une entrée donnant accès à une propriété limitrophe au réseau routier entretenu par le ministère des Transports.

## REMARQUES

- Pour les accès commerciaux, de nouveaux plans types devraient être élaborés afin de couvrir un plus grand nombre de situations. Seul le cas des stations-service est actuellement couvert au Cahier des normes, tome 1.
- La procédure pour l'établissement d'accès (directive) n'est pas assortie d'un mécanisme légal obligeant le demandeur à la suivre. De plus, il n'existe que très peu de surveillance afin d'éviter toute modification suite à la certification de la conformité de l'accès (augmentation de la voie carrossable, comblement de fossés, etc...).

## LOIS ET RÈGLEMENTS

## NORMES ET PROCÉDURES

## PROHIBER L'ACCÈS A LA ROUTE

## Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8, art. 12 par. c)

"Le ministre peut acquérir toutes les servitudes perpétuelles ou temporaires qui lui paraissent désirables pour tout chemin ...

- c) la servitude de non-accès au chemin public avec interdiction de pratiquer aucune ouverture dans la clôture le long du chemin.

## Loi sur les cités et villes (L.R.Q., c. C-19, art. 415 par. 13 Code municipal (L.R.Q., c. C-27.1, art. 631 par. 8)

"Faire des règlements pour ... acquérir de gré à gré ou par expropriation, une servitude ... sur un immeuble en faveur d'un chemin public ... dont elles ont la responsabilité de l'entretien"

"... ne peuvent sans l'autorisation du ministre des Transports se prévaloir du présent paragraphe à l'égard d'un immeuble assujéti à une servitude de non-accès déjà acquise par le ministre de façon à la rendre inopérante ou en diminuer l'effet".

## REMARQUES

- Le ministre des Transports a le pouvoir législatif d'exercer le **contrôle partiel ou complet sur les accès** aux routes. En plus, d'acquérir les terrains indispensables à la réalisation de la route, le ministre des Transports, en collaboration avec les propriétaires riverains, **limite le nombre d'accès**, l'ampleur de leurs dimensions et indique la façon qu'ils doivent être construits, de sorte qu'ils soient fonctionnels et sûrs aussi bien pour la route que pour les terrains adjacents.
- On ne réglemente les accès que par l'imposition de non-accès.
- La réglementation s'applique surtout au niveau des normes de construction.
- Les restrictions d'accès sont établies pour des raisons de sécurité.
- On note une absence de l'utilisation de la limitation d'accès afin de préserver la mobilité sur les routes provinciales et régionales.

## NORMES D'ÉTABLISSEMENT

- L'**autoroute** favorise la mobilité et empêche l'accès direct aux lots riverains par l'imposition d'une servitude de non-accès continue.
- La **route provinciale** et la **route régionale** tolèrent l'accès libre aux propriétés riveraines. La **mobilité** est la première considération sur la **route provinciale** comparativement à la **route régionale** où la **mobilité** et l'**accès aux riverains** sont d'égale importance (Cahier des normes, tome 1, tableau 1.2.b).
- Pour assurer la **sécurité**, une interdiction légale d'entrée ou de sortie peut être imposée aux croisements, aux traverses à niveaux, aux endroits où la distance de visibilité d'arrêt est inférieure à la norme de sécurité.
- Les districts doivent, selon la politique d'entretien (PO-3) du Guide de conservation des chaussées, exercer une surveillance soutenue le long du réseau routier afin de détecter toutes irrégularités. Cependant ils ne peuvent remplir leur rôle efficacement car les outils disponibles pour fins de surveillance et de contrôle (programme 0007, liste S11; programme 0017, liste S7) ne permettent pas de localiser facilement la servitude de non-accès.

## FOSSÉS

## LOIS ET RÈGLEMENTS

## NORMES ET PROCÉDURES

## ASSURER LA CONFORMITÉ DES TRAVAUX (Permettant de passer sur le fossé d'un chemin que le ministre entretient)

## Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8, art. 44)

• Voir la section "accès"

## MAINTENIR L'INTÉGRITÉ DE LA ROUTE

## Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8, art. 28 par. 4)

"... travaux nécessaires pour l'entretien et la réparation des routes provinciales et régionales ...

- 4) le nettoyage des fossés, en autant seulement qu'il est nécessaire pour l'égouttement de la chaussée; mais non l'enlèvement de la neige ou de la glace pendant la saison des chemins d'hiver.

## PRÉSENCE DE FOSSÉS

## Code municipal (L.R.Q., c. C-27.1, art. 741)

"Tout chemin doit avoir, s'il en est besoin, de chaque côté, un fossé convenablement fait et ayant une largeur et une pente suffisante pour l'écoulement des eaux, tant du chemin que du terrain voisin, et autant de rigoles qu'il en est besoin, communiquant d'un fossé à l'autre".

## NORMES DE CONSTRUCTION

- Règle générale** et selon le Rapport sur les infrastructures Profils en travers types, la largeur du fossé est établie à 1 mètre et la pente de déblai de l'accès à 2:1.

## LOIS ET RÈGLEMENTS

## NORMES ET PROCÉDURES

## CONSTITUER DES RÉSERVES POUR FINS PUBLIQUES

## NORMES

## Loi sur l'expropriation (L.R.Q., c. E-24, art. 69, 73)

69. "La réserve prohibe, pendant sa durée, toute construction, amélioration ou addition sur l'immeuble qui en fait l'objet, sauf les réparations. Si l'immeuble ...

La réserve peut aussi avoir pour objet l'imposition d'une servitude de non-accès ou d'une servitude réelle. Dans ce cas les dommages résultant de l'imposition ultérieure de la servitude s'évaluent à la date de l'imposition de la réserve".

73. Une réserve pour fins publiques demeure en vigueur pour une période initiale de deux ans et, sur renouvellement pour une période de deux autres années".

- . Normes établies par le Service de l'expropriation quant aux marges de recul minimales pour fins d'expropriation et d'indemnisation.
- . Normes municipales à l'intérieur de leur plan d'urbanisme.

## REMARQUES

- . Ces outils législatifs ont peu servi jusqu'ici principalement à cause de la limite de temps d'imposition et des indemnités rattachées à la constitution de cette réserve.

## AFFICHES ET PANNEAUX-AFFICHES

## LOIS ET RÈGLEMENTS

## NORMES ET PROCÉDURES

## RÉGIR L'AFFICHAGE LE LONG DES CHEMINS

## NORMES

## Loi sur les panneaux-réclame et affiches (L.R.Q., c. P-5, art. 3,7)

- . Elle ne s'applique que sur les chemins que le ministre des Transports entretient (L.R.Q., c. V-8, art. 38) sauf ceux compris dans les limites des cités et villes (S.R., 1964, c. 135, art. 1).

3. "Sous réserve des dispositions des articles 4 et 7, il est interdit d'avoir une affiche en place pour être vue d'un chemin que le ministre des Transports entretient, sauf lorsque:

- a) l'affiche est placée à une distance d'au moins ..." (distances variables selon la taille de l'affiche et son emplacement).

7. "Le ministre des Transports peut, par un décret qu'il publie dans la Gazette officielle du Québec, prohiber, dans les endroits qu'il désigne, la pose d'affiches qui peuvent être vues d'un chemin que le ministre des Transports entretient, et dans ce cas, il est interdit d'avoir une affiche en place dans ces endroits."

- . La Loi sur les panneaux-réclame et affiches contient les normes qui lui sont applicables.
- . Des normes de signalisation touristique commerciale ont été développées pour favoriser la promotion du produit touristique québécois: on régit l'emplacement, la couleur, la dimension, etc ... des affiches installées dans l'emprise routière.

## Loi sur la publicité le long des routes (S.R., 1965, c. 49, art. 6)

- . Seul l'article 6 est en vigueur.

"Sous réserve des articles 3, 4 et 5, le lieutenant-gouverneur en conseil peut faire des règlements pour:

- a) prohiber dans les endroits qu'il désigne les affiches qui peuvent être vues d'une voie publique;
- b) régir les dimensions, l'emplacement et l'apparence des affiches qui peuvent être vues d'une voie publique.

Le lieutenant-gouverneur en conseil peut également faire des règlements pour permettre, aux conditions qu'il fixe et nonobstant les articles 3 et 5, des affiches qui indiquent l'endroit où se trouve un établissement commercial ...

Les règlements peuvent être différents d'une voie publique à l'autre ou d'une partie à l'autre du parcours d'une même voie".

**Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8, art. 17)**

L'article 17 fut modifié par le proje de loi 88 sanctionné le 12 décembre 1982 et proclamé le 1er janvier 1983.

"Nul ne peut placer une affiche, un panneau-réclame ou une enseigne lumineuse le long d'une autoroute ou d'une voie de raccordement en deça d'une distance déterminée par un règlement du gouvernement; cette distance peut varier d'une autoroute à l'autre ou d'une partie à l'autre du parcours d'une autoroute ou d'une voie de raccordement".

**REMARQUES**

Le projet de loi 32 sur la publicité le long des routes est à l'étude.

**STATIONNEMENTS**

LOIS ET RÈGLEMENTS	NORMES ET PROCÉDURES
<p><b>RÉDUIRE L'IMPACT DES STATIONNEMENTS SUR L'EFFICACITÉ ET LA SÉCURITÉ DES ROUTES</b> Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8, art. 10, par.5)</p> <p>"Lorsque la construction ou la reconstruction d'une route ou d'un pont a été ordonnée par décret du gouvernement, le ministre des Transports peut:</p> <p>5) établir des parcs de stationnement, belvédères, pavillons et tout ouvrage de protection, de sécurité ou d'embellissement".</p>	<p><b>NORMES GÉOMÉTRIQUES</b></p> <p>En milieu urbain, les profils en travers-types prennent en considération des espaces linéaires de stationnement (plans types D-2309 à D-2312).</p> <p>En milieu rural, les accotements ne doivent pas être utilisés à des fins de stationnement.</p>
<p><b>Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-91, ar. 295 par. 7)</b></p> <p>"La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, au moyen d'une signalisation appropriée:</p> <p>7) interdire, restreindre ou autrement régir l'immobilisation ou le stationnement des véhicules routiers".</p>	
<p><b>Loi sur les cités et villes (L.R.Q., c. C-19, art. 415 par. 6)</b></p> <p>"Le conseil peut faire des règlements:</p> <p>6) pour établir et entretenir des endroits ou bâtiments où peuvent stationner les véhicules automobiles, installer des chronomètres de stationnement et fixer des tarifs pour l'usage de ces endroits".</p>	

**HALTES ROUTIÈRES**

LOIS ET RÈGLEMENTS	NORMES ET PROCÉDURES
<p><b>RÉGIR L'UTILISATION DES AMÉNAGEMENTS AUX ABORDS DES ROUTES</b> Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8, art. 10 par. 5)</p> <p>Voir la section "stationnements".</p> <p><b>Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M-28, art. 12.1 par. a)</b></p> <p>"Le gouvernement peut, par règlement, à l'égard des immeubles administrés par le ministre et les installations et équipement qui s'y trouvent:</p> <p>a) interdire ou réglementer la circulation ou le stationnement des véhicules et la circulation des cyclistes ou des piétons".</p>	<p><b>NORMES GÉOMÉTRIQUES</b></p> <p>Réglementation des accès (Cahier des normes, tome 1, section 2.8.6)</p> <p>Note : Voir plans types D-2809 et D-2810.</p> <p><b>NORMES D'ÉTABLISSEMENT ET D'AMÉNAGEMENT</b></p> <p>Aménagement des abords de routes (Cahier des normes, tome 3, section 2.6).</p>
<p><b>Règlement sur certains immeubles administrés par le ministère des Transports (Décret no 1050-86, art. 1)</b></p> <p>"Il est interdit d'annoncer, d'étaler, d'offrir en vente, de vendre ou d'échanger des marchandises, des biens de consommation ou des services ou de faire quelque autre commerce que ce soit sur ou aux abords d'un poste de pesée, d'une aire de contrôle, d'une halte routière ou d'une zone d'arrêt ou de stationnement situés le long d'un chemin public".</p>	

## REMARQUES

- Dans le cadre de l'évaluation des programmes et des modes de fonctionnement du ministère des Transports, un Comité de travail fut créé en juin 1986 (Comité Dionne) avec mandat de revoir le rôle du Ministère et sa politique face aux haltes routières.
- Devant la présence de commerces ambulants et plus particulièrement de cantines mobiles aux haltes routières, le Comité Dionne recommanda, entre autre, de maintenir un service minimum de restauration à l'usager et ainsi encourager l'utilisation des haltes routières à des fins de repos. Le Ministère a procédé, sur une base expérimentale à la concession par voie d'appels d'offres publics d'un droit d'exploitation de cantines mobiles sur l'autoroute 20, entre Montréal et Rivière-du-Loup, et sur l'autoroute 40, entre Montréal et Québec. Le service minimum de restauration offert se limite à la nourriture dite "froide", c'est-à-dire une nourriture préparée à l'extérieur de la halte routière et vendue sur place, emballée, réchauffée ou non et excluant la vente d'alcool.

## AUTRES AMÉNAGEMENTS

## DANS L'EMPRISE

## LOIS ET RÈGLEMENTS

## EMPÊCHER LA CONSTRUCTION, L'EMPIÈTEMENT OU TOUTE MODIFICATION LE LONG DES ROUTES

## Loi sur la voirie (L.R.Q. c. V-8, art. 42, 43)

42. "Aucune corporation municipale propriétaire d'un chemin que le ministre des Transports entretient n'a le droit de fermer, d'abolir ou d'aliéner ce chemin, ou de permettre un empiètement sur ce chemin, sans la permission du ministre des Transports".
43. "Aucune corporation municipale ne peut dans un chemin que le ministre des Transports entretient, sans en avoir auparavant obtenu la permission du ministre des Transports, construire un trottoir, un cours d'eau, un aqueduc, un canal d'égout ou tout autre ouvrage quelconque ..."

## NORMES ET PROCÉDURES

## NORMES DE CONSTRUCTION

- Les travaux exécutés dans l'emprise des routes entretenues par le ministère des Transports doivent être autorisés par un permis d'intervention permettant la mise en place d'installations conformes aux normes sans affecter les infrastructures du Ministère. Ces travaux peuvent être exécutés par des compagnies d'utilités publiques, des corporations municipales, des entrepreneurs ou des particuliers. **Ceci ne comprend pas les entrées privées.**

## PROCÉDURES

- La procédure à suivre est décrite au Guide de conservation des chaussées (PR-7) et elle détermine les conditions d'émission du permis d'intervention.

## HORS EMPRISE

## LOIS ET RÈGLEMENTS

## RÉGIR L'ÉTABLISSEMENT DES CINÉ-PARCS

## Loi sur le cinéma (L.R.Q., c. C-18, art. 12, 16 par. 1 à 4)

12. "L'écran d'un ciné-parc doit être garanti par un ingénieur professionnel ...
- Si le ciné-parc est construit en bordure d'une **voie rapide**, l'image ne doit jamais être visible de celle-ci.
- Dans tous les **autres cas**, l'écran ne doit jamais être construit à moins de 200 pieds de la voie publique et lorsque l'image est visible de la voie publique, la distance doit être d'au moins 1000 pieds".
- 16.1 "Les voies d'entrée et de sortie du ciné-parc doivent être éclairées sur toute leur longueur et pavées sur une distance d'au moins 100 pieds, à partir de la voie publique.
- .2 La voie de sortie doit être à angle droit avec la voie publique et permettre seulement, à 2 voitures simultanément d'atteindre celle-ci.
- .3 Les voies d'entrée doivent être en mesure d'absorber au minimum 15 % de la capacité totale du terrain du ciné-parc ou tout autre pourcentage eu égard à l'intensité de la circulation.
- .4 La voie périphérique du ciné-parc doit être éclairée au minimum tous les 100 pieds et sur toute sa longueur".

## NORMES ET PROCÉDURES

## NORMES

- La loi sur le cinéma contient les normes qui lui sont applicables.

En présentant de la sorte les divers moyens existants afin de gérer les abords de la route, cela rend plus facile l'identification de certaines faiblesses. Déjà il ressort de cela une très grande diversité dans les intervenants et une imprécision quant à leurs rôles respectifs. Le ministère des Transports pourrait intensifier son leadership en précisant le contenu législatif, normatif et administratif sous sa responsabilité et la diffuser largement. Ces recommandations\* peuvent être formulées avant même l'analyse des données recueillies dans les districts ou l'établissement de la problématique liée à la prolifération des accès car elles visent l'amélioration d'éléments de gestion déjà existants.

---

\* Voir: 6. Recommandations (1.A, 2.A, 2.B, 3, 4.B, 5 et 7)

### 3. AMPLIEUR DE L'INOBSERVATION DES NORMES ET LOIS RÉGISSANT LES ABORDS DU RÉSEAU ROUTIER NUMÉROTÉ

Les mesures législatives et normatives applicables aux abords du réseau routier numéroté afin de préserver le rôle de mobilité des routes et la sécurité des usagers, sont éparées et difficiles d'application. En conséquence, l'usage veut que l'on se soit attardé à des actions générales telles l'imposition de non-accès sur le réseau autoroutier et à certains endroits le long des routes d'autres classes. A cela, s'ajoute les normes de design des ouvrages susceptibles d'être réalisés à proximité des routes (ex.: accès directs à un terrain riverain).

Aussi, dans cette section, tenterons-nous de déterminer le nombre et le coût de correction des cas d'infraction aux différentes normes et lois régissant les abords du réseau routier numéroté québécois. L'identification de ces cas et leur localisation permettent d'en dégager l'importance relative selon divers paramètres tels les catégories de routes, les milieux et surtout d'évaluer l'efficacité des mesures de contrôle en vigueur. Pour y arriver, les éléments d'analyse retenus ont été traités selon les critères suivants:

- les accès: tous les cas où la largeur de la voie carrossable est **supérieure** aux normes (résidentiel, 6 m; agricole, 8 m; commercial, 11 m), où le tuyau d'entrée est requis mais inexistant et où le type de tuyau d'entrée n'est pas conforme;
- les servitudes de non-accès: tous les cas d'infraction de la servitude tels que la présence d'entrées privées, les clôtures ou sections de clôtures de non-accès manquantes ainsi que les ouvertures dans ces dernières;
- les marges de recul: tous les cas où les bâtiments ou autres infrastructures sont situés à moins de trois mètres (10 pieds) de l'emprise de la route sauf en milieu urbain;

- les affiches et panneaux-affiches: tous les cas d'infraction à la Loi sur les panneaux-réclame et affiches, (L.R.Q., c. P-5);
- les haltes routières: identification des problèmes rencontrés (commerces ambulants, vandalisme, etc.);
- les autres aménagements: tous les cas d'envahissement de l'emprise du Ministère à des fins commerciales (étalages de fruits et légumes, etc.) ou résidentielles (murets, clôtures, etc.).

Le nombre et le coût de correction des cas de non-conformité de ces différents éléments d'analyse ont été évalués par les districts du Ministère selon la méthodologie exposée à l'annexe B.

Les principaux résultats de cette enquête sont présentés de façon succincte selon le réseau autoroutier d'une part et, le réseau routier provincial et régional, d'autre part.

### 3.1 Réseau autoroutier

La transgression de servitudes de non-accès sur les échangeurs autoroutiers et la présence de commerces ambulants dans les haltes routières sont les deux non-conformités les plus souvent recensées. De plus, des anomalies dans l'enregistrement de servitudes de non-accès ont été relevées dans une étude en cours au Service de l'arpentage du ministère des Transports, région de Montréal (6-3). En effet, certaines servitudes de non-accès situées le long de tronçons autoroutiers, tel l'autoroute 15 entre Saint-Jérôme et Saint-Sauveur, n'ont pas été déposées au bureau d'enregistrement. A l'opposé, des terrains sont grevés de servitudes de non-accès désormais caduques. Ces situations s'expliquent en partie par la présence passée de plusieurs intervenants\* ayant

---

\* Le ministère de la Voirie, l'Office des autoroutes et le Bureau de la route Transcanadienne (R.T.C.)

des pratiques administratives distinctes qui rendaient difficile le suivi lors de la construction des autoroutes et par l'omission de compléter certains actes notariés.

Afin d'illustrer les cas d'inobservation des servitudes de non-accès le long du réseau autoroutier, nous nous limiterons à exposer trois types de transgressions qui ont été identifiés dans la région de Montréal (6-3). Il s'agit des types de cas suivants:

- présence d'entrées privées et de panneaux publicitaires (figure 1);
- présence d'entrées privées le long des bretelles d'un échangeur autoroutier malgré l'existence d'une servitude de non-accès (figure 2);
- absence de servitude de non-accès alors que les normes du Ministère imposent des servitudes pour des raisons de sécurité (figure 3).

Tous les cas de transgression relevés sont situés sur des échangeurs autoroutiers. Bien que nous ne disposions pas de données permettant de quantifier le nombre de transgressions pour l'ensemble des échangeurs du réseau autoroutier, il semble, selon divers représentants du Ministère, que l'on retrouve plusieurs cas semblables dans d'autres régions.

Ces transgressions de servitudes de non-accès sont principalement attribuables aux facteurs suivants:

- lors de la remise de routes à une municipalité pour fins d'entretien, celle-ci n'est pas avisée formellement de la présence d'une ou de plusieurs servitudes de non-accès affectant la route concernée.
- au sein du Ministère, il n'existe pas de façon systématique, d'inventaire de servitudes de non-accès ni de système de contrôle permettant de les identifier et de les localiser rapidement.

CAS # 1 ÉCHANGEUR : A-540 et route 340

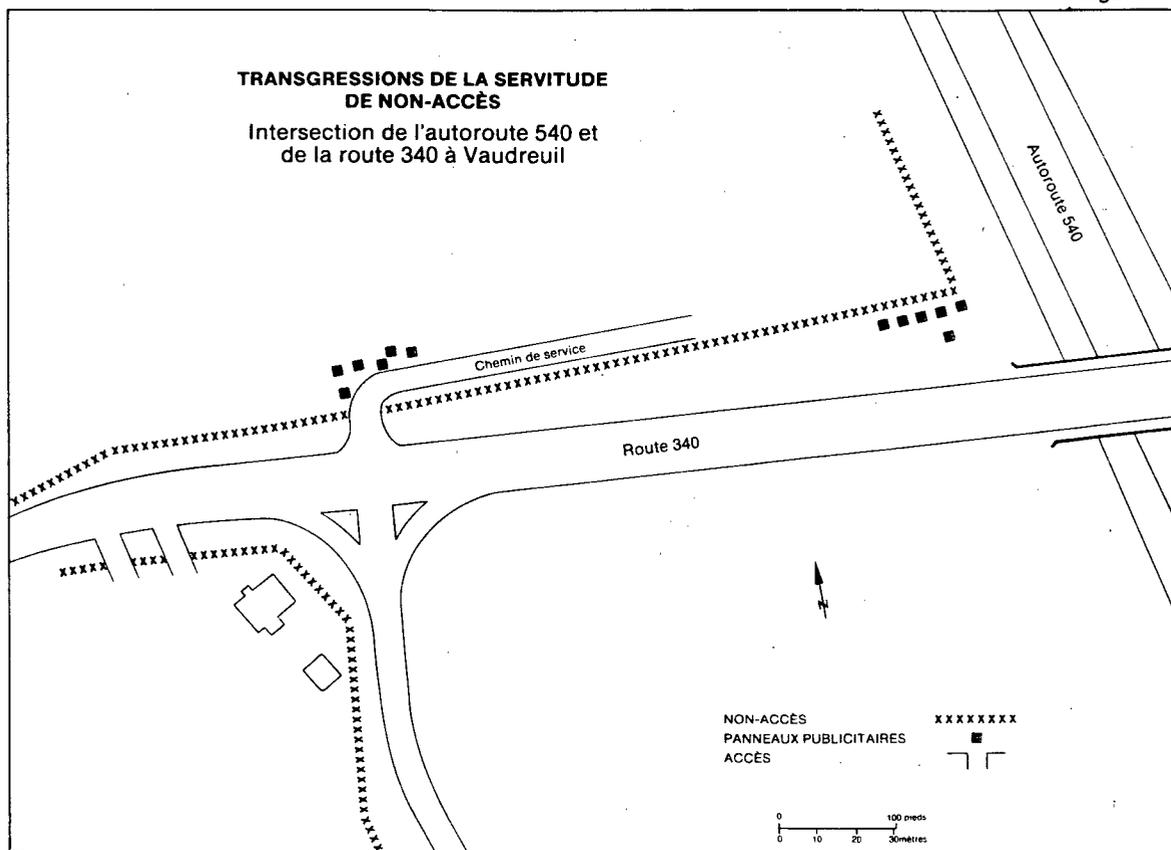
MUNICIPALITÉ : Ville de Vaudreuil

NON-CONFORMITÉ : La présence d'entrées privées et de panneaux publicitaires (figure 1).

HISTORIQUE : Cet échangeur date de la fin des années 60; la section de la route 340 dans les limites municipales fut remise à l'entretien de la ville de Vaudreuil.

INTERVENTION : Aucune.

Figure 1.



CAS # 2 ÉCHANGEUR : A-20 et route 201

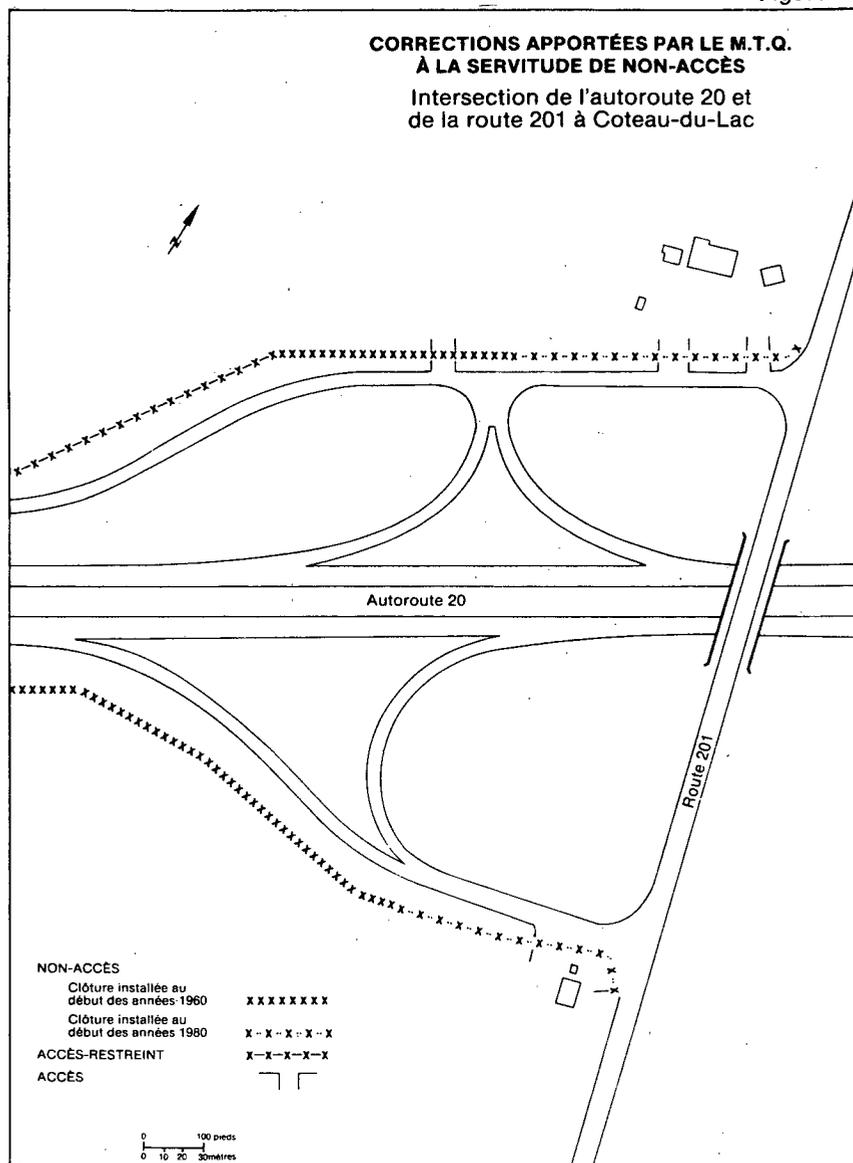
MUNICIPALITÉ : Coteau-du-Lac

NON-CONFORMITÉ : La présence d'entrées privées sur les bretelles d'un échangeur autoroutier (figure 2).

HISTORIQUE : Le dépôt, au début des années 60, des plans d'arpentage avec l'imposition d'une servitude de non-accès par le ministère de la Voirie, n'entraîna pas l'installation de clôtures indiquant le non-accès.

INTERVENTION : L'excavation du fossé et l'érection d'une clôture sur la majeure partie du non-accès.

Figure 2



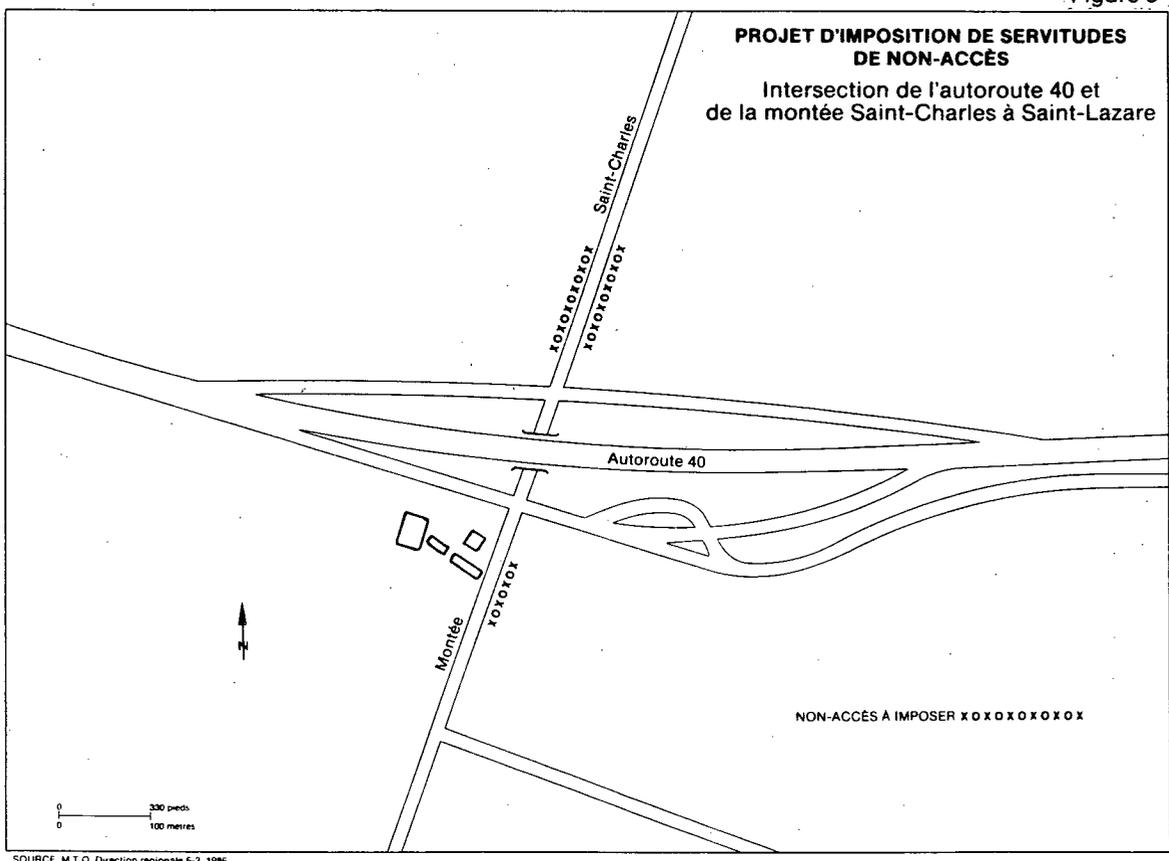
CAS # 3      ÉCHANGEUR      : A-40 et Montée Saint-Charles  
MUNICIPALITÉ   : Saint-Lazarre

**NON-CONFORMITÉ** : L'absence d'une délimitation des servitudes de non-accès au plan d'arpentage foncier.

**HISTORIQUE**      : Le dépôt d'un plan par le ministère de la Voirie ne comportait pas de servitude de non-accès sur la Montée Saint-Charles contrairement à la description technique qui définit des longueurs de non-accès sur ladite route. Légalement, le plan a semble-t-il préséance sur la description technique.

**INTERVENTION**   : Un mécanisme d'imposition de servitudes de non-accès s'est mis en marche et seulement l'essentiel de ce qui méritait d'être préservé à un coût minime pour le Ministère fut recommandé comme imposition (figure 3).

Figure 3



SOURCE: M.T.O. Direction régionale 6-3, 1986

Dans le cas des haltes routières, la présence de commerces ambulants et plus particulièrement de cantines mobiles est la non-conformité la plus souvent inventoriée. Cependant, suite aux recommandations du comité Dionne<sup>2</sup> et à l'application de celles-ci par le Ministère, les cas relevés alors semblent avoir été résolus.

### 3.2 Réseau routier provincial et régional

Selon la méthode de cueillette de données exposée à l'annexe B, il a été convenu d'inventorier un tronçon par catégorie de routes (provinciale et régionale), pour chacun des districts du Ministère. Chaque tronçon étudié a été établi par les représentants des districts en fonction de la représentativité des cas d'infraction généralement rencontrés à l'intérieur de leur territoire respectif selon les différents milieux urbain, périurbain, rural et semi-rural.

Des données ont été recueillies sur **87 tronçons** du réseau routier provincial et régional sur une possibilité de 91, ce qui représente un taux de réponse de près de 96 %. Ces 87 tronçons d'une longueur moyenne de 10 kilomètres totalisent **950 kilomètres de route**, soit près de **4,5 % de la longueur totale du réseau**. Leur localisation est présentée à la figure 4.

En raison de certaines variations dans la façon de recueillir les données d'un district à l'autre, celles-ci ont fait l'objet d'un processus d'épuration afin d'en assurer l'uniformisation et la comparabilité, notamment au niveau de l'interprétation des cas de non-conformité des accès. Ce processus d'épuration, décrit à l'annexe B, explique les différences entre les données brutes fournies par les différents districts et les résultats présentés dans ce rapport.

---

2 QUÉBEC, Ministère des Transports. Rapport du comité Dionne sur les haltes routières, Québec, 1986, 31 p. + annexes.

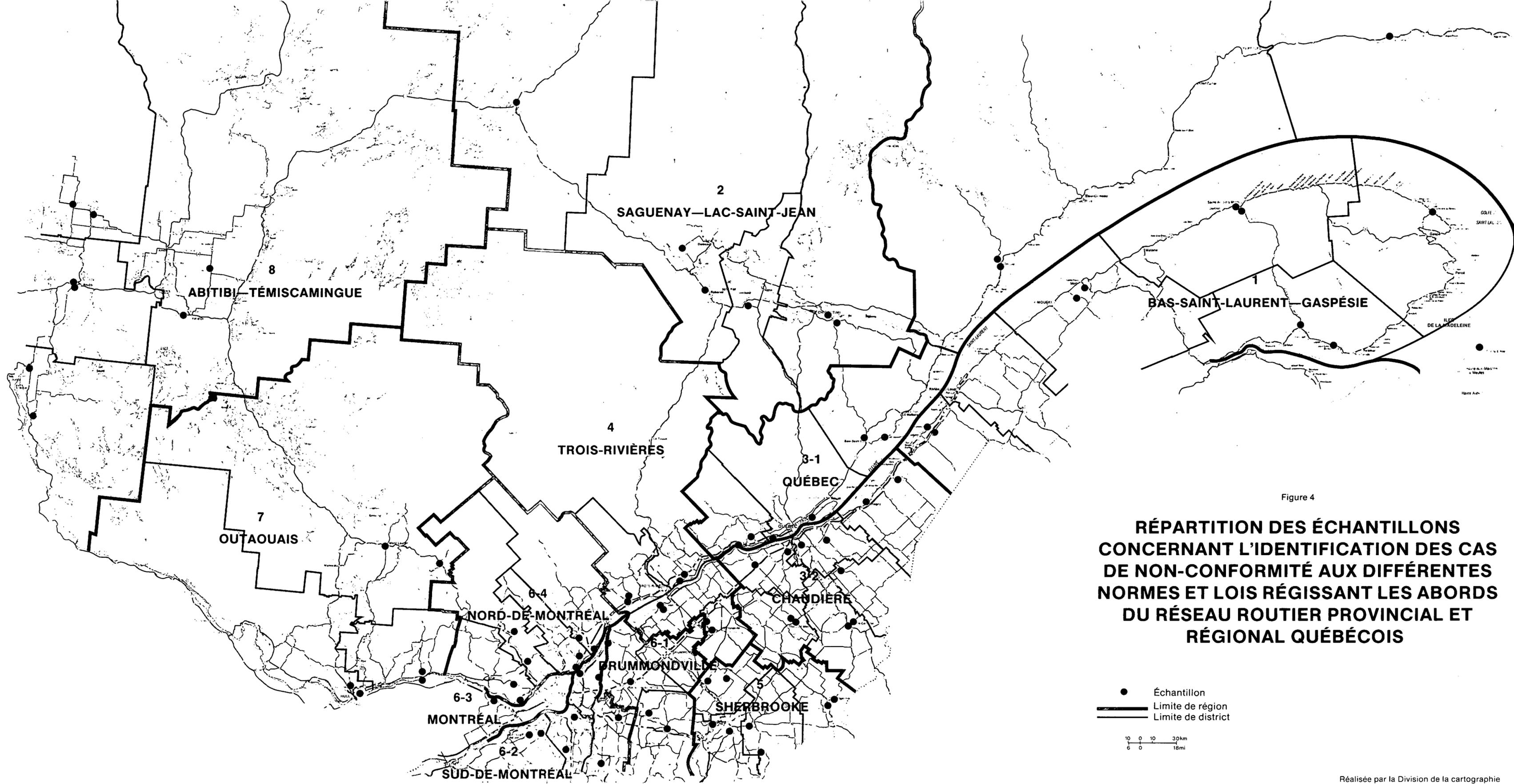


Figure 4

**RÉPARTITION DES ÉCHANTILLONS  
CONCERNANT L'IDENTIFICATION DES CAS  
DE NON-CONFORMITÉ AUX DIFFÉRENTES  
NORMES ET LOIS RÉGISSANT LES ABORDS  
DU RÉSEAU ROUTIER PROVINCIAL ET  
RÉGIONAL QUÉBÉCOIS**

- Échantillon
- Limite de région
- Limite de district

10 0 10 30km  
6 0 18mi

Enfin, le nombre et le coût des mesures de correction des cas de non-conformité déterminés au niveau de chaque tronçon de route ont été pondérés selon la catégorie de routes par les représentants des districts permettant ainsi de les extrapoler pour l'ensemble du réseau provincial et régional de chaque district. La méthode détaillée de pondération et d'extrapolation est présentée à l'étape 7 de l'annexe B.

Le coût total des correctifs aux problèmes de non-conformité pour l'ensemble du réseau routier provincial et régional du Québec a été estimé à 140 M \$ avant épuration et à 100 M \$ après épuration. Il se répartit presque également entre les deux catégories de routes (voir figure 5).

Ces coûts de non-conformité furent calculés selon différents paramètres: le milieu (rural et urbain), la catégorie de routes (provinciale et régionale), le type d'élément d'analyse (accès, fossés, autres éléments d'analyse) et le genre d'accès (résidentiel, agricole et commercial).

La répartition des coûts extrapolés de non-conformité par éléments d'analyse fait ressortir la prédominance des correctifs à apporter aux accès non conformes (correctifs d'accès) avec un total de plus de 82 % des coûts. Les fossés et les autres éléments d'analyse suivent avec des taux respectifs de 15,2 % et 2,6 % (voir la figure 6).

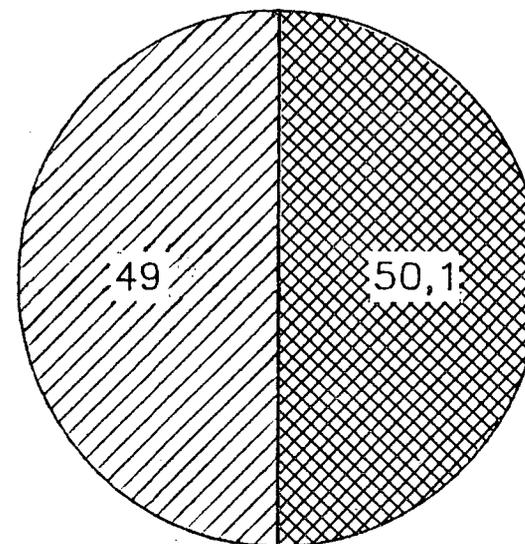
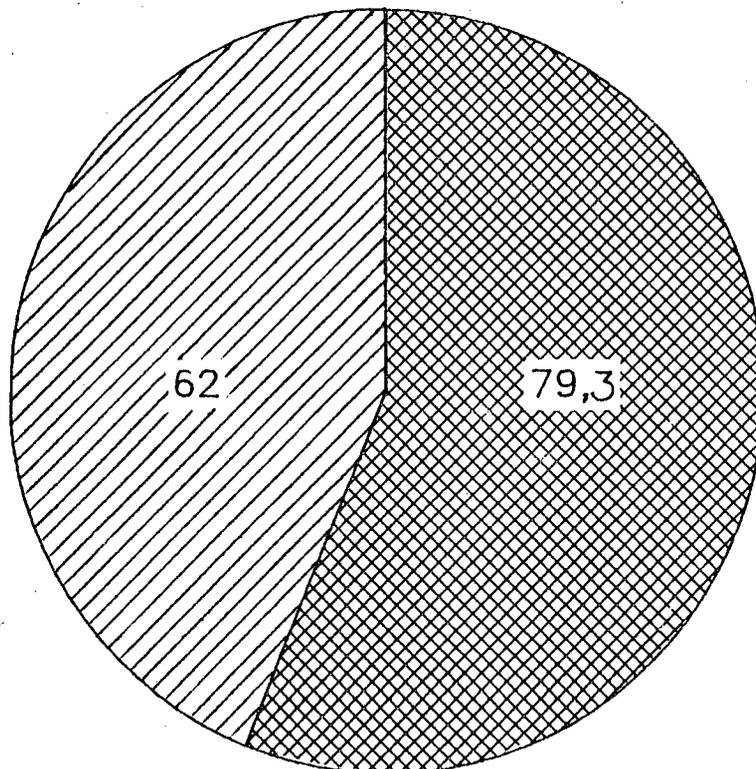
Tel que mentionné à la figure 6, les coûts de non-conformité par éléments d'analyse excluent les données de la région de Sherbrooke (5). Celles-ci ne portaient que sur les accès sans référence à leur genre et n'ont pu être présentées car elles ne contenaient pas les informations permettant leur épuration.

Vu l'importance des correctifs d'accès, ceux-ci sont repris et détaillés selon le type de correctifs proposés et selon le genre d'accès non conformes (voir la deuxième partie de la figure 6). Celle-ci fait ressortir une prédominance d'accès résidentiels non conformes tant en nom-

COÛT EXTRAPOLÉ DES CORRECTIFS DE NON-CONFORMITÉ  
DU RÉSEAU ROUTIER PROVINCIAL ET RÉGIONAL QUÉBÉCOIS, 1986  
(M \$)

Coût total: 141,3  
Avant épuration

Coût total: 99,1  
Après épuration

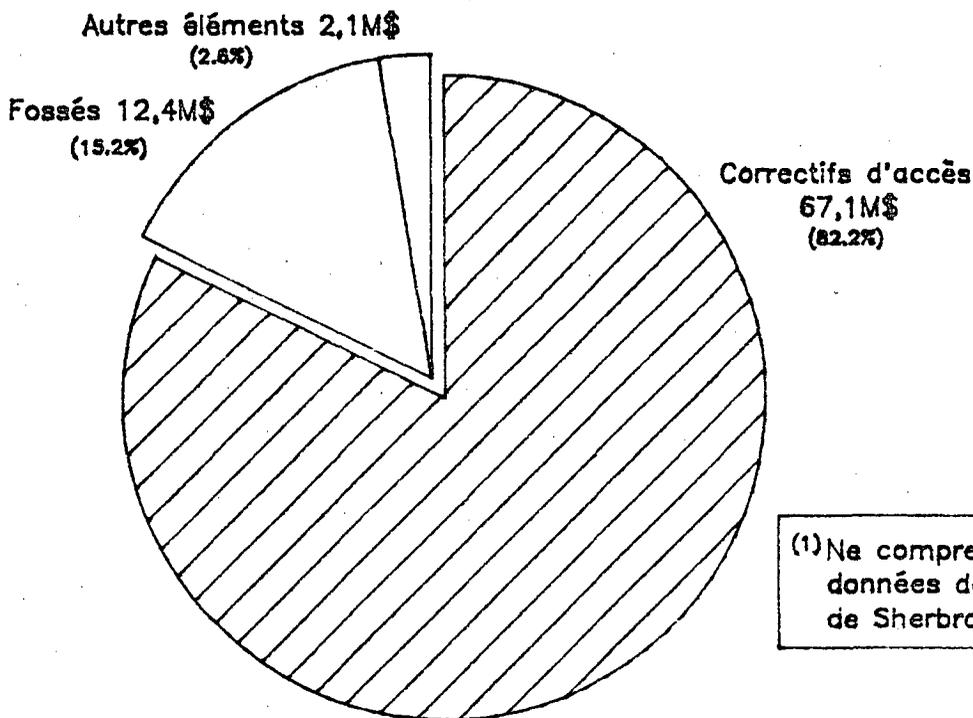


 Route provinciale

 Route régionale

# RÉPARTITION DES COÛTS EXTRAPOLÉS DE NON-CONFORMITÉ PAR ÉLÉMENTS D'ANALYSE LE LONG DU RÉSEAU ROUTIER PROVINCIAL ET RÉGIONAL QUÉBÉCOIS, 1986

COÛT TOTAL: 81,6M\$<sup>(1)</sup>

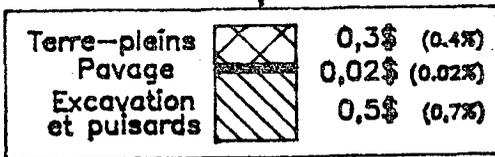
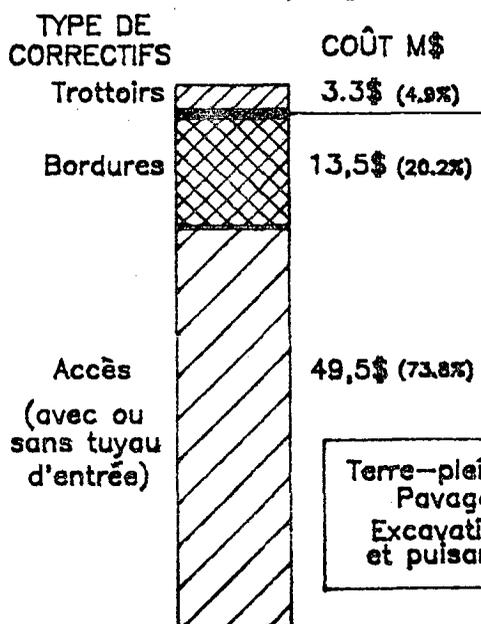


(1) Ne comprend pas les données de la région de Sherbrooke (5)

## COÛT EXTRAPOLÉ DES CORRECTIFS D'ACCÈS

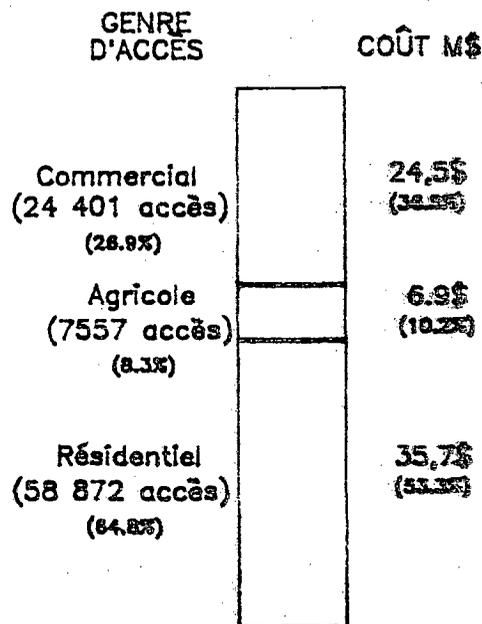
SELON LE TYPE DE CORRECTIFS

COÛT: 67,1M\$



SELON LE GENRE D'ACCÈS

COÛT: 67,1M\$



bre qu'en coût de correction sur les deux autres genres d'accès. De plus, les correctifs à apporter aux accès avec ou sans tuyau d'entrée représentent plus de 73 % des coûts de correction. C'est d'ailleurs cette forme de présentation des résultats qui est utilisée pour illustrer les résultats régionaux ainsi que leurs districts respectifs (annexe C).

En plus des problèmes de non-conformité relatifs au comblement de fossés, certaines régions ont rapporté des problèmes découlant du drainage des terres agricoles en milieu rural. La présence de systèmes de drainage souterrains se jettant dans les fossés latéraux des routes oblige le Ministère à en augmenter la profondeur. Ces nouvelles exigences hydrauliques nécessitent un surcreusement et un éventuel élargissement des fossés latéraux pour respecter les normes du ministère des Transports. Les travaux sont généralement effectués à l'intérieur des emprises actuelles et ce, au détriment de la largeur des accotements ou de leur stabilité pouvant ainsi affecter la longévité de la route.

Une des conséquences du surcreusement des fossés est la relocalisation des poteaux d'utilités publiques se retrouvant alors au milieu des fossés ou en position instable près de pentes abruptes. Le déplacement de ces équipements aux nouvelles limites d'emprises légalement acquises ou sur la propriété privée est généralement défrayé par le Ministère.

Rappelons que les compagnies d'utilités publiques doivent obtenir une autorisation auprès du ministère des Transports afin d'utiliser l'emprise routière pour la localisation de leurs équipements. Après avoir reçu une première autorisation, il arrive que les compagnies ajoutent des équipements sans en aviser le Ministère. Sur les 10 échantillons relevant une telle utilisation et après vérification auprès des districts concernés, un seul cas n'aurait pas fait l'objet d'une entente initiale. Cette épuration a réduit considérablement l'importance relative de cette non-conformité face aux divers éléments d'analyse inventoriés.

Les coûts de non-conformité furent calculés selon différents paramètres et sont exposés aux tableaux I et II. Ceux-ci montrent, respectivement par milieux et par catégorie de routes, la répartition des coûts de correction pour les types d'éléments d'analyse (correctifs d'accès, fossés, autres éléments) et pour les genres d'accès (résidentiel, agricole et commercial).

Il ressort du tableau I une prédominance des coûts extrapolés pour les correctifs d'accès, peu importe le milieu ou la catégorie de routes. Les coûts extrapolés des correctifs d'accès sont supérieurs en milieu urbain contrairement à ceux des fossés qui sont plus importants en milieu rural.

Au tableau II, on estime à près de 91 000 le nombre d'accès non conformes sur le réseau routier provincial et régional québécois impliquant un coût de correction de l'ordre de 67 M \$. Cette estimation exclut, tel que mentionné précédemment, les données de la région de Sherbrooke (5).

On note qu'en milieu urbain, le total des accès non conformes et les coûts de correction sont plus importants, particulièrement sur les routes provinciales. De plus, le nombre d'accès résidentiels et les coûts de correction prédominent sur les autres genres d'accès à l'exception des accès résidentiels urbains localisés le long des routes provinciales qui présentent des coûts de correction inférieurs à ceux des accès commerciaux. Enfin, pour le milieu rural notons l'importance relative, en nombre et en coût de correction, des accès agricoles localisés sur les routes régionales.

TABLEAU I

RÉPARTITION DES COÛTS EXTRAPOLÉS DES TYPES D'ÉLÉMENTS  
D'ANALYSE PAR MILIEU ET PAR CATÉGORIE DE ROUTES, 1986 (1)

MILIEUX	TYPE D'ÉLÉMENT D'ANALYSE	CATÉGORIE DE ROUTES				TOTAL	
		PROVINCIALE		RÉGIONALE		000 \$	%
		000 \$	%	000 \$	%		
RURAL	CORRECTIFS D'ACCÈS	13 985	33,3	15 047	38,0	29 032	35,5
	FOSSÉS	3 887	9,2	3 432	8,7	7 319	9,0
	AUTRES ÉLÉMENTS	723	1,7	403	1,0	1 126	1,4
	SOUS-TOTAL	18 595	44,2	18 882	47,7	37 477	45,9
URBAIN	CORRECTIFS D'ACCÈS	19 259	45,8	18 821	47,5	38 080	46,6
	FOSSÉS	3 407	8,1	1 712	4,3	5 119	6,3
	AUTRES ÉLÉMENTS	777	1,9	217	0,5	994	1,2
	SOUS-TOTAL	23 443	55,8	20 750	52,3	44 193	54,1
TOTAL		42 038	100	39 632	100	81 670	100

(1) Les données compilées pour les routes provinciales et régionales ne tiennent pas compte des données de la région de Sherbrooke (5).

TABLEAU II

RÉPARTITION DU NOMBRE ET DES COÛTS EXTRAPOLÉS DES CORRECTIFS D'ACCÈS  
PAR GENRE D'ACCÈS, PAR MILIEU ET PAR CATÉGORIE DE ROUTES, 1986 (1)

MILIEUX	GENRE D'ACCÈS	CATÉGORIE DE ROUTES						TOTAL		
		PROVINCIALE			RÉGIONALE			NOMBRE	000 \$	%
		NOMBRE	000 \$	%	NOMBRE	000 \$	%			
RURAL	RESIDENTIEL	17 445	8 347	25,1	12 225	8 216	24,3	29 670	16 663	24,7
	AGRICOLE	1 842	1 509	4,5	4 612	4 146	12,2	6 454	6 656	8,4
	COMMERCIAL	3 852	4 129	12,4	2 700	2 685	7,9	6 552	6 814	10,2
	SOUS-TOTAL	23 139	13 985	42,0	19 537	15 047	44,4	42 676	29 032	43,3
URBAIN	RESIDENTIEL	15 403	8 405	25,4	13 799	10 784	31,9	29 202	19 189	28,6
	AGRICOLE	362	371	1,1	741	842	2,5	1 103	1 213	1,8
	COMMERCIAL	10 956	10 483	31,5	6 893	7 195	21,2	17 849	17 678	26,3
	SOUS-TOTAL	26 721	19 259	58,0	21 433	18 821	55,6	48 154	38 080	56,7
TOTAL		49 860	33 244	100	40 970	33 868	100	90 830	67 112	100

(1) Les données compilées pour les routes provinciales et régionales ne tiennent pas compte des données de la région de Sherbrooke (5).

En complément d'information, la répartition régionale des coûts extrapolés des correctifs d'accès le long du réseau routier provincial et régional est présentée selon leur genre (figure 7A) et le coût moyen au kilomètre (figure 7B).

L'ampleur de ces coûts pour la région Sud-de-Montréal (6-2) s'explique, entre autre, par la proximité du centre-ville montréalais qui exerce une pression sur l'urbanisation de la rive sud. C'est aussi la forte densité d'occupation du territoire qui explique l'importance des coûts pour la majorité des régions situées dans la plaine du Saint-Laurent (4, 6-1, 6-2, 6-3 et 6-4) et dans l'Estrie (5). Toutefois, la région de Montréal (6-3) diffère de l'ensemble des régions par de très faibles coûts de correctifs d'accès pour l'ensemble de son territoire. Ce résultat est justifié par l'existence d'un réseau routier numéroté restreint en comparaison de son important réseau autoroutier. Malgré cela, le coût moyen au kilomètre est semblable à celui obtenu pour d'autres régions (2, 3-2 et 7).

L'ensemble des autres régions (1, 2, 3-1, 3-2, 7 et 8) du Québec peut être subdivisé en deux catégories. Les régions du Bas Saint-Laurent - Gaspésie (1), de Québec (3-1), de la Chaudière (3-2) et de l'Abitibi-Témiscamingue (8) possèdent un réseau routier très étendu afin de desservir des espaces à population dispersée\*. En conséquence, les coûts des correctifs perdent de leur importance relative lorsqu'ils

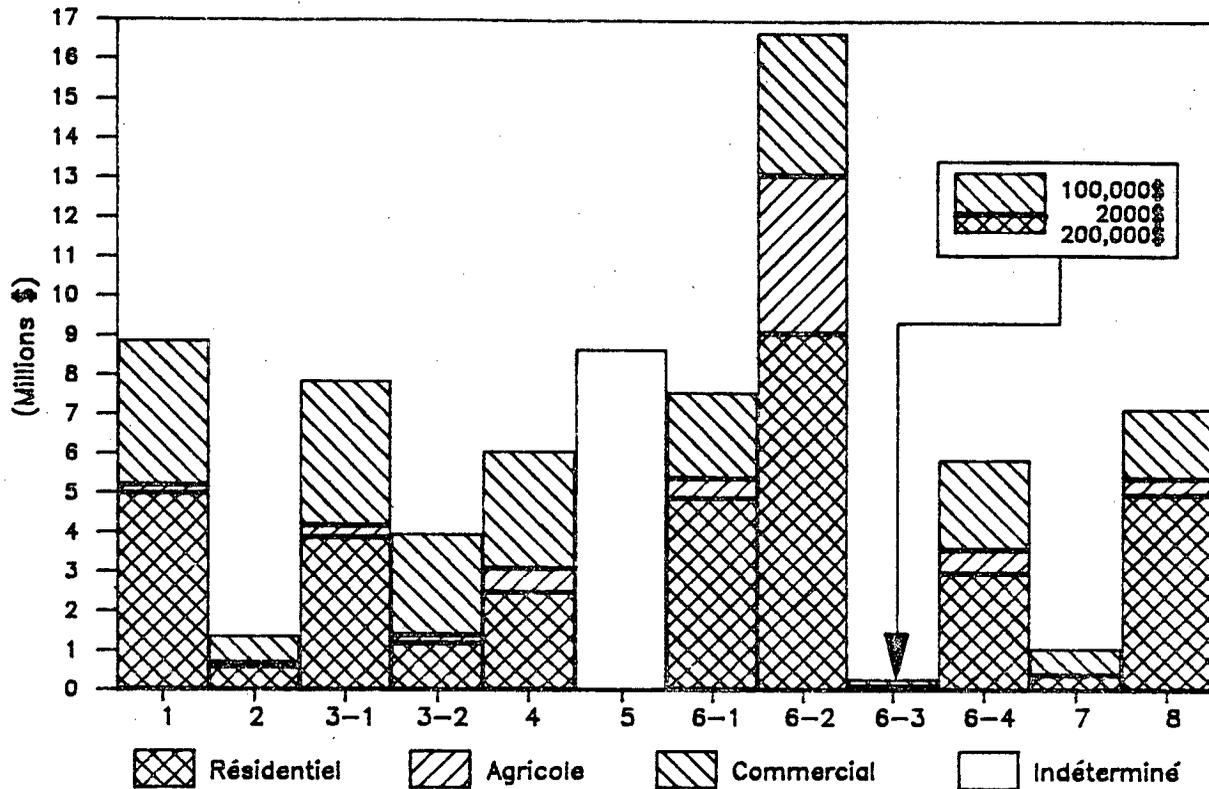
---

\* Pour fins de compréhension, rappelons que la région de Québec (3-1) inclut la rive nord du Saint-Laurent de Baie-Saint-Paul à Havre-Saint-Pierre. Quant à la région de la Chaudière (3-2), elle s'apparente à ce groupe par l'occupation extensive de la partie sud-est de son territoire, rendu possible par l'existence d'un réseau routier régional développé.

# RÉPARTITION RÉGIONALE DES COÛTS EXTRAPOLÉS DES CORRECTIFS D'ACCÈS LE LONG DU RÉSEAU ROUTIER PROVINCIAL ET RÉGIONAL QUÉBÉCOIS, 1986.<sup>(1)</sup>

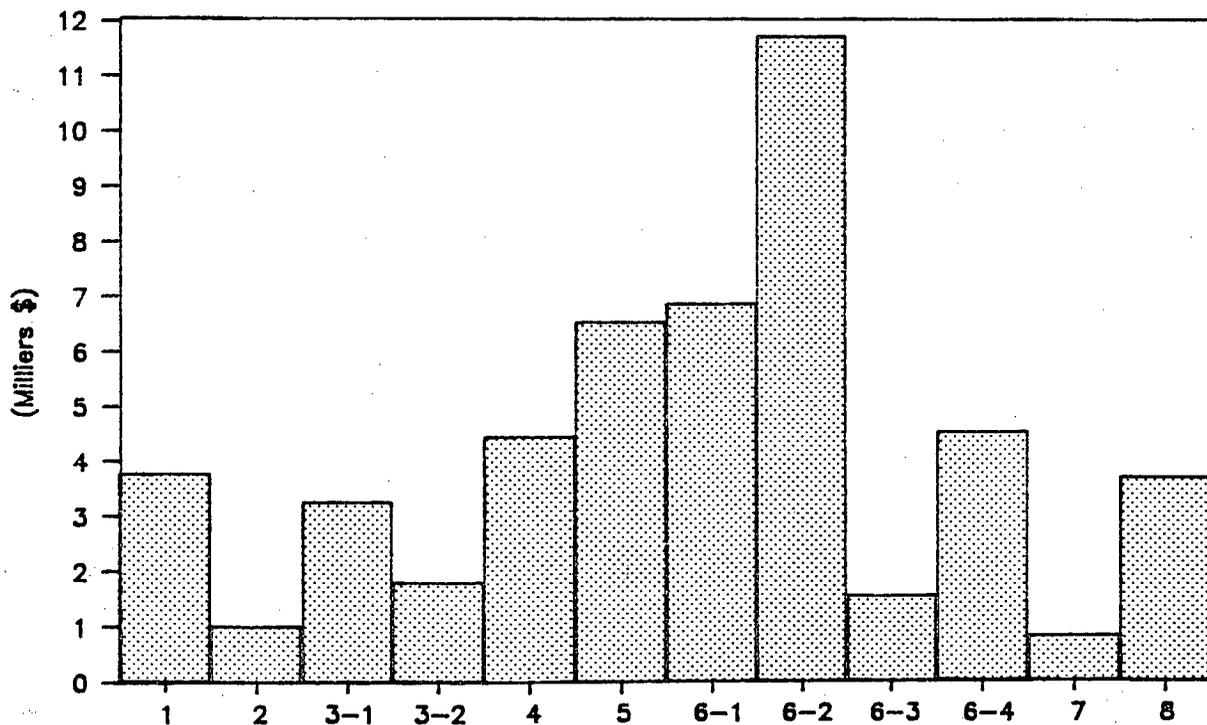
SELON LEUR GENRE

Figure 7A



SELON LA MOYENNE AU KILOMÈTRE

Figure 7B



(1) Les données de la région de Sherbrooke (5) ne peuvent être épurées.

sont reportés par kilomètre. Pour leur part, les régions du Saguenay - Lac-Saint-Jean (2) et de l'Outaouais (7) présentent les coûts les plus faibles de ce groupe bien qu'elles possèdent un réseau routier important. Cela est sans doute attribuable à l'existence des liens interrégionaux et des chemins d'accès aux ressources; à ceci s'ajoute la densification discontinue du territoire, limitant d'autant les zones susceptibles de subir les pressions du développement.

Les données de la région de Sherbrooke (5) présentent la non-conformité des accès en fonction de trois critères: la largeur de la voie carrossable, la pente (tuyau d'entrée à rallonger) et le tuyau d'entrée (diamètre et type). Ce traitement démontre régionalement une non-conformité aussi importante au niveau de la pente que de la largeur de la voie carrossable (voir le portrait régional de la région de Sherbrooke à l'annexe C).

A la suite de ces constatations, il appert que la combinaison "accès non conformes" et "comblement de fossés" totalise plus de 97 % des coûts de correction. Ils sont de loin les éléments d'analyse qui méritent une attention particulière. Bien qu'il soit difficile de quantifier et d'évaluer les coûts de correction des cas de transgression de servitudes de non-accès, leur localisation et la nature même de leur non-conformité révèlent de sérieux problèmes de maintien des interdictions d'accès sur certaines portions du réseau routier numéroté.

Il importe toutefois de ne pas perdre de vue les limites des données recueillies. Mentionnons, entre autre, l'utilisation de la largeur de la voie carrossable comme seul critère de conformité des accès. La pente, telle que présentée dans les données de la région de Sherbrooke (5), serait un critère prépondérant pour évaluer la conformité des accès. Bien que certaines régions aient inventorié les pentes non-conformes, les coûts de correction en furent agrégés aux coûts inhérents des correctifs d'accès.

L'aspect de l'impact des accès sur la structure de la chaussée dans un but de réduction des coûts d'entretien ne fut pas examiné car il ne faisait pas partie de l'objectif premier de l'étude. Celle-ci voulait déterminer d'abord l'ampleur de l'inobservation des normes et des lois régissant les abords du réseau routier numéroté et d'en dégager les éléments les plus importants de non-conformité.

Les résultats de cette enquête nous montrent la difficulté de faire respecter les normes actuelles devant contribuer à la protection de l'intégrité des infrastructures routières. Le coût de correction des éléments identifiés non conformes se veut une mesure de l'inobservation des normes et non une évaluation des travaux à réaliser. Les non-conformités décelées n'ont pas toutes le même impact sur la mobilité du trafic et la sécurité d'utilisation de la route. Ainsi, une sur largeur de voie carrossable d'un accès résidentiel a un effet négligeable sur l'écoulement de la circulation et la sécurité routière contrairement à un accès commercial démesuré qui peut entraîner un impact équivalent à plusieurs accès. Des différences semblables peuvent se remarquer dans le cas de comblement de fossés avec ou sans tuyau pour l'écoulement des eaux; les effets sur la structure de la route peuvent varier suivant la longueur du comblement de fossé et la présence de drainage.

Pour approfondir nos connaissances face aux conséquences des non-conformités identifiées ici, une étude complémentaire serait nécessaire. On pourrait y aborder entre autre la densité des accès, leurs non-conformités, l'évolution sur plusieurs années du rôle de la route et des activités y prenant place ainsi que les effets dégradants sur la structure de la chaussée entraînés par l'utilisation hors normes des abords de la route. Toutefois, les renseignements que nous pourrions recueillir ainsi ne nous apparaissent pas indispensables à ce stade-ci.

D'ailleurs nous pouvons déjà formuler des correctifs\* pour favoriser le respect des normes (actuelles ou futures) de conservation de l'intégrité des infrastructures routières.

---

\* Voir 6. Recommandations (1.A, 2.A, 3, 4.A, 4.B et 5)

#### 4. GESTION DES ACCÈS ET PLANIFICATION DU DÉVELOPPEMENT

Les données présentées jusqu'ici ont permis de mettre en évidence des éléments qui, n'étant pas conformes aux normes établies, affectent l'intégrité des infrastructures routières. Parmi ceux-là, les accès non conformes prédominent et occupent une place de première importance quant aux coûts estimés pour rendre conforme l'ensemble des éléments. Bien qu'importante, la non-conformité des accès n'est pas l'unique aspect du problème. A l'instar d'une augmentation de la circulation, leur seule présence peut entraîner toute une série de modifications des conditions d'utilisation de la route et entraver la sécurité des usagers et la fluidité du trafic.

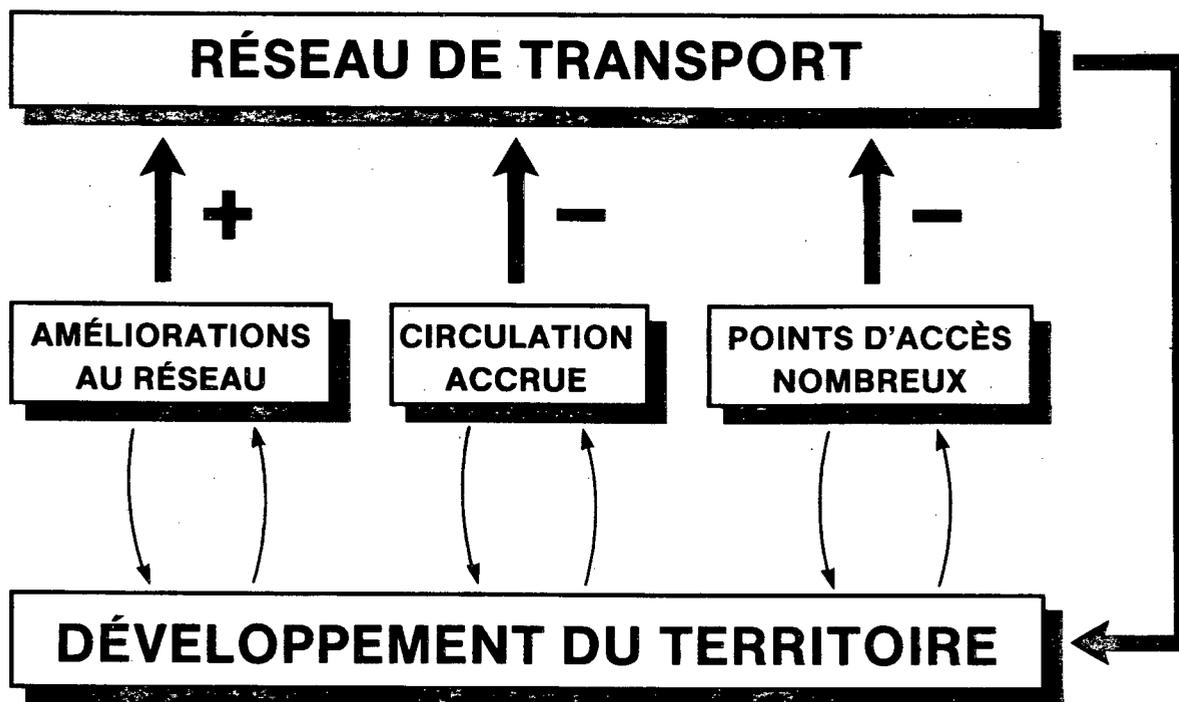
##### 4.1 Interdépendance du transport et du développement

La relation entre le transport et le développement est comparable à un cycle continu dans lequel l'un engendre l'autre et l'un est le résultat de l'autre; aussi, chacun d'eux n'ayant que peu de chances de subsister isolément, ils ne peuvent être traités séparément.

- Le réseau routier constitue l'infrastructure nécessaire pour le développement d'un territoire. La densification de celui-ci suscite quant à elle des améliorations au réseau routier. Celles-ci, en augmentant le niveau de desserte, recréent les conditions favorables à la poursuite du développement qui commandera ultérieurement d'autres améliorations au réseau routier.

Plus précisément, tel que le montre la figure 8, l'intensification du développement non planifié a des effets négatifs sur le réseau routier: en fait, les nouvelles implantations d'activités humaines cherchent à se localiser en bordure des grandes routes, contribuant ainsi à accroître le nombre d'accès à la route, partant, à augmenter le volume de circulation. Lorsque ces implantations sont désordonnées et non planifiées dans un plan d'aménagement du territoire, il en résulte une atteinte à la fluidité du trafic et à la sécurité routière qui entraînent à leur tour des requêtes d'amélioration à la route.

FIGURE 8: MODÈLE D'INTERDÉPENDANCE DU TRANSPORT ET DU DÉVELOPPEMENT



Source: traduit de Éric Adam, Ziering, Framework for the development of a Massachusetts State Highway access policy, Department of Civil Engineering, M.I.T., Boston, 1979, p.17.

#### 4.2 La mobilité et l'accès direct: des fonctions conflictuelles

Le regard qui vient d'être posé sur l'interaction du développement et de la route a permis de dégager la nature des pressions exercées sur cette dernière. D'autres relations ont lieu, notamment entre les deux principaux rôles que le système routier est appelé à jouer. En effet, d'une part, il permet le transport de personnes et de marchandises sur des distances variables (**mobilité**) et d'autre part, il offre la possibilité d'accéder aux terrains adjacents (**accès direct**). La mobilité est favorisée par la possibilité de relier deux points avec le moins d'interférence possible. Par contre, la prolifération des accès aux lots riverains crée des points d'interférence et impose ainsi des discontinuités au rythme de la circulation de transit.

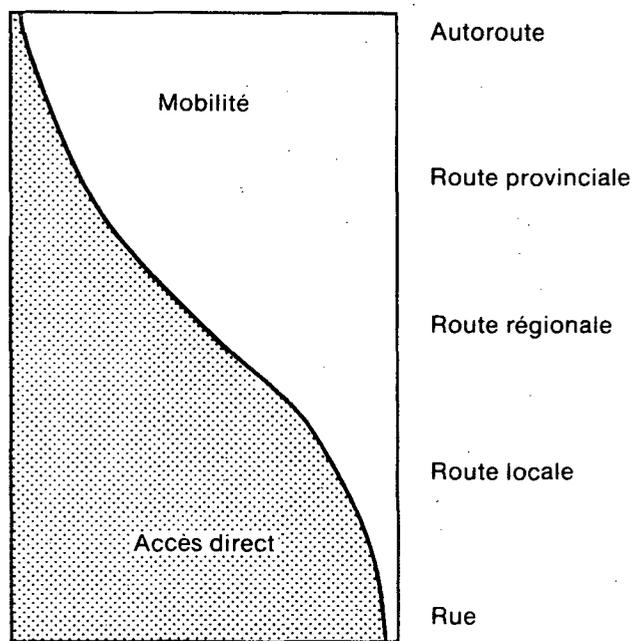
Ces rôles du système routier mettent en vedette trois principaux groupes d'intervenants aux attentes diverses<sup>3</sup>. Premièrement, il y a les usagers de la route en quête de conditions routières efficaces et sécuritaires qui désirent minimiser leur temps de déplacement tout en ayant accès à certains services à l'automobile. Le second groupe, celui des non-usagers, est vaste et varié; il est formé par les propriétaires riverains, les occupants et les autres utilisateurs des terrains qui souhaitent un accès direct à la route et une facilité de déplacement. Enfin, le public en général qui est représenté par maintes organisations et par les différents paliers gouvernementaux dont les préoccupations vont de la conception et l'entretien du réseau routier à la croissance économique d'une municipalité ou d'une région. Il faut noter que l'appartenance à ces groupes n'est pas exclusive et que des individus peuvent appartenir occasionnellement à l'un ou l'autre, ou aux trois groupes simultanément.

Il est facile d'imaginer un lien entre les besoins de ces groupes et la relation conflictuelle des deux rôles du système routier. Cette relation varie selon le dynamisme du développement du territoire qui se manifeste par les pressions que les activités commerciales, industrielles et résidentielles exercent sur le réseau routier. La proportion entre la mobilité et l'accès aux lots riverains diffère aussi selon les classes de routes; la figure 9 représente l'équilibre à maintenir pour une utilisation optimale du réseau routier.

---

3 STOVER, VERGIL G. et al. Guidelines for Medial and Marginal Access Control on Major Roadways, NCHRP, report # 93, College Station, Texas, 1970, pp 24-28.

FIGURE 9: ÉQUILIBRE ENTRE LA MOBILITÉ ET L'ACCÈS DIRECT SELON LES CLASSES\* DE ROUTES



Source: adapté de NJDOT, Bureau of Statewide Planning, juillet 1985 et FHWA Transmittal 155, juillet 1974.

A l'image de la réalité, la courbe d'équilibre entre la mobilité et l'accès direct montre la prééminence d'une seule fonction dans le cas des autoroutes et des rues. Ainsi, l'autoroute empêche l'accès direct aux lots riverains au profit de la mobilité et à l'opposé, la rue permet un accès quasi-illimité aux terrains adjacents au détriment de la mobilité.

\* D'après la classification des routes au Cahier des normes du ministère des Transports.

L'aspect unifonctionnel de ces deux classes de routes est soutenu, par les orientations respectives du Ministère et des municipalités. A cette fin, le Ministère impose une servitude de non-accès le long du réseau autoroutier limitant ainsi aux seuls échangeurs les points d'interférence. Les municipalités quant à elles, visent une utilisation optimale des terrains adjacents à la voie publique.

La transposition de ces intérêts divergeants aux classes de routes intermédiaires compromet l'équilibre entre la mobilité et l'accès direct. Le manque de contrôle des pressions exercées par le milieu pour l'établissement d'accès directs le long de ces routes, affecte aussi la fluidité du trafic. Ainsi, les routes provinciales et régionales présentent de sérieux problèmes de préservation de leurs niveaux de service contrairement aux routes locales sur lesquelles on privilégie l'accès direct. L'importance de mesures visant à établir un seuil optimal d'accès pour l'ensemble des classes de routes a déjà été soulevé lors de la transmission des orientations gouvernementales dans le cadre de l'élaboration des schémas d'aménagement des municipalités régionales de comté (M.R.C.).

#### **4.3 Le rôle des accès dans le processus de désuétude de la route**

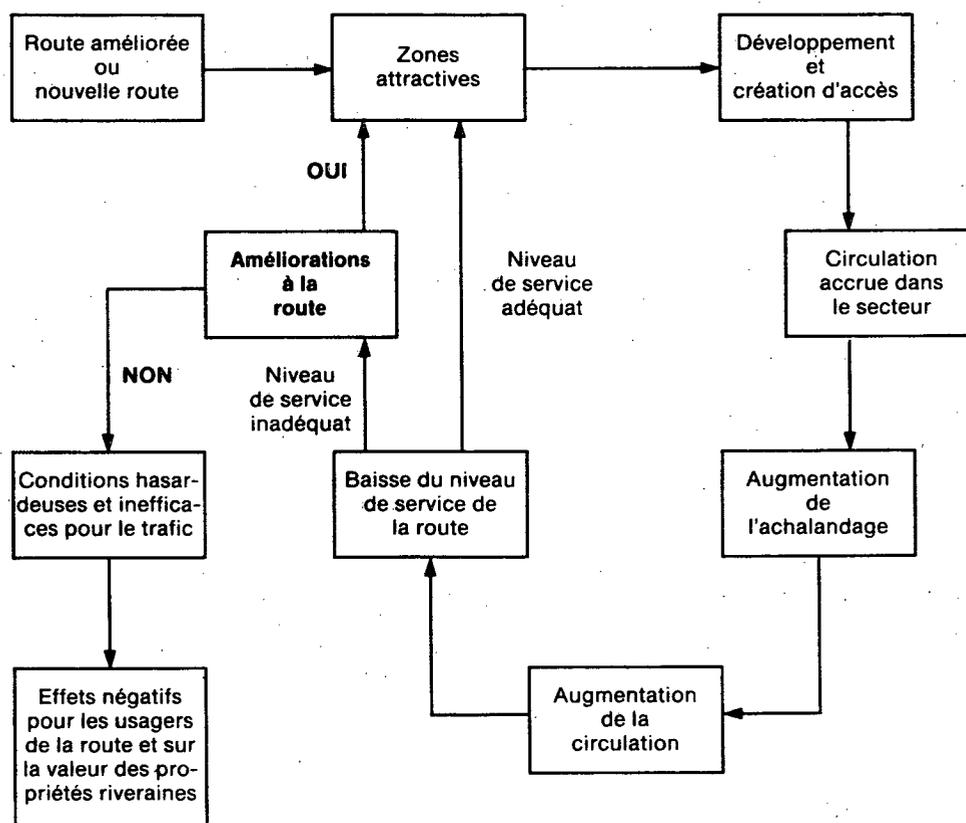
Le Ministère a le pouvoir législatif de contrôler partiellement ou totalement les accès au réseau routier numéroté. Ainsi, pour des raisons de sécurité, il impose une interdiction légale d'entrée ou de sortie aux croisements, aux traverses à niveau et aux endroits où la distance de visibilité d'arrêt est inférieure à la norme de sécurité. Ces contrôles s'effectuent selon des normes bien définies<sup>4</sup>. Cependant il

---

4 QUÉBEC, Ministère des Transports. Cahier des Normes, tome 1. Direction générale du génie, Québec, 1980.

faut souligner l'imprécision dont fait preuve la réglementation des accès lorsqu'il s'agit du maintien du niveau de service d'une route; les seuls éléments alors présentés se bornent à un énoncé de principes. Cette carence de gestion laisse libre cours à la prolifération des accès qui débalance l'équilibre fonctionnel de la route et oblige le Ministère à procéder à des améliorations ponctuelles. De telles interventions se retrouvent dans le processus de désuétude la route (figure 10), lequel explicite l'interdépendance du transport et du développement.

FIGURE 10: PROCESSUS DE DÉSUÉTUDE DE LA ROUTE



Dans ce processus, une route nouvellement construite ou améliorée crée un lieu favorable à l'éclosion d'activités commerciales, industrielles ou résidentielles qui nécessitent une augmentation du nombre d'accès et un accroissement de la circulation. Lorsque le trafic ainsi généré vient diminuer sensiblement le niveau de service de la route, les décideurs, dont le ministère des Transports, sont placés devant l'alternative suivante: investir pour améliorer la route ou observer le statu quo. Si ce dernier est privilégié, les contraintes, telles la faible fluidité de la circulation et les conditions hasardeuses d'utilisation se traduisent notamment par des coûts liés aux pertes de temps, à la consommation d'énergie et aux accidents. Dans le cas contraire, les diverses solutions envisagées (élargissement de la route, voie de contournement, etc.) sont souvent ponctuelles et onéreuses. Toutefois, elles permettent d'améliorer temporairement les conditions d'utilisation et l'attrait économique de la zone affectée.

#### **4.4 Les conséquences de la prolifération des accès**

Les interventions décrites précédemment, en plus de favoriser la mobilité, ont aussi une incidence bénéfique sur la sécurité d'utilisation.

En l'absence d'une politique de gestion des accès, ces actions ponctuelles ont une faible portée. Ainsi, bien que nombre d'accès génèrent un trafic plus élevé que certaines intersections routières et qu'il existe un lien direct entre l'accroissement du nombre d'accès et la baisse de sécurité et d'efficacité du réseau routier, les efforts de planification des accès sont limités. Rappelons qu'outre les autoroutes, le Ministère n'impose de servitudes de non-accès qu'aux croisements, aux traverses à niveau et aux endroits où la distance de visibilité d'arrêt est inférieure à la norme de sécurité.

#### 4.4.1 Sur la sécurité d'utilisation de la route

Au Québec, les efforts pour réduire le bilan des accidents routiers ont surtout été orientés vers l'amélioration du comportement des automobilistes; ceci se traduit d'ailleurs dans les récentes modifications apportées au Code de la sécurité routière. Ces actions ajoutées aux constants travaux de bonification du réseau routier constituent les principales interventions du Ministère en matière de sécurité routière. Notons cependant que, le nombre et l'espacement des accès et le trafic qu'ils génèrent, quoique celui-ci soit supérieur à celui de certaines intersections routières, ont jusqu'ici été laissés pour compte.

En effet, d'après les études consultées, il ressort qu'une proportion moyenne de quelque 10% des accidents se produit aux points d'accès. Cependant, leur localisation, le milieu et la densité du trafic sont des éléments susceptibles de faire varier ce taux.

Cette tendance générale a d'ailleurs été vérifiée dans une récente étude<sup>5</sup> du ministère des Transports. Il a été observé que 44,1% du total des accidents du secteur inventorié se sont produits à une intersection, définie ici comme le point de rencontre de cette route provinciale avec une autre route, une rue ou une entrée privée. Cette dernière catégorie d'accès a d'ailleurs généré 16,8% du total des accidents et 24,3% des accidents impliquant une collision entre deux véhicules ou plus (tableau III). Bien qu'il s'agisse là d'une étude ponctuelle, ces données mettent en relief l'importance des accès dans la genèse des accidents.

---

5 Ministère des Transports du Québec. Amélioration de l'axe de la route 175 entre Charlesbourg et Stoneham - Tewkesbury, (rapport préliminaire), Service des projets, Québec, juillet 1987, pp. 4.8 - 4.10.

TABLEAU III

RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON LES INTERSECTIONS  
ROUTE 175 ENTRE CHARLESBOURG ET STONEHAM - TEWKESBURY

INTERSECTIONS	SANS COLLISION		COLLISION OBJET FIXE		COLLISION 2 VÉHICULES OU +		AUTRES COLLISIONS		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
1. SECTIONS	20	100,0	19	79,2	44	41,1	7	70,0	90	55,9
INTERSECTIONS										
2. RUE, ROUTE	--	--	4	16,7	37	34,6	3	30,0	44	27,3
3. ENTRÉE PRIVÉE	--	--	1	4,1	26	24,3	--	--	27	16,8
4. INTERSECTIONS (2 + 3)	--	--	5	20,8	63	58,9	3	30,0	71	44,1
TOTAL	20	100,0	24	100,0	107	100,0	10	100,0	161	100,0

SOURCE : Amélioration de l'axe de la route 175 entre Charlesbourg et Stoneham - Tewkesbury (rapport préliminaire). Ministère des Transports du Québec, Québec, juillet 1987, p. 4.12.

L'accroissement de la fréquence des accidents, de pair avec une plus grande présence des accès est relaté dans des études américaines. A ce titre, une recherche réalisée à Skokie en Illinois<sup>6</sup> a démontré que 11% du total des accidents de cette zone urbaine était imputable aux manoeuvres près des accès privés; les deux tiers de ces accidents étant reliés à des virages à gauche en provenance ou en direction de ces accès. D'autres statistiques du "National Safety Council" des États-Unis<sup>7</sup> signalent pour 1970 des pourcentages d'accidents de 4,9% en milieu urbain, de 6,0% en milieu rural reliés à la présence des accès.

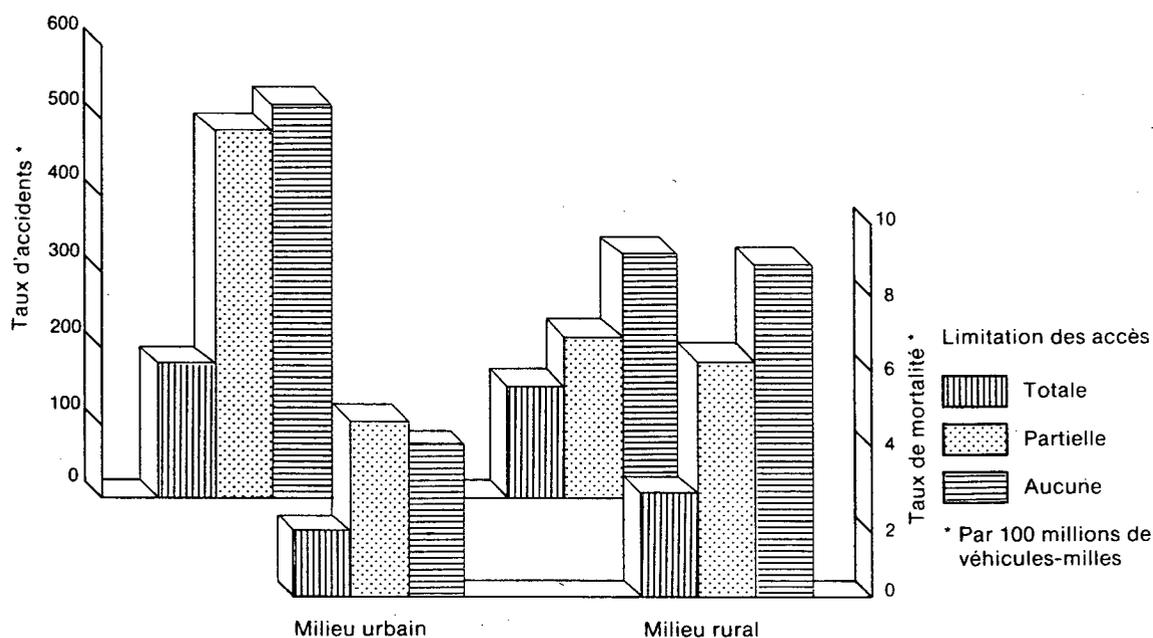
6 Paul C. Box. Driveway Accident Studies, Major Traffic Routes, Skokie, Illinois, a.l., 1969, cité par Vergil G. Stover et al. dans Guidelines for Medial and Marginal Access Control on Major Roadways, College Station, Texas, NCHRP, report # 93, 1970, p. 20.

7 J.C. Glennon et al. Technical Guidelines for the Control of Direct Access to Arterial Highways, FHWA Report no FHWA-RD-76-86, Washington D.C., 1975, p. 8.

Ces quelques exemples ne viennent que renforcer la position soutenue par l'État du Wisconsin dès 1949: "le contrôle efficace de la circulation accédant aux routes très achalandées ou les quittant est nécessaire pour la sécurité et l'intérêt public"<sup>8</sup>.

Les effets sécuritaires du contrôle des accès le long d'autoroutes et de routes principales américaines sont présentés à la figure 11. Ces données montrent l'accroissement du taux d'accidents au fur et à mesure de la diminution de la limitation des accès et ce, peu importe le milieu. De plus, il est intéressant de noter que la gravité des accidents est plus grande en milieu rural, là où il y a un écart supérieur entre les vitesses de croisière et celles des véhicules manoeuvrant au niveau des accès.

FIGURE 11: EFFETS DE LA LIMITATION DES ACCÈS SUR LES TAUX D'ACCIDENTS ET D'ACCIDENTS MORTELS EN MILIEU URBAIN ET EN MILIEU RURAL AUX ÉTATS-UNIS



Source: adapté de FHWA Technical Guidelines for the Control of Direct Access to Arterial Highways, 1975.

8 D. Pulkrabek. Access Control Study for the SHP Task Force, Dept. of Transportation, Wisconsin, 1975, p. 3.

Bref, plus une route est affectée par la prolifération des accès, plus les conditions d'utilisation se détériorent rapidement pouvant entraîner une hausse du taux d'accidents deux, trois ou quatre fois supérieur à ce qu'il était au départ. Ainsi, considérant les données de la Régie de l'assurance automobile du Québec sur les conséquences socio-économiques des accidents routiers, nous croyons que chacun des éléments susceptibles d'en provoquer un accroissement, devrait être analysé et, le cas échéant faire l'objet de mesures correctives pertinentes.

En plus des troubles physiques et psychologiques qu'ils engendrent, les accidents ont des répercussions économiques majeures. A titre d'exemple, en 1985, au Québec on estime à plus de 2,3 milliards de dollars le coût des dommages causés par les accidents routiers<sup>9</sup> (indemnités de remplacements de revenus, de décès et autres, frais de santé, pertes de productivité, pertes matérielles, etc.). Au chapitre de l'indemnisation des victimes, la Régie de l'assurance automobile du Québec a déboursé quelque 280,3 millions de dollars durant l'année 1986<sup>10</sup>.

---

9 Bertrand Bordeleau. Cadre d'évaluation des coûts des dommages causés par les accidents routiers. (En rédaction) Direction des études et analyses, Régie de l'assurance automobile du Québec, Québec, 1987.

10 Québec, Régie de l'assurance automobile. Rapport d'activité 1986. Québec, 1987, p. 38.

#### 4.4.2 Sur la baisse de la fluidité du trafic

Nous avons déjà présenté la relation existant entre le taux d'accidents et le niveau de contrôle des accès. C'est un aspect non négligeable des coûts d'exploitation du système routier. Au Québec comme ailleurs les différentes dépenses liées aux accidents routiers sont partagées à la fois par les usagers (augmentation des primes d'assurance) et par l'ensemble de la population (imposition de taxes). Ces coûts ne sont pas les seuls inconvénients découlant d'une prolifération des accès. La baisse de fluidité qui se traduit par des pertes de temps, des coûts plus élevés d'utilisation des véhicules, un accroissement de la pollution atmosphérique, etc... accentue le besoin d'une gestion des accès.

La création d'accès le long d'une route présente un attrait immédiat par les possibilités d'établissement ainsi offertes aux non-usagers désireux de développer les terrains adjacents. Toutefois, une trop grande multiplication des accès entraîne des conséquences néfastes sur l'écoulement du trafic et peut, selon certaines circonstances, diminuer l'accessibilité d'un territoire.

Dans le cas de la fluidité du trafic, tout comme les accidents routiers, il est difficile d'estimer les impacts sociaux et environnementaux découlant d'un déséquilibre dans les rôles du réseau routier. Pour leur part, les coûts entraînés par la congestion peuvent être évalués assez justement grâce à certaines formules intégrant temps perdu et consommation excédentaire d'énergie. A titre d'exemple, dans

un rapport du Federal Highway Administration<sup>11</sup> on évaluait à plus de neuf milliards de dollars le coût annuel de la congestion pour les utilisateurs d'autoroutes urbaines américaines (urban freeways).

#### 4.4.3 Sur le coût du maintien de l'équilibre fonctionnel de la route

Les accidents et les inconvénients de la congestion ont des impacts sociaux et économiques importants. De plus, les mesures correctives pour y pallier coûtent cher et ne permettent souvent que le rétablissement partiel des conditions d'utilisation de certains tronçons routiers.

Afin de mieux comprendre le type d'intervention et la pression budgétaire qui en découle, reportons nous à la pratique. Le Ministère a réalisé récemment à Saint-Basile-le-Grand<sup>12</sup>, un élargissement de la route au coût de 114 000 \$. Cette amélioration facilitera l'accès aux commerces établis en bordure de la route 116 et permettra un meilleur écoulement de la circulation. Ces travaux furent réalisés à l'intérieur de l'emprise routière limitant ainsi les impacts comparativement à la construction d'une nouvelle route. Toutefois, il arrive que, devant l'impossibilité d'une amélioration in situ, l'aménagement d'une voie de contournement représente la seule solution possible. Une telle conclusion se dégage d'ailleurs de l'étude réalisée au Ministère quant à l'amélioration de l'axe de la route 175 entre Charlesbourg et

---

11 Jeffrey A. Lindley. Quantification of Urban Freeway Congestion and Analysis of Remedial Measures, FHWA Report no FHWA-RD-87-052, Washington D.C., 1986, p. 28.

12 "La voie de décélération bientôt complétée à Saint-Basile", dans le Journal de Saint-Bruno, Saint-Bruno, 29 septembre 1987.

Stoneham - Tewkesbury où, pour redonner la vocation initiale de la route, il est privilégié la construction d'une chaussée d'autoroute dans le prolongement de l'autoroute 73 nord au coût de 19,4 M \$<sup>13</sup>.

Ces deux exemples tendent à démontrer l'incidence financière d'une prolifération des accès le long des routes dont la principale vocation est la mobilité. Un regard sur les prévisions budgétaires au plan d'équipement 1987-1992<sup>14</sup> nous permet de constater que près de 200 M \$ seraient affectés à de semblables travaux de construction routière. Il faut souligner que ces améliorations se font à l'intérieur du budget du programme de construction du réseau routier et ce, au détriment des autres travaux de réhabilitation et de développement déjà prévus. Une telle constatation met en évidence l'importance d'élaborer une politique de gestion des accès qui, à un coût modéré, contribue à ralentir le processus de désuétude de la route et permet de retarder et même d'éliminer ce type d'interventions ponctuelles.

#### 4.5 Importance de la gestion des accès

Comme nous venons de le voir, la prolifération des accès à la route a des conséquences néfastes à plusieurs égards. La faiblesse des moyens dont dispose actuellement le ministère des Transports afin de diminuer l'impact des accès, favorise l'intervention ponctuelle au lieu d'une gestion globale du système routier.

L'orientation du développement le long des routes par l'imposition de mesures de gestion des accès, rendrait possible la sauvegarde des

---

13 QUÉBEC, Ministère des Transports, Piette, Audy, Bertrand, Lemieux et Associés. Amélioration de l'axe de la route 175 Charlesbourg, Stoneham et Tewkesbury, (Résumé), Québec, Janvier 1988, p. 13.

14 QUÉBEC, Ministère des Transports. Plan d'équipement 1987-1992, Sous-programme 1: Développement du réseau, (Document préliminaire), Québec, 1987, 50 p.

conditions d'utilisation de la route et surtout la protection du rôle fonctionnel dévolu à celle-ci. En empêchant l'accroissement démesuré de la proportion de circulation locale sur les routes provinciales et régionales on contribuerait indirectement à maintenir l'accessibilité interrégionale. L'implantation d'une politique de gestion des accès pour les routes existantes et projetées permettrait au Ministère de concrétiser les orientations qu'il a exprimé lors des avis fournis dans le cadre de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Dans le cadre de cette intervention, le ministère des Transports estimait que les autorités régionales et locales devaient se préoccuper aussi de la protection de l'intégrité des infrastructures routières lors de l'élaboration de leurs schémas d'aménagement et plans d'urbanisme.<sup>15</sup>

Déjà certaines municipalités utilisent leur pouvoir de réglementation afin de préciser de quelle façon se fera l'accès aux divers chemins présents sur leur territoire. Signalons ici, la Municipalité de paroisse de Saint-Fabien dans la M.R.C. Rimouski-Neigette qui depuis février 1986 n'autorise ni ne permet la construction de rues ou chemins d'accès comme sorties sur la route 132. De plus, toute sortie déjà existante devra être enlevée. Un tel règlement<sup>16</sup> a été adopté suite à une consultation avec les représentants du district de Mont-Joli (07) du ministère des Transports. Cette action traduit une volonté municipale pour un contrôle de son développement, le maintien de la qualité de vie de ses résidents et la préservation des infrastructures publiques présentes sur son territoire.

---

15 QUÉBEC, Secrétariat à l'aménagement et au développement. Orientations et projets du gouvernement en matière d'aménagement du territoire, (L.R.Q., c. A-19.1), (Série de documents adressés aux MRC), Québec, 1986.

16 SAINT-FABIEN, Municipalité de la paroisse, Règlement numéro 201, Saint-Fabien, 1986, 1 p.

Afin de corriger les lacunes identifiées ici quant aux mécanismes actuels de gestion du système routier et de guider les interventions ponctuelles émergeant du monde municipal, certaines actions\* devraient être entreprises.

#### 4.6 Expériences étrangères de gestion des accès

Plusieurs états américains et quelques provinces canadiennes dont l'Ontario possèdent déjà, au nombre de leurs mesures de protection des infrastructures routières, des politiques de gestion des accès. En contrôlant les accès, ces administrations veulent prévenir la détérioration de la possibilité pour la route d'accueillir la circulation de transit, améliorer la sécurité d'utilisation et sauvegarder cet investissement public<sup>17</sup>.

Le Federal Highway Administration présente dans un guide méthodologique<sup>18</sup> un résumé des normes et politiques de contrôle des accès commerciaux en vigueur dans 49 états américains dont le dénominateur commun est la nécessité d'obtenir un permis pour la construction d'un accès. Cependant, la complexité des formulaires et des procédures d'émission de permis diffèrent grandement selon les états. Le but premier de cette forme de gestion des accès n'est pas d'empêcher systématiquement, aux propriétaires riverains, l'accès à la route mais de protéger le système routier afin de lui conserver son rôle de support à

---

\* Voir 6. Recommandations (1.A, 1.B, 3, 4.A, 4.B, 5, 6 et 7).

17 THOMAS, Larry W. Legal Implications of Control of Access to Uncontrolled Access Highways, NCHRP Digest no 112, Washington D.C., Avril 1979, p. 2.

18 J.C. Glennon et al. Technical Guidelines for the Control of Direct Access to Arterial Highways, FHWA Report no. FHWA-RD-76-86, Washington D.C., 1975.

l'activité économique et de favoriser les déplacements de la population. Dans certaines administrations gouvernementales, tant américaines que canadiennes, on étend cette gestion à l'ensemble des accès qui s'effectue généralement de pair avec les priorités locales ou régionales en matière d'utilisation du sol.

Les critères retenus pour l'établissement des réglementations et des normes d'application varient selon les administrations gouvernementales responsables. A titre d'exemples, le ministère des Transports du **New Jersey** a adopté en 1986 une loi visant la gestion des accès le long de son système routier principal (State Highway Access Management Act<sup>19</sup>). Ce geste a concrétisé la volonté gouvernementale de préserver l'équilibre entre la "mobilité" et "l'accès direct" selon les classes de routes, ainsi que d'éviter la prolifération des accès qui diminue la fluidité et la sécurité sur les routes. Afin de rencontrer ces objectifs, plusieurs mesures furent adoptées dont la principale est la création d'un code de gestion des accès définissant les normes quant à l'emplacement des accès et à leur design selon la classification fonctionnelle du réseau routier. A cela s'ajoute la réglementation pour l'émission de permis; toutefois celui-ci peut être révoqué si une alternative adéquate est rendue disponible ou si la vocation du terrain est modifiée. En plus, l'inobservation des normes quant aux accès est susceptible d'entraîner des procédures légales.

La promulgation de cette loi a entraîné des amendements à diverses sections de la Loi sur l'aménagement des territoires municipaux (Municipal Land Use Law). Ces modifications obligent les municipalités à respecter les normes du code de gestion des accès du ministère des Transports et à maintenir un zonage compatible avec le rôle des routes qui se trouvent dans leurs limites. Par ailleurs, les gouvernements municipaux peuvent maintenant adopter un code de gestion similaire pour contrôler les routes sous leur juridiction.

---

19 New Jersey Department of Transportation. State Highway Access Management Act, dans le N J Transplan, Trenton, 1986.

L'état de **Washington** a élaboré sa politique de gestion des accès à partir de la classification fonctionnelle de son réseau routier et de l'utilisation du sol actuelle et prévue. Afin de préserver les conditions d'utilisation de la route, un système d'émission de permis d'accès a été introduit. Ainsi, les accès commerciaux sur le réseau routier principal (State highways) sont interdits<sup>20</sup> alors que des permis d'accès sont accordés à des fins résidentielles. Une modification aux conditions ayant mené à l'obtention d'un permis (utilisation du sol) peut entraîner sa révocation. Une autre caractéristique de cette politique est la prise en considération de la vitesse affichée et du rayon de courbure de l'accès pour la détermination de la largeur de la voie carrossable.

L'état du **Wisconsin** a développé des lignes directrices pour la gestion des accès selon leur genre et la fréquence, en relation avec la classification fonctionnelle du réseau routier et le débit journalier moyen (Average Daily Traffic). Le Wisconsin, possède un système d'émission de permis qui ne s'applique pas qu'aux accès mais à tous les genres de travaux devant être exécutés à l'intérieur de l'emprise routière. De plus, une des conditions pour approuver un plan de lotissement est sa conformité aux objectifs de sécurité et de mobilité de la Commission des routes (Highway Commission).

Le ministère des Transports de l'**Oregon** déploie de nombreux efforts pour la protection de son système routier afin de lui conserver son rôle de support à l'activité économique. Le moyen de gestion privilégié par cette administration est le contrôle des accès le long des autoroutes (freeways) et des routes principales (arterials). C'est l'État qui détermine les points d'accès pour les terrains adjacents qu'ils soient occupés ou vacants.

---

20 STOVER, Vergil G. et al. Guidelines for Medial and Marginal Access Control on Major Roadways, NCHRP, report #93, College Station, Texas, 1970, 147 p.

Plus près de nous, l'Ontario<sup>21</sup> a mis en relation la planification et la préservation de son réseau routier et l'aménagement du territoire par le biais de sa législation: "Public Transportation and Highway Improvement Act" et "Planning Act, 1983".

De ce fait, le gouvernement ontarien peut orienter directement et indirectement le développement le long des corridors routiers. Il effectue un contrôle direct du développement en obligeant les municipalités à élaborer des schémas d'aménagement (Official Plans) et à les soumettre à l'approbation du ministère des Affaires municipales. De plus, le ministère des Transports et des Communications (Ministry of Transportation and Communications) exerce un contrôle indirect du développement en régissant les usages et constructions de même que les accès aux terrains situés à proximité du réseau routier provincial (Provincial Highways).

La demande pour créer de nouveaux accès le long de ce réseau routier affecte les conditions d'utilisation de la route. Le développement linéaire qui en résulte le long de certains tronçons routiers en milieu rural a été le catalyseur de l'implantation d'une politique gouvernementale de contrôle des accès dans les années 70. Dès lors, le ministère ontarien des Transports et des Communications a classé le réseau routier en cinq groupes en tenant compte de leur capacité actuelle et future à accepter la circulation de transit (tableau IV). La mobilité a donc été retenue comme critère limitatif à l'établissement d'accès directs.

En Ontario, le contrôle exercé le long des routes principales et l'émission de permis qu'il requiert n'a pas comme objectif d'interdire l'accès à la route mais plutôt d'atténuer les impacts négatifs du

---

21 I.M. (Abe) Mouaket. Control of Development within Urban Highway Corridors in Ontario, Highway Program Planning Office, Ministry of Transportation and Communications, Ontario, 1986, 12 p.

TABLEAU IV

## CLASSIFICATION ROUTIÈRE À DES FINS DE CONTRÔLE D'ACCÈS, ONTARIO

CLASSE	TYPE	CARACTÉRISTIQUES DE DESIGN	FONCTIONS	TYPE D'ACCÈS PERMIS
I	Autoroute	<ul style="list-style-type: none"> <li>voies (ou chaussées) séparées</li> <li>servitude de non-accès</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>supporte presque exclusivement un trafic de transit dans des conditions optimales de mobilité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>aucun accès direct aux propriétés riveraines</li> <li>le raccordement d'une route publique est considéré*</li> </ul>
II	Autoroute construite par étape	<ul style="list-style-type: none"> <li>route à 2 ou 4 voies</li> <li>la configuration ultime sera similaire à la classe I</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>supporte un trafic de transit très élevé</li> <li>quelques accès sont permis</li> <li>tous les accès seront ultimement relocalisés sur des routes locales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>accès directs existants lors de la désignation de la route en route à accès contrôlé (Control Access Highway; CAH)</li> <li>aucun autre accès direct n'est permis</li> <li>le raccordement d'une route publique est considéré*</li> <li>accès directs temporaires conditionnellement à une éventuelle relocalisation</li> </ul>
III	Route à accès contrôlé (CAH)	<ul style="list-style-type: none"> <li>future route à voies multiples (séparées ou non)</li> <li>similaire à la classe II mais le volume de circulation ne justifie pas l'utilisation des normes autoroutières</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>supporte un trafic de transit élevé</li> <li>accès direct limité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>accès directs existants lors de la désignation de la route en route à accès contrôlé (CAH)</li> <li>les accès pour les nouveaux propriétaires riverains sont généralement considérés* pour les façades de très grande dimension ou dans les zones à vitesse réduite</li> <li>les nouveaux accès se limitent à ceux ne générant qu'un très faible débit de circulation</li> <li>accès communs peuvent être considérés</li> <li>le raccordement d'une route publique est considéré*</li> </ul>
IV	Route principale	<ul style="list-style-type: none"> <li>route à 2 ou 4 voies contiguës</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>supporte principalement un trafic de transit</li> <li>quelques accès directs sont permis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>accès résidentiels et agricoles aux lots vacants sauf quelques rares exceptions</li> <li>les améliorations aux accès commerciaux, industriels, institutionnels et aux raccordements d'une route publique sont considérés*</li> <li>la conversion d'accès pour desservir deux bâtiments de vocation semblable, là où les exigences du ministère des Transports peuvent être rencontrées</li> <li>les nouveaux accès aux nouveaux lots sont généralement considérés s'ils ont une façade supérieure à 300 m où s'ils sont situés dans une zone à vitesse réduite</li> <li>Le raccordement d'une route publique est considéré*</li> </ul>
V	Route secondaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>route à 2 ou 4 voies contiguës</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>répartition égale du trafic de transit et de la circulation locale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>accès directs respectant les règlements municipaux sont permis si les normes de design et de sécurité sont satisfaisantes</li> </ul>

\* Pour chacun des cas, les normes de design et de sécurité doivent être rencontrées même si elles ne sont pas incluses dans le présent document. Dans certaines zones subissant de fortes pressions d'urbanisation, quelques routes de classe IV et V peuvent être désignées comme route à accès contrôlé (CAH). Pareillement, des sections de routes de classe III, fortement urbanisées, peuvent ne pas être désignées comme route à accès contrôlé.

développement sur le système routier et de confirmer la volonté ministérielle de préserver l'aspect fonctionnel de la route. Cette gestion du système routier, appuyée par le processus de planification urbaine et régionale du ministère des Affaires municipales, permet donc au ministère des Transports d'atteindre ses objectifs.

Ces quelques expériences de préservation du rôle du système routier dans le développement économique régional montre que la préséance ne va plus à la localisation, au design et aux techniques de construction des infrastructures. En effet, les coûts élevés de construction, les contraintes environnementales et sociales de même que la densité d'occupation du sol nous commandent de recourir à des solutions maximisant les structures existantes. Ce n'est plus la quantité de routes mais plutôt leur efficacité d'utilisation et leur sécurité qui doivent faire l'objet d'une attention particulière<sup>22</sup>.

Afin d'illustrer la teneur des moyens de gestion déjà utilisés chez quelques-uns de nos voisins nord-américains, des exemples de lignes directrices de contrôle d'accès ontarien (tableau IV) et américains (tableaux V et VI) sont présentés.

---

22 Eric Adam, Ziering. Highway Access Management: Preserving Public investment in the highway network, Transportation Research Record, #747, 1980. p. 55.

TABLEAU V

SUMMARY OF ACCESS CONTROL GUIDELINES FOR URBAN HIGHWAYS AND STREETS

ITEM		FUNCTIONAL CLASSIFICATION				
		PRIMARY ARTERIAL	SECONDARY ARTERIAL		COLLECTOR	LOCAL
NUMBER OF TRAFFIC LANES		4 OR MORE	4 OR MORE	2	4 OR MORE	2
MINIMUM SPACING OF SIGNALIZED INTERSECTIONS		1600 TO 2000 FT	1200 TO 1600 FT		VARIABLE	
DIRECT ACCESS DRIVEWAYS	RESIDENTIAL	PROHIBIT	SPECIAL CASES ONLY		ONE PER PROPERTY	
	COMMERCIAL AND INDUSTRIAL	MAJOR GENERATORS UNDER SPECIAL CONDITIONS - SEE TEXT	SPECIAL TURN LANES	ONE PER 200 FT FRONTAGE	TWO PER 100 FT FRONTAGE	
ACCESS POINTS WITH OTHER PUBLIC STREETS	EXPECTED ADT ON INTERSECTING ROADWAY	UNDER 500	RIGHT TURNS; LEFT TURNS ONLY WHERE MEDIAN WIDTH PERMITS PROTECTED TURN LANE	RIGHT TURNS WHERE MEDIAN WIDTH PERMITS PROTECTED TURN LANE	RIGHT TURN LANES, LEFT TURN FROM TRAFFIC LANE	DIRECT TAPER FOR RIGHT TURNS, LEFT TURNS FROM TRAFFIC LANES
		500 TO 2000				RIGHT TURN LANES, LEFT TURNS FROM TRAFFIC LANES
		OVER 2000	RIGHT TURNS ONLY UNLESS CONFORMS TO SIGNALIZED SPACING	RIGHT AND LEFT TURN LANES	RIGHT TURN LANES, LEFT TURN LANES WHERE PRACTICAL	
GRADE SEPARATIONS	PROVIDE	RAILROAD	ALL CROSSINGS	CROSSING PROTECTION - SEE TEXT		
		HIGHWAY	ESTIMATED PEAK HOUR VOLUMES WITHIN 30 YRS $\geq$ CALCULATED INTERSECTION SPACING	NOT APPLICABLE		
	PLAN FOR	RAILWAY	ALL CROSSINGS	MAIN LANE CROSSINGS	CROSSING PROTECTION - SEE TEXT	
		HIGHWAY	ESTIMATED PEAK HOUR VOLUMES WITHIN 30 YRS $>$ CALCULATED INTERSECTION CAPACITY	NOT APPLICABLE		
ABS MINIMUM MEDIAN WIDTH <sup>(1)</sup> DESIRABLE MIN.		14 FT	14 FT	NOT APPLICABLE ON 2-LANE SECTION	NONE	NOT APPLICABLE ON 2-LANE SECTION
		16 FT	16 FT		NONE	
MINIMUM SPACING OF MEDIAN OPENINGS		500 FEET PLUS 25 FT/CAR	300 FEET PLUS 25 FT/CAR			

DESIGN STANDARDS TO INSURE REASONABLE DRIVEWAY DESIGN (AND CONSTRUCTION FOR THE PROTECTION OF THE HOME BUYER)

NO ACCESS CONTROL

(1) SEE TEXT FOR WIDTHS AT LOCATIONS WHERE TURNS ARE TO BE MADE AN INTERSECTING STREET OR DRIVE ONTO THE ARTERIAL AT AN UNSIGNALIZED LOCATION  
 (2) 2-WAY CONTINUOUS TURN LANE LIMITED TO EXISTING ROADWAYS

TABLEAU VI

SUMMARY OF ACCESS CONTROL GUIDELINES FOR RURAL HIGHWAYS

ITEM		FUNCTION CLASSIFICATION					
		PRIMARY ARTERIAL		SECONDARY ARTERIAL		COLLECTOR	LOCAL
NUMBER OF TRAFFIC LANES		4 OR MORE	2	4 OR MORE	2		
INTERSECTIONS WITH PUBLIC ROADS		CROSSROAD ADT = 2000, MINIMUM SPACING ONE PER MILE		CROSSROAD ADT = 2000, MINIMUM SPACING ONE-HALF MILE		ALL PUBLIC ROADS	
MAXIMUM NUMBER		2 PER SIDE PER MILE, FARM RESIDENCES AND FIELD DRIVES ONLY		6 PER SIDE PER MILE INCLUDING FIELD DRIVES		10 PER SIDE PER MILE	
ACCESS POINTS WITH PRIVATE PROPERTY	TOTAL TRAFFIC ENTERING AND LEAVING	UNDER 50 ADT	NO INDIVIDUAL DRIVEWAYS ACCESS VIA FRONTAGE ROAD	DIRECT TAPER		DIRECT TAPER	
		50 TO 500 ADT		FRONTAGE ROAD			
		OVER 500 ADT		TURN LANES OR FRONTAGE ROAD		TURN LANES	
GRADE SEPARATIONS	PROVIDE	RAILROAD	ALL MAINLINE AND MAJOR SPUR TRACKS	ALL MAINLINE TRACKS		CROSSING PROTECTION - SEE TEXT	
		HIGHWAY	CROSSROAD ADT OVER 2,000 WITHIN 5 YEARS	CROSSROAD ADT OVER 5,000 WITHIN 5 YEARS		NOT APPLICABLE	
	PLAN FOR	RAILROAD	ALL CROSSINGS		CROSSING PROTECTION - SEE TEXT		
		HIGHWAY	CROSSROAD ADT OVER 2,000 WITHIN 30 YEARS	CROSSROAD ADT OVER 5,000 WITHIN 30 YEARS		NOT APPLICABLE	
MEDIAN WIDTH	MINIMUM	30 FT	NOT APPLICABLE ON 2-LANE SECTION	20 FT	NOT APPLICABLE ON 2-LANE SECTION	NOT APPLICABLE	
	DESIRABLE	50 FT		30 FT			
LOCATION OF MEDIAN OPENINGS		AT PUBLIC ROADS, TERMINALS OF FRONTAGE ROADS AND FARM DRIVES		AT PUBLIC ROADS AND ACCESS DRIVEWAYS			

NO ACCESS CONTROL

## 5. CONCLUSION

La revue des lois et règlements ainsi que des normes et procédures permet de mettre en évidence quantité d'outils épars, qui ne sont pas intégrés à une politique claire de protection de l'intégrité des infrastructures routières. De plus, il serait nécessaire de préciser et compléter ces outils afin de pouvoir régir les abords du réseau routier pour ajouter la conservation de l'équilibre fonctionnel selon les classes de routes aux objectifs sécuritaires déjà présents dans les outils actuels.

Quant à l'analyse des cas de non-conformité des éléments limitrophes à la route, elle montre l'ampleur des problèmes et des coûts générés par le manque de respect des lois et normes régissant les abords du réseau routier numéroté québécois. Nous n'avons qu'à se rappeler les projections suivantes pour s'en convaincre.

- . Un investissement de l'ordre de 100 M \$ serait nécessaire pour conformer aux normes et lois en vigueur les éléments limitrophes au réseau routier numéroté. A ce montant vient s'ajouter les coûts de régularisation des servitudes de non-accès en particulier sur le réseau autoroutier.
- . La présence de plus de 90 000 accès non conformes sur le réseau routier provincial et régional qui impliquerait un coût de correction extrapolé de l'ordre de 67 M \$. Cette estimation exclut toutefois le territoire régional de Sherbrooke (5).

Le tableau synoptique (tableau VII) présente les faits saillants de l'étude et les projette sur l'ensemble du réseau routier numéroté. Ceux-ci concernent spécifiquement les servitudes de non-accès, les accès et les fossés. Ces deux derniers éléments comptent pour plus de 97 % des coûts totaux de correction ne laissant qu'une proportion

TABLEAU VII

**NON-CONFORMITÉS GÉNÉRÉES PAR LE MANQUE DE CONTRÔLE DU DÉVELOPPEMENT DES ABORDS  
DU RÉSEAU ROUTIER NUMÉROTÉ QUÉBÉCOIS PAR MILIEUX ET PAR CATÉGORIE DE ROUTES <sup>(1)</sup>**

MILIEUX	TYPE D'ÉLÉMENT D'ANALYSE	CATÉGORIE DE ROUTES			REMARQUES
		Autoroute	Route provinciale	Route régionale	
RURAL	Servitudes de non-accès	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cas de transgressions sur les échangeurs et bretelles</li> <li>Présence d'entrées privées et panneaux publicitaires</li> <li>Ouvertures dans les clôtures de non-accès</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présence d'entrées privées</li> <li>Clôtures de non-accès manquantes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présence d'entrées privées</li> <li>Clôtures de non-accès manquantes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Absence d'un système de contrôle efficace permettant d'identifier et de localiser rapidement les servitudes de non-accès</li> <li>NON-CONFORMITÉ SE RETROUVANT DANS CERTAINES RÉGIONS</li> </ul>
	Accès	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ne s'applique pas sauf quelques rares exceptions</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prédominance d'accès résidentiels non conformes en nombre et en coût de correction</li> <li>23 100 accès non conformes (17 400 résidentiels; 1 800 agricoles; 3 900 commerciaux)</li> <li>Coût de correction de 14M\$</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prédominance d'accès résidentiels non conformes en nombre et en coût de correction</li> <li>Importance relative des accès agricoles en nombre et en coût de correction</li> <li>19 500 accès non conformes (12 200 résidentiels; 4 600 agricoles; 2 700 commerciaux)</li> <li>Coût de correction de 15M\$</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coût moyen de correction des accès du milieu rural est inférieur à celui du milieu urbain</li> <li>42 600 accès non conformes (29 600 résidentiels; 6 400 agricoles; 6 600 commerciaux)</li> <li>Coût total de correction de 29M\$</li> <li>NON-CONFORMITÉ À L'ÉCHELLE PROVINCIALE</li> </ul>
	Fossés	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aucune non-conformité relevée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prédominance du comblement de fossés en tant que non-conformité</li> <li>Coût de correction de 3,9M\$</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prédominance du comblement de fossés en tant que non-conformité</li> <li>Coût de correction de 3,4M\$</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coût de correction des fossés du milieu rural est supérieur à celui du milieu urbain</li> <li>Généralement, le comblement de fossés sert pour l'élargissement de la voie charretière</li> <li>Coût total de correction de 7,3M\$</li> <li>NON-CONFORMITÉ À L'ÉCHELLE PROVINCIALE</li> </ul>
URBAIN	Servitudes de non-accès	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cas de transgressions sur les échangeurs et bretelles</li> <li>Présence d'entrées privées et panneaux publicitaires</li> <li>Ouvertures dans les clôtures indiquant le non-accès</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présence d'entrées privées</li> <li>Clôtures de non-accès manquantes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présence d'entrées privées</li> <li>Clôtures de non-accès manquantes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Absence d'un système de contrôle efficace permettant d'identifier et de localiser rapidement les servitudes de non-accès</li> <li>NON-CONFORMITÉ SE RETROUVANT DANS CERTAINES RÉGIONS</li> </ul>
	Accès	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ne s'applique pas sauf quelques rares exceptions</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accès résidentiels non conformes dominant de par leur nombre et les accès commerciaux non conformes de par leur coût de correction</li> <li>26 800 accès non conformes (15 400 résidentiels; 400 agricoles; 11 000 commerciaux)</li> <li>Coût de correction de 19,3M\$</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prédominance d'accès résidentiels non conformes en nombre et en coût de correction</li> <li>21 400 accès non conformes (13 800 résidentiels; 700 agricoles; 6 900 commerciaux)</li> <li>Coût de correction de 18,8M\$</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coût moyen de correction des accès du réseau régional est supérieur à celui du réseau provincial</li> <li>48 200 accès non conformes (29 200 résidentiels; 1 100 agricoles; 17 900 commerciaux)</li> <li>Coût total de correction de 38,1M\$</li> <li>NON-CONFORMITÉ À L'ÉCHELLE PROVINCIALE</li> </ul>
	Fossés	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aucune non-conformité relevée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prédominance du comblement de fossés en tant que non-conformité</li> <li>Coût de correction de 3,4M\$</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prédominance du comblement de fossés en tant que non-conformité</li> <li>Coût de correction de 1,7M\$</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coût de correction des fossés du réseau provincial est supérieur à celui du réseau régional</li> <li>Généralement, le comblement de fossés sert pour l'élargissement de la voie charretière</li> <li>Coût total de correction de 5,1M\$</li> <li>NON-CONFORMITÉ À L'ÉCHELLE PROVINCIALE</li> </ul>

<sup>(1)</sup> Les données compilées pour les routes provinciales et régionales ne tiennent pas compte des données d'échantillonnage de la région de Sherbrooke (5).

minime pour chacun des autres éléments inventoriés. Les quelques cas de transgression de servitudes de non-accès révèlent la difficulté qu'a le Ministère à faire respecter les interdictions d'accès sur certaines portions du réseau routier numéroté. Bien que les cas de dérogation soient peu nombreux, il ne faut pas minimiser l'objectif sécuritaire poursuivi lors de l'établissement des servitudes de non-accès.

La présentation de ces données tend à démontrer la faiblesse des moyens de contrôle existants ainsi que l'écart entre la réalité et les normes. Les effets de l'inobservation de ces normes sont de natures diverses: risque accru d'accidents (pour les accès à fort débit de circulation), dégradation de la chaussée (à vérifier par une étude spécifique) et réduction de la fluidité (engendrée par des manoeuvres périlleuses). Cependant, le non-respect des normes géométriques ont un effet plus faible que le nombre d'accès quant à la conservation de la mobilité.

Nous ne pouvons donc préciser la relation directe entre la non-conformité des accès et le risque d'accidents; toutefois, un lien existe entre la localisation des accès, leur nombre ou le trafic qu'ils génèrent et le taux d'accidents. Celui-ci est démontré, entre autre, par les résultats de l'étude sur les relations entre la limitation des accès et les taux d'accidents et d'accidents mortels aux États-Unis. De plus, le ralentissement de la prolifération des accès peut jouer un rôle important pour le maintien de la fluidité du trafic et de l'équilibre fonctionnel de la route, diminuant ainsi les coûts liés aux mesures correctives telles la construction de voies de contournement ou d'élargissement de routes existantes. Cependant, en l'absence d'une politique d'ensemble, le Ministère n'intervient souvent que ponctuellement pour résoudre les problèmes urgents de sécurité ou de fluidité de trafic.

En regard de la situation décrite précédemment et à l'instar de plusieurs états américains et de l'Ontario, nous aurions tout avantage à

adopter une politique de protection des infrastructures routières afin d'assurer des conditions d'utilisation sécuritaires et efficaces de la route. Une telle action pourrait être appuyée, comme il a déjà été mentionné dans le cadre des orientations du ministère des Transports en matière d'aménagement et à l'exemple de la législation ontarienne, par des mesures complémentaires de planification locale et régionale en matière d'utilisation du sol. Pour cela, les municipalités, les M.R.C. et autres intervenants tel le ministère des Affaires municipales se révéleraient de précieux collaborateurs.

## 6. RECOMMANDATIONS

La dichotomie entre l'accès direct et la mobilité étant une source de conflits elle rend complexe et délicate l'implantation d'une politique de gestion des accès le long du réseau routier numéroté. Le ministère des Transports attribue à ce réseau le rôle d'assurer le déplacement de biens et de personnes tandis qu'à l'opposé les gouvernements locaux et régionaux le voient comme un instrument de promotion et de développement de leur territoire. Toutefois, au-delà des objectifs divergeants de ces administrations, deux éléments semblent faire l'unanimité: la sécurité d'utilisation et l'efficacité de la route.

Ainsi la gestion des accès, sans remplacer les plans locaux d'urbanisme ou les schémas régionaux d'aménagement, permettrait le maintien ou le rétablissement des conditions adéquates d'utilisation du réseau routier québécois. Une telle politique, alliée à une planification réaliste de l'occupation du sol, s'avère indispensable pour préserver cet investissement public majeur et lui conserver son rôle économique.

L'adoption de mesures de protection des infrastructures routières sous-entend l'élaboration des cadres législatif, réglementaire et normatif nécessaires à leur implantation et à leur application. Déjà, la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8) permet d'établir des mesures visant au maintien de l'efficacité et à la sécurité des routes et de leurs abords. Ainsi, au-delà de l'application de normes de construction des accès, il serait important que la limitation de leur nombre et l'emplacement fassent dorénavant partie des préoccupations du ministère des Transports.

En effet, jusqu'ici la carence des outils de contrôle susceptibles de faciliter ou de favoriser une surveillance de l'utilisation des abords de la route après sa construction n'en permet pas la conservation des conditions d'utilisation ni la protection de l'intégrité.

Afin de remédier à cette situation, nous recommandons l'adoption, dans les meilleurs délais, de normes concernant l'émission de permis de travaux et la création d'un répertoire des ouvrages sis dans les emprises autoroutières et routières et des restrictions quant à l'établissement d'accès. Celui-ci, en plus de parfaire notre connaissance des abords du réseau routier offrirait un moyen d'en surveiller l'évolution et la conformité des travaux effectués.

Dans la poursuite de nos objectifs de gestion des accès, l'autre partie de nos recommandations touche l'établissement de critères de gestion, leur introduction au sein du cadre légal et administratif et les conditions de leur application au réseau routier découpé selon une classification spécifique à la gestion des accès. Viennent ensuite, la diffusion adéquate de la politique en fonction des clientèles visées telles les intervenants du monde municipal, les propriétaires riverains, le grand public, etc.

Le présent chapitre ne constitue pas une liste exhaustive des moyens susceptibles de contribuer à la protection des infrastructures routières mais présente plutôt ceux qui sont le plus fréquemment retenus par diverses administrations nord-américaines. Bien que leur adoption puisse entraîner des coûts de mise en place et d'opération, ces derniers seraient inférieurs à ceux engendrés par les mesures correctives et ponctuelles contribuant au rétablissement partiel des conditions d'utilisation de certains tronçons routiers.

#### **IL EST RECOMMANDÉ DE:**

- 1.A Adopter une procédure d'émission de **PERMIS** régissant toute intervention devant être effectuée à l'intérieur des limites des emprises autoroutières et routières du ministère des Transports.

Ce mécanisme de contrôle devrait s'étendre à certains travaux pouvant affecter l'intégrité des infrastructures routières ou les conditions d'utilisation de la route, même s'ils sont prévus à **l'extérieur de l'emprise** (ex.: drainage agricole en milieu rural, marché aux puces, etc.) De plus, la procédure d'émission de permis (permis de travaux) concilierait les objectifs de la Directive de février 1987 sur l'accès à une propriété (Manuel administratif, tome II, no. 2.3.7) et ceux de toute autre disposition se rapportant aux corridors autoroutiers et routiers.

**1.B** Suite à l'adoption d'une politique de gestion des accès, développer des **DISPOSITIONS ADDITIONNELLES** à la procédure **d'émission de permis** de travaux afin d'en déterminer les modalités d'obtention, de vérifier la conformité des travaux avec les conditions y apparaissant et de prévoir les possibilités de révocation de celui-ci. Ainsi, ce permis comprendrait une description détaillée des normes à suivre et, dans le cas de la création d'accès, il devrait être préalable à l'obtention d'une **autorisation municipale** (permis de construction ou de lotissement). De plus, à l'instar de la pratique ontarienne et de différents états américains, ce permis de travaux pourrait être **révocable** si une autre alternative d'accès se développe ou si les conditions d'utilisation du lot sont modifiées (changement de zonage ou de vocation).

**2.A** Colliger en un **RÉPERTOIRE** les données d'inventaire des abords du réseau routier numéroté, particulièrement pour les sections routières où s'appliquent des restrictions quant à l'établissement d'accès (ex.: servitudes de non-accès). Pour réaliser un tel document, il est impératif de poursuivre et d'étendre aux autres régions l'inventaire des servitudes de non-accès entrepris par la région de Montréal (6-3). Cela permettrait d'une part, de vérifier l'exactitude de l'imposition des restrictions d'accès et

d'en corriger les anomalies légales et d'autre part, de créer un **outil de contrôle détaillé et maniable** localisant géographiquement les diverses limitations ainsi que les ouvrages existants ou à être réalisés le long des corridors autoroutiers et routiers. De plus, ce répertoire devrait faire l'objet d'une **mise à jour périodique** afin de tenir compte de toute modification à l'intérieur des limites des emprises autoroutières et routières.

- 2.B Introduire une **SURVEILLANCE SYSTÉMATIQUE** et régulière du **territoire** pour déceler les modifications qui pourraient survenir aux abords du réseau routier.
3. Introduire au sein de la **LÉGISLATION, DE LA RÉGLEMENTATION ET DU CADRE NORMATIF** québécois, les ajustements nécessaires à l'application de la procédure **d'émission de permis** (permis de travaux) et des **critères de gestion des accès** définis au point suivant.
- 4.A Définir des **CRITÈRES DE GESTION** visant à contrôler l'établissement des points d'interférence le long du réseau routier numéroté selon une **classification spécifique\*** à la **gestion des accès**.

Cette classification devrait être élaborée à partir notamment des paramètres suivants: la classification fonctionnelle du réseau routier, le débit de circulation (DJMA) et l'utilisation du sol actuelle et future, auxquels pourraient s'ajouter des données fragmentaires ou ponctuelles telles le taux d'accidents, la proportion de circulation locale et de transit, etc.

---

\* Voir, à titre de référence, la classification routière à des fins de contrôle d'accès de l'Ontario (tableau IV).

Parmi les mesures de localisation notons la **distance de visibilité**, le **nombre d'accès par lot** (selon la longueur de la façade), la **largeur minimale des lots** et **l'espacement des accès**. Quant aux mesures liées au design et à la construction, on retrouve la **largeur minimale et maximale de la voie carrossable** (variables selon la vitesse affichée), la procédure d'insertion d'un **accès à l'intérieur d'une glissière de sécurité** et le **pavage de certains accès**. Pour les **accès commerciaux**, il serait approprié d'introduire des normes quant au nombre, à l'emplacement, à la géométrie et à la largeur des voies carrossables suivant les types de commerces, industries et institutions et les volumes de circulation engendrés par ceux-ci. De plus, des précisions et des adjonctions aux autres normes pourraient être complétées.

Ces critères de gestion, recensés dans les politiques de gestion des accès en vigueur dans les milieux comparables au nôtre\*, apparaissent pertinents vu leur ratio coût-bénéfice élevé et leur degré d'applicabilité au réseau routier numéroté québécois.

Cela n'est qu'une partie des critères de gestion des accès auxquels peuvent s'ajouter des mesures complémentaires d'établissement des accès (empêcher la création d'accès en vis-à-vis, obliger le regroupement d'accès, etc.) ou d'autres souvent coûteuses, touchant spécifiquement la route (élargissement de la route, séparation de voies de circulation, etc.).

---

\* Voir les sommaires des lignes directrices du contrôle d'accès pour les autoroutes et routes en milieu urbain et rural aux États-Unis (tableaux V, VI).

- 4.B Prévoir, lors d'une remise de route à une municipalité pour fin d'entretien, les **MODALITÉS** pour le maintien des conditions de gestion des abords routiers ou l'établissement de nouvelles conditions conformes aux objectifs de protection de l'intégrité des infrastructures routières.
5. Regrouper dans un **GUIDE** (manuel de référence) les **critères de gestion**, les diverses **normes** et les **modalités** d'application se rattachant à la localisation des accès, à leur design et à leur construction auquel s'ajouterait toute autre norme applicable à la protection des infrastructures routières (ex.: marges de recul, affichage, etc.).
6. Procéder au **DÉCOUPAGE DU RÉSEAU ROUTIER NUMÉROTÉ** (et en cartographier le résultat) suivant la **classification spécifique à la gestion des accès**, où s'appliquerait uniformément les critères de gestion relatifs à chaque classe de routes. Bien entendu, des ajustements ponctuels sont prévisibles pour tenir compte des niveaux de développement existants à l'échelle locale.
7. **DIFFUSER** l'essentiel de la **POLITIQUE DE GESTION** (problématique, objectifs, moyens mis en oeuvre, procédures d'application, etc.) auprès des **municipalités régionales de comté** et les **municipalités locales**. Cela s'inscrirait dans la poursuite des efforts entrepris par le Ministère visant à informer le **propriétaire riverain de ses responsabilités** en matière de construction, de modification ou d'entretien des entrées donnant accès à la voie publique.

## BIBLIOGRAPHIE

### Documents généraux

BOX, Paul C. Traffic Control and Roadway Elements - Their Relationship to Safety, Highways Users Federation for Safety and Mobility, Washington, D.C. 1970, Chap. 4, 11 p.

BOX, Paul C. Traffic Control and Roadway Elements - Their Relationship to Safety, Highways Users Federation for Safety and Mobility, Washington, D.C. 1970, Chap. 5, 8 p.

FLORA, John W., et Kenneth M. KNEITT. Access Management for Streets and Highways, Federal Highway Administration, Washington, D.C., 1982, 218 p.

GLENNON, J.C. et al. Technical Guidelines for the Control of Direct Access to Arterial Highways, FHWA Report no FHWA-RD-76-86, Washington, D.C., 1975, 89 p. + pochette.

INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS. Planning Urban Arterial and Freeway Systems, Washington, 1985, 62 p.

LINDLEY, Jeffrey A. Quantification of Urban Freeway Congestion and Analysis of Remedial Measures, FHWA Report no FHWA-RD-87-052, Washington, D.C. 1986.

SAINT-FABIEN, Municipalité de la paroisse, Règlement numéro 201, Saint-Fabien, 1986, 1 p.

STOVER, Vergil G. et al. Guidelines for Medial and Marginal Access Control on Major Roadways, NCHRP report 93, College Station, Texas, 1970, 147 p.

STOVER, Vergil G., et Frank J. KOEPKE. Transportation and Land Development. Englewood Cliffs, New Jersey, Prentice Hall, 1987, 239 p.

THOMAS, Larry W. Legal Implication of Control of Access to Uncontrolled-Access Highways, NCHRP Digest no 112, Washington D.C., Avril 1979, 21 p.

ZIERING, Eric Adam. Framework for the development of a Massachusetts State Highway access policy, Thèse de maîtrise présentée au Department of Civil Engineering, M.I.T., Boston, 1979, 150 p.

ZIERING, Eric Adam. "Highway access management: Preserving Public investment in the Highway network", Economic and Social Aspects of Transportation, T.R.B. # 747, 1980, pp. 55 à 61.

### Documents gouvernementaux

FLORIDA, Department of Transportation. Policy and Guidelines for Vehicular Connection to Roads on the State Highway System, February 1986, 80 p.

NEW JERSEY, Department of Transportation. Access Control Criteria, s.l., 1985, 41 p.

NEW JERSEY, Department of Transportation. State Highway Access Management Act, dans NJ Transplan, Trenton, 1986, 104 p.

ONTARIO, Ministry of Transportation and Communications. The Corridor Control and Permit Procedures Manual, Ontario, s.d., 7-42 p.

ONTARIO, Mouaket, I.M. (Abe). Control of Development within Urban Highway Corridors in Ontario, Highway Program Planning Office, Ministry of Transportation and Communications, Ontario, 1986, 12 pp.

QUÉBEC, Bordeleau, Bertrand. Cadre d'évaluation des coûts des dommages causés par les accidents routiers, (En rédaction), Régie de l'assurance-automobile du Québec, Québec, 1987.

QUÉBEC, Code de la sécurité routière, L.R.Q., c. C-24.1.

QUÉBEC, Code municipal, L.R.Q., c. C-27-1.

QUÉBEC, Loi de la publicité le long des routes, S.R., 1965, c. 49.

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

QUÉBEC, Loi sur le cinéma, L.R.Q., c. C-18.

QUÉBEC, Loi sur les cités et villes, L.R.Q., c. C-19.

QUÉBEC, Loi sur l'expropriation, L.R.Q., c. E-24

QUÉBEC, Loi sur le ministère des Transports, L.R.Q., c. M-28.

QUÉBEC, Loi sur les panneaux-réclame et affiches, L.R.Q., c. P-5.

QUÉBEC, Loi sur la voirie, L.R.Q., c. V-8.

QUÉBEC, Ministère des Transports. Amélioration de l'axe de la route 175 entre Charlesbourg et Stoneham - Tewkesbury, (rapport préliminaire), Québec, 1987, 199 p.

**Documents gouvernementaux (suite)**

QUÉBEC, Ministère des Transports. Amélioration de l'axe de la route 175 entre Charlesbourg et Stoneham - Tewkesbury, (résumé de l'étude d'impact), Québec, janvier 1988, 86 p.

QUÉBEC, Ministère des Transports. Cahier des normes, Tome 1, Section 1.2, Direction générale du génie, Québec, 1980, pagination multiple.

QUÉBEC, Ministère des Transports. Guide de conservation des chaussées, Direction de l'entretien, Québec, pagination multiple.

QUÉBEC, Ministère des Transports. Guide de dommages pour perte de marge de recul et déplacements, Service de l'expropriation, Québec, 21 p.

QUÉBEC, Ministère des Transports. Liste et prix des ouvrages d'infrastructures de transport, Direction de la construction, Québec, 1986, pagination multiple.

QUÉBEC, Ministère des Transports. Plan d'équipement 1987 - 1992. Sous-programme 1: Développement du réseau. (Document préliminaire), Québec, 1987, 50 pp.

QUÉBEC, Ministère des Transports. Profils en travers types, document explicatif des critères qui ont présidé à leur conception. Division des aménagements géométriques, Québec, 1985, 9 p. + annexes.

QUÉBEC, Ministère des Transports. Proposition de classification fonctionnelle: réseaux national, régional et collecteur. Direction de la programmation, Québec, 1985, 25 p.

QUÉBEC, Ministère des Transports. Manuel administratif. Volume II, Gestion des biens et Services, Direction des systèmes de gestion, Québec, pagination multiple.

QUÉBEC, Ministère des Transports. Protection de l'intégrité des infrastructures routières, Québec, avril 1986, 254 p. + annexes.

QUÉBEC, Ministère des Transports. Rapport du comité Dionne sur les haltes routières, Québec, 1986, 31 p. + annexes.

QUÉBEC, Régie de l'assurance automobile. Rapport d'activité 1986, Québec, 1987, 38 p.

QUÉBEC, Règlement sur certains immeubles administrés par le ministère des Transports, Décret no 1050-86, Québec, 1986.

QUÉBEC, Secrétariat à l'aménagement et au développement. Orientations et projets du gouvernement en matière d'aménagement du territoire, (L.R.Q., c. A-19.1), (Série de documents adressés aux M.R.C.), Québec, 1986.

WISCONSIN, Pulkrabek, D. Access Control Study for the SHP Task Force, Department of Transportation, Eau Claire, 1975, 33 p.

### **Journaux et revues**

"La voie de décélération bientôt complétée à Saint-Basile", dans le Journal de Saint-Bruno, Saint-Bruno, 29 septembre 1987.

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 034 902