

RAPPORT D'ÉTUDE

PROTECTION DE L'INTÉGRITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

- . Mandat et objectifs
- . État de la situation
- . Problématique

CANQ
TR
GE
PR
178



Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**

480908

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST.
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA
31R 5H1

PROTECTION DE L'INTÉGRITÉ
DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

- . Mandat et objectifs
- . État de la situation
- . Problématique

PIERRE BEAUDOIN
LÉO BEAUSÉJOUR
Division de la planification
du réseau routier

Québec, avril 1986

CANQ
TR
GE
PR
178

MEMBRES DU COMITÉ SUR LA PROTECTION DE L'INTÉGRITÉ DES
INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Léo Beauséjour (coordonnateur), Planification du réseau routier

Pierre Beaudoin (secrétaire), Planification du réseau routier

MEMBRES DU COMITÉ CONSULTATIF SUR LA PROTECTION DE L'INTÉ-
GRITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

DIRECTION GÉNÉRALE DU GÉNIE

Pierre Côté, Tracés et projets (aménagement)

Huán Nguyen, Tracés et projets (circulation)

Valérien Pomerleau, Expertises et normes (normes)

Mozher Sorial, Expertises et normes (environnement)

Pierre Toupin, Planification du réseau routier

Réal Gagnon, Planification du réseau routier

Monique Plamondon, Planification du réseau routier

Roch Huet, Planification du réseau routier

Robert Matte, Planification du réseau routier

Gilles Paré, Planification du réseau routier

Yvon Plante, Planification du réseau routier

Gilbert Saint-Laurent, Planification du réseau routier

DIRECTION GÉNÉRALE DES OPÉRATIONS

Réjean Trudeau, Direction de l'entretien

Jacques Plamondon, Directeur régional (6-2)

DIRECTION DE LA PROGRAMMATION

Denis Dubuc, Évaluation et coordination

DIRECTION DU CONTENTIEUX

Charles-E. Côté, directeur adjoint

TABLE DES MATIÈRES

Page

LISTE DES FIGURES.....	iv
LISTE DES PHOTOS.....	v
LISTE DES TABLEAUX.....	vi
1. INTRODUCTION.....	1
1.1 Mandat.....	1
1.2 Objectifs.....	1
1.3 Approche retenue.....	5
2. ÉTAT DE LA SITUATION.....	8
2.1 Identification des paramètres d'étude.....	9
2.1.1 Cadre géographique.....	9
2.1.1.1 Régions administratives du ministère des Transports.....	10
2.1.1.2 Municipalités régionales de comté.....	12
2.1.2 Milieux retenus.....	14
2.1.2.1 Milieu urbain.....	15
2.1.2.2 Milieu périurbain.....	16
2.1.2.3 Milieu rural.....	16
2.1.2.4 Milieu semi-rural.....	17
2.1.3 Classification fonctionnelle du réseau routier.....	18
2.1.3.1 Introduction.....	18
2.1.3.2 Définition.....	19
2.1.3.3 Objectifs.....	20
2.1.3.4 Processus d'élaboration.....	21
2.1.3.5 Résumé du cadre de classifica- tion proposé.....	22
2.1.3.6 État d'avancement du dossier....	23
2.1.4 Profils en travers type.....	27
2.1.4.1 Éléments géométriques.....	27
2.1.4.2 Éléments de drainage.....	28
2.1.4.3 Normes.....	30
2.1.5 Bilan.....	34
2.2 Identification des éléments d'analyse.....	39
2.2.1 Accès.....	39
2.2.1.1 Préoccupations du ministère des Transports.....	39
2.2.1.2 Instruments de protection.....	40
2.2.1.3 Constatations sur l'efficience des instruments de protection...	45
2.2.1.4 Bilan.....	62

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Page</u>
2.2.2 Servitude de non-accès.....	65
2.2.2.1 Origine.....	65
2.2.2.2 Instruments de protection.....	66
2.2.2.3 Constatations sur l'efficience des instruments de protection...	71
2.2.2.4 Bilan.....	74
2.2.3 Marges de recul.....	80
2.2.3.1 Préoccupations du ministère des Transports.....	80
2.2.3.2 Instruments de protection.....	103
2.2.3.3 Constatations sur l'efficience des instruments de protection...	112
2.2.3.4 Bilan.....	115
2.2.4 Affiches et panneaux-affiches.....	123
2.2.4.1 Préoccupations du ministère des Transports.....	123
2.2.4.2 Instruments de protection.....	125
2.2.4.3 Constatations sur l'efficience des instruments de protection...	133
2.2.4.4 Bilan.....	139
2.2.5 Parcs de stationnement.....	147
2.2.5.1 Nécessité d'une politique glo- bale.....	147
2.2.5.2 Instruments de protection.....	149
2.2.5.3 Constatations sur l'efficience des instruments de protection...	152
2.2.5.4 Bilan.....	162
2.2.6 Haltes routières.....	168
2.2.6.1 Définition et répartition.....	168
2.2.6.2 Coûts d'entretien.....	173
2.2.6.3 Préoccupations du ministère des Transports.....	173
2.2.6.4 Instruments de protection.....	178
2.2.6.5 Constatations sur l'efficience des instruments de protection...	190
2.2.6.6 Bilan.....	195
2.2.7 Autres aménagements.....	205
2.2.7.1 Préoccupations du ministère des Transports.....	205
2.2.7.2 Instruments de protection pour les préoccupations "intra- emprise".....	207
2.2.7.3 Instruments de protection pour les préoccupations "hors- emprise".....	215
2.2.7.4 Constatations sur l'efficience des instruments de protection...	223

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Page</u>
2.2.7.5 Bilan.....	224
2.3 Problématique.....	232
2.3.1 La non-conformité des accès, une hémorragie à arrêter.....	232
2.3.2 Empiètement sur les servitudes de non-accès.....	233
2.3.3 Les marges de recul, un élément à ne pas négliger.....	235
2.3.4 Une nouvelle loi sur les affiches et les panneaux-affiches s'impose.....	239
2.3.5 Nécessité d'une politique concertée en matière de stationnement.....	241
2.3.6 La vocation des haltes routières.....	243
2.3.7 Autres préoccupations du Ministère concernant la protection des infrastructures routières.....	249
2.3.7.1 Les préoccupations "intra-emprise".....	249
2.3.7.2 Les préoccupations "hors-emprise".....	252

LISTE DES FIGURES

	<u>Page</u>
1. Cheminement général de l'étude.....	4
2. Cadre d'interaction entre les éléments déterminant la protection des infrastructures.....	6
3. Processus d'élaboration de la classification fonctionnelle.....	21
4. Profil en travers type.....	29
5. Route 138; Châteauguay, Sainte-Martine.....	47
6. Route 173; Lévis, Saint-Henri.....	52
7. Route 138; Saint-Augustin-de-Desmaures.....	57
8. Détournement routier de La Conception.....	94
9. Déviation simple de Bernierville.....	95
10. Contournement urbain de Joliette.....	96
11. Normes des différentes routes à voies contiguës en milieu urbain.....	153
12. Normes des routes principales à chaussées séparées en milieu urbain.....	154
13. Section type de la route 169 au centre-ville de Desbiens.....	156
14. Voie auxiliaire pour arrêt d'autobus.....	219

LISTE DES PHOTOSPage

- Photos des différents milieux
Route 138; Châteauguay, Sainte-Martine.....48 @ 51
- Photos des différents milieux
Route 173; Lévis, Saint-Henri.....53 @ 56
- Photos des différents milieux
Route 138; Saint-Augustin-de-Desmaures.....58 @ 61

LISTE DES TABLEAUXPage

1. Répartition par régions administratives du ministère des Transports du kilométrage par classes de routes, de la population et de la superficie.....	13
2. Résumé du cadre de classification proposé.....	22
3. Caractéristiques générales des classes de routes.....	31
4. Normes et fonctions des différentes classes de routes en milieu rural.....	32
5. Normes et fonctions des différentes classes de routes en milieu urbain.....	33
6. Procédure à suivre pour la construction d'une nouvelle entrée le long d'une route entretenue par le M.T.Q....	64
7. Tâches de la Direction générale des opérations pour le maintien d'une servitude de non-accès.....	78
8. Niveau de bruit équivalent à 30 m de la ligne centrale si la limite de vitesse permise est 70 kilomètres à l'heure.....	86
9. Niveau de bruit équivalent à 30 m de la ligne centrale si la limite de vitesse permise est 90 kilomètres à l'heure.....	87
10. Niveau de bruit équivalent à 30 m de la ligne centrale si la limite de vitesse permise est 100 kilomètres à l'heure.....	88
11. Contournements apparaissant au plan d'équipement pour 1986-1991.....	98
12. Évaluation de l'impact des rapprochements de la route aux bâtiments.....	111
13. Table de dépréciation pour perte de marge de recul....	113
14. Fonctions et problèmes mis en cause par les types de contournement.....	117
15. Répartition des haltes routières par région administrative du M.T.Q. selon la classification actuelle du réseau routier.....	172

LISTE DES TABLEAUX (suite)Page

16. Procédure de cession des haltes routières aux municipalités.....	202
17. Longueur et forme de voies auxiliaires à un carrefour	221
18. Responsabilités des intervenants pour des travaux exécutés dans l'emprise des routes entretenues par le M.T.Q.....	227

1. INTRODUCTION

1.1 Mandat¹

En 1984, suite au dépôt d'un projet d'étude portant sur la protection de l'intégrité des infrastructures routières, les autorités du Ministère, conscientes qu'il s'agissait là d'un élément fort important qui les préoccupaient au plus haut point, ont par voie de conséquence mandaté la Division de la planification du réseau routier pour mener cette étude à bon port.

1.2 Objectifs

Suite à l'adoption des lois sur la qualité de l'environnement, la protection du territoire agricole et l'aménagement et l'urbanisme, le Ministère, comme vous le savez, éprouve de sérieuses difficultés à établir de nouveaux corridors routiers et doit de plus en plus se tourner vers l'amélioration du réseau existant. Et, dans ce dernier cas, on constate que bon nombre de routes principales, améliorées à grand frais, sont devenues au fil des ans, faute de mécanismes adéquats de contrôle, de véritables boulevards urbains à capacité réduite et aux conditions de sécurité précaires.

A l'analyse, force est de constater que le Ministère n'a sans doute pas toujours fait les efforts nécessaires pour protéger l'intégrité de ses emprises en utilisant les pouvoirs de la loi actuelle. Par ailleurs, dans les lois qui régissent l'activité du Ministère en ce domaine, il y aurait sans doute des modifications

(1) Annexe 1 - Lettre de Yvan Demers, ing., s.-m.a., Génie
à Pierre Michaud, ing., sous-ministre

légales, réglementaires ou administratives à suggérer pour améliorer la situation.

Conséquemment, il faut aussi souligner les récentes préoccupations de systématisation du Ministère face à l'implantation de voies de déviation et d'échangeurs et également sa volonté bien arrêtée de réaliser un meilleur équilibre entre les sommes dépensées au chapitre du transport en commun par rapport aux investissements effectués dans le réseau routier, compte tenu de la réalité de chacune des régions. Cet objectif d'équilibre peut aussi s'appliquer, au niveau régional, d'abord aux ressources gouvernementales du secteur des transports par rapport à celles des autres secteurs, et ensuite, aux ressources locales correspondantes. On ne peut éviter de s'interroger, au Ministère ou en région, sur la juste mesure à établir entre les investissements de construction et d'entretien des routes, et les immobilisations de développement industriel, d'éducation ou de santé.

En ce sens, la question du partage des responsabilités et de la classification fonctionnelle des routes sont, sans doute, les fils conducteurs de la politique à venir. Cette problématique semble être à la base de tout ce que pourrait être suggéré en matière de solutions ou de mesures préventives puisqu'elle donne une meilleure idée des interventions nécessaires, en termes de planification et de financement, et aide à répartir les rôles.

L'implantation du système de classification fonctionnelle pourrait donc entraîner dans son sillage, une série de modifications ou d'ajustements au cadre de

la planification routière, à la structure budgétaire, aux cahiers de normes, etc. Dans la mesure où ces corrections amèneront globalement plus de cohérence, elles contribueront à une meilleure planification et à une meilleure gestion du programme de construction et d'entretien du réseau.

Pour réaliser ces objectifs, un plan de travail (figure 1) s'avère nécessaire et démontre cinq grandes phases successives, chacune subdivisée en composantes et activités à être effectuées successivement ou concurremment selon les cas.

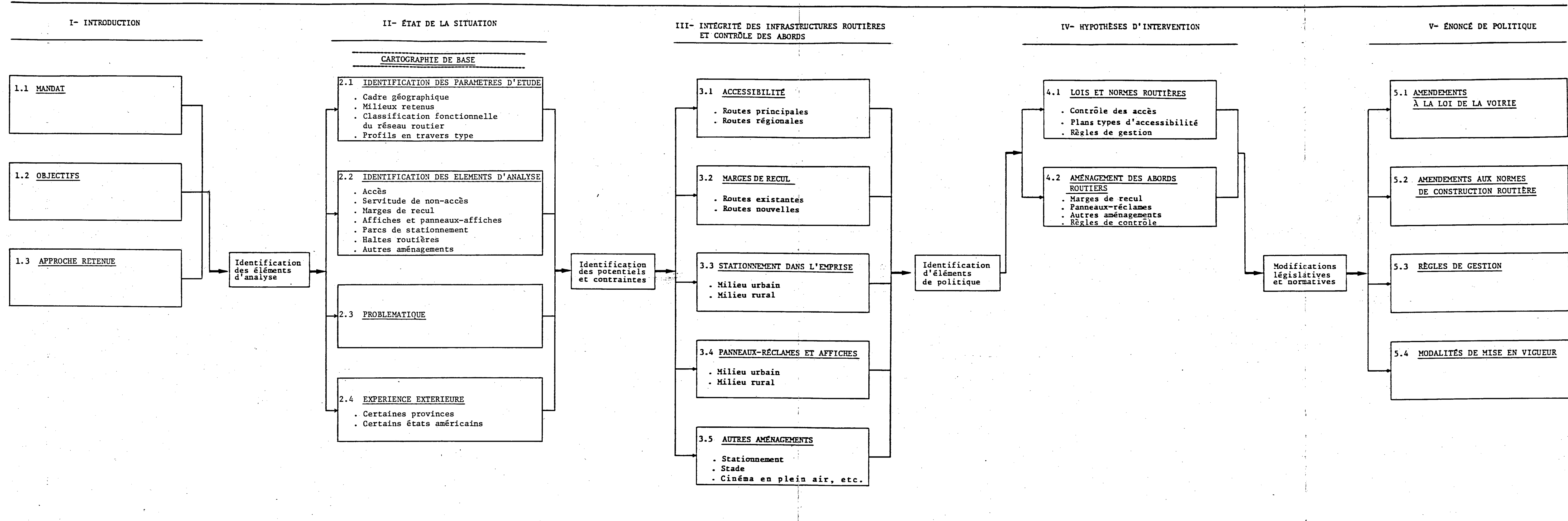
La première phase, constituée de trois composantes, vise à introduire l'étude à réaliser selon les termes du mandat, les objectifs visés ainsi que l'approche retenue, tels qu'identifiés ci-dessus.

La deuxième phase, constituée de quatre composantes, vise à déterminer des paramètres d'étude et à identifier des éléments d'analyse décelés suite à l'application des lois et normes routières actuelles. Cette phase est l'occasion d'examiner les correctifs apportés par d'autres provinces et/ou états américains face aux mêmes éléments.

La troisième phase, constituée de cinq composantes, vise à identifier les potentiels et contraintes pour la conservation de l'intégrité des infrastructures routières ainsi que pour le contrôle des abords de celles-ci.

La quatrième phase, constituée de deux composantes, vise à identifier des éléments de politique par la

FIGURE 1
PROTECTION DE L'INTÉGRITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES CHEMINEMENT GÉNÉRAL DE L'ÉTUDE



formulation d'hypothèses d'intervention législatives et/ou réglementaires et normatives.

La cinquième phase, constituée de quatre composantes, vise la modification législative et/ou réglementaire et normative pour en arriver à un énoncé de politiques contenant des règles de gestion et une mise en vigueur planifiée.

De plus, nous avons développé un diagramme-clef afin d'avoir un meilleur aperçu du cadre d'interaction entre les éléments (objectifs, paramètres et éléments d'analyse) déterminant la protection des infrastructures routières (figure 2).

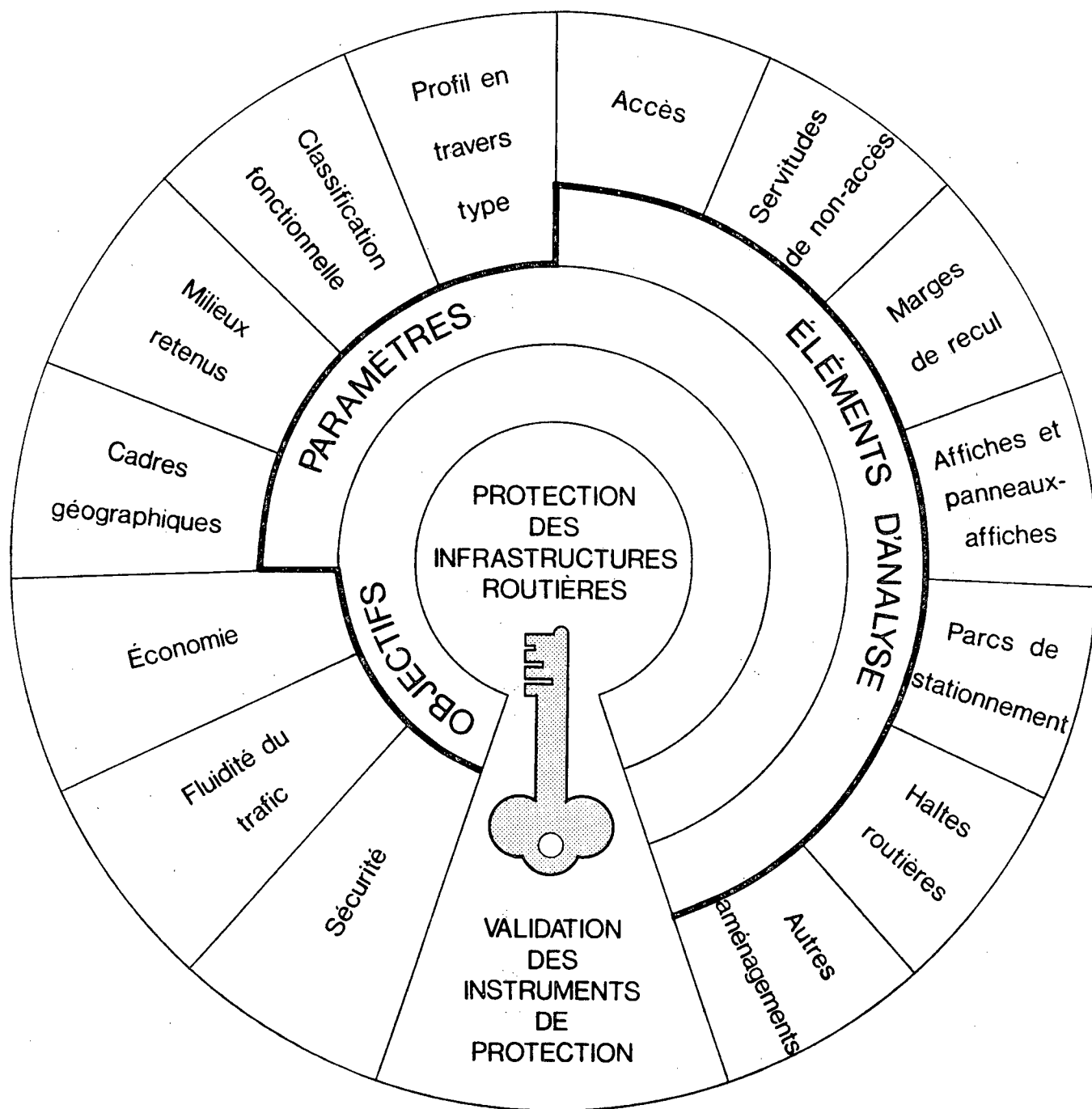
1.3 Approche retenue

L'examen de l'état de la situation, basé sur des paramètres d'étude significatifs et pertinents, s'orientera à partir d'une approche systémique par trois regards:

- les préoccupations du Ministère en terme de protection des infrastructures;
- les instruments de protection en terme d'outils législatifs et normatifs;
- les constatations sur l'efficience de ces instruments en terme de validation avec la réalité par voies d'échantillonnage.

De ces regards, par les éléments d'analyse, se dégagera une problématique qui appellera conjointement des

Figure 2



CADRE D'INTERACTION ENTRE LES ÉLÉMENTS
DÉTERMINANT LA PROTECTION
DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

changements d'ordre politique, législatif, normatif et administratif.

Lors de l'analyse, les directions régionales et les districts seront appelés à fournir par voie de fiches signalitiques un échantillonnage des problèmes d'intégrité.

La façon dont l'information sera recueillie conditionnera la méthode d'analyse et ses résultats. La méthode dite analytique apparaît sans doute utile dans l'examen d'un certain nombre de cas problèmes, notamment les problèmes simples causés par un ou deux facteurs. Par contre, elle apparaît inadéquate dans le cas des problèmes complexes qui impliquent à la fois plusieurs causes interreliées et plusieurs intervenants (ex.: municipalités, M.R.C., divers ministères). Dans cette situation, il faudra faire appel à l'approche systémique qui est axée non pas sur les éléments et la précision des détails, mais plutôt sur les interactions entre les éléments et la perception globale.

2. ÉTAT DE LA SITUATION

Le cadre de planification routière du Ministère¹ fait état de la poursuite de certaines orientations gouvernementales qui visent notamment à privilégier l'amélioration des réseaux de routes principales et régionales par rapport à la construction de nouveaux grands axes routiers, particulièrement en milieu urbain. En deuxième lieu, les intervenants s'entendent de plus en plus pour considérer le développement du réseau routier selon une perspective systémique, en favorisant notamment une série de solutions "modestes" réparties en plusieurs endroits plutôt que des actions d'envergure concentrées en quelques lieux spécifiques.

Ces nouvelles orientations imposent, à juste titre, l'élaboration de mesures de contrôle des abords des routes existantes et projetées afin d'éviter des développements linéaires trop denses qui:

- gênent la fluidité du trafic;
- augmentent indûment la proportion de circulation locale;
- nuisent à l'élargissement de la chaussée et aux autres améliorations futures;
- sont des causes d'accidents.

Les infrastructures routières sont une composante déterminante de l'aménagement du territoire et elles doivent, d'une part, s'harmoniser d'avantage à un environnement dont on reconnaît maintenant la fragilité; elles doivent éviter, d'autre part, de rétrécir indûment le milieu agricole qui

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. Le cadre de la planification routière du Ministère, Québec, 1980b, 12 pp, (polycopiées).

est un support essentiel à l'industrie agro-alimentaire; et finalement elles doivent contribuer à établir un milieu urbanisé mieux organisé. Au risque de se répéter, on ne peut éviter de s'interroger, au Ministère ou en région, sur la juste mesure à établir entre les investissements de construction et d'entretien des routes.

C'est dans l'esprit de ce qui précède que l'état de la situation sur la protection des infrastructures routières est évalué.

2.1 Identification des paramètres d'étude

Dans le cadre de cette étude et devant l'ampleur et l'importance du dossier pour le ministère des Transports, il s'est avéré nécessaire de déterminer des paramètres d'étude qui serviront dans un premier temps à identifier les cas-type les plus représentatifs de la problématique et, dans un deuxième temps, à dégager les points communs ou du moins les ressemblances entre ceux-ci.

Il fut donc retenu pour les besoins du dossier quatre paramètres qui seront traités en partant de l'entité la plus grande vers la plus petite:

- le cadre géographique;
- les différents milieux retenus;
- la classification fonctionnelle;
- le profil en travers type.

2.1.1 Cadre géographique

Il a été retenu pour les fins de cette étude deux délimitations territoriales d'importance:

les régions administratives du ministère des Transports et les municipalités régionales de comté (M.R.C.).

2.1.1.1 Régions administratives du ministère des Transports

Il existe actuellement sur le territoire québécois 12 régions administratives dont certaines possèdent un nombre variable de districts. Ceux-ci sont au nombre de 48 et relèvent directement de leur direction régionale respective. L'instauration de directions régionales s'est accompagné d'objectifs et de politiques qui ont été modifiés avec les années. Lors de la réorganisation administrative du ministère des Transports de 1979, les objectifs et les politiques des directions régionales étaient les suivantes¹:

Objectifs

- Assurer au niveau régional une gestion efficace des ressources consacrées à l'entretien et à la construction des infrastructures de transport ainsi qu'à l'exploitation des immeubles sous la juridiction du Ministère.
- Introduire au niveau régional la dimension transport, en représentant le ministère auprès de la population et de différents organismes publics.

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. Plan de l'organisation administrative supérieure. Québec, 1978.

Politiques

- Agir comme maître d'oeuvre de la réalisation des travaux de construction et d'entretien des infrastructures de transport et, lorsque requis, commander l'intervention des services appropriés et nécessaires à la réalisation de ces travaux.
- Prendre charge de la surveillance de tous les travaux, y inclus celle ayant trait aux ouvrages d'art tels les ponts, quais, débarcadères, viaducs, etc...
- Dans le cadre de la politique d'uniformisation de la Direction générale des opérations, référer et discuter avec la Direction de la construction tous problèmes relatifs à l'interprétation des clauses du cahier des charges et devis généraux ainsi que ceux concernant les méthodes de construction, de surveillance et de contrôle des travaux.
- Utiliser les systèmes de gestion et d'information développés par la Direction de la construction et la Direction de l'entretien et contribuer à les améliorer.
- Confier, dans la mesure du possible, aux districts de la région, la réalisation des programmes d'entretien ainsi que la surveillance des travaux de construction ou de réparation majeure des infrastructures de transport.

Afin de visualiser l'importance de chacune des directions régionales, une compilation de certaines statistiques par régions administratives est présentée au tableau 1. Le kilométrage par classes de routes, le bassin de population desservie ainsi que la superficie du territoire couvert par les directions générales sont les principales statistiques retenues.

2.1.1.2 Municipalités régionales de comté (M.R.C.)

La notion de région d'appartenance fut à l'origine de la délimitation des différentes M.R.C. telles que nous les connaissons aujourd'hui. La région d'appartenance trouve son fondement dans les communautés de base qui s'établissent tant au niveau local dans la paroisse, le village ou le quartier, qu'au niveau de plus larges ensembles, comme dans les agglomérations urbaines ou les comtés. Ces communautés de base ont généralement des racines géographiques et historiques bien ancrées.

Le gouvernement du Québec procéda à une consultation auprès des conseils et des citoyens des municipalités locales et des municipalités de comté pour la délimitation du territoire des M.R.C. Cette consultation s'est faite sur la base de zones comprenant le territoire entier des municipalités de comté et de cités et villes.

L'émission des lettres patentes confirme alors la délimitation des territoires des M.R.C., les

TABLEAU 1

RÉPARTITION PAR RÉGIONS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS,
DU KILOMÉTRAGE PAR CLASSES DE ROUTES, DE LA POPULATION ET DE LA SUPERFICIE

RÉGIONS	KILOMÉTRAGE ¹					POPULATION ³		SUPERFICIE ⁴ (km ²)
	Autoroutes	Routes principales ²	Routes régionales ²	Chemins municipaux ²	Total	Nombre	%	
01	119	1 522	842	5 861	8 344	308 971	4,9	43 116,8
02	-	1 328	105	2 170	3 603	286 902	4,6	133 223,7
3-1	333	1 274	968	1 694	4 269	693 609	11,0	816 920,5 ⁵
3-2	404	640	1 477	5 535	8 056	359 415	5,7	16 464,0
04	505	702	538	3 366	5 081	296 360	4,7	336 907,0
05	164	526	822	3 203	4 715	242 763	3,8	8 885,6
6-1	307	526	521	3 615	4 969	297 621	4,7	7 010,7
6-2	386	488	801	2 876	4 551	717 570	11,4	5 827,3
6-3	390	9	184	497	1 080	2 212 612	35,1	1 590,8
6-4	350	597	933	2 904	4 784	477 960	7,6	17 368,2
07	75	645	740	1 538	2 998	269 246	4,3	N/D
08	-	1 165	716	3 434	5 315	142 505	2,3	N/D
TOTAL	3 032	9 422	8 646	36 662	57 762	6 305 534	100	-

Notes: (1) Listing #23-510 du 11/01/85.

(2) Comprend les chaussées pavées et non-pavées.

(3) Compilation à partir de la liste des municipalités par district (1979).

(4) Comprend les territoires non-organisés, s'il y a lieu.

(5) Comprend le district 98 (708 696 km²).

modalités de représentation des municipalités locales au sein du conseil de chacune des M.R.C. et sur les autres éléments pertinents à inclure dans les lettres patentes (a. 168 et 169) de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1).

On dénombre actuellement sur le territoire québécois 95 M.R.C., deux communautés urbaines et une communauté régionale¹. Ce sont la communauté urbaine de Montréal (C.U.M.), la communauté urbaine de Québec (C.U.Q.) et la communauté régionale de l'Outaouais (C.R.O.).

2.1.2 Milieus retenus

Les distinctions entre le milieu urbain et le milieu rural varient selon les services et les ministères concernés (M.T.Q. et M.A.M.). Ceci s'explique par le fait que l'on s'y réfère soit pour établir des normes pour l'éclairage, la signalisation, etc., ou pour l'octroi de subventions. Devant ce fait accompli, il est apparu nécessaire sinon essentiel d'établir nos propres critères de détermination afin d'éviter toutes ambiguïtés puisqu'ils serviront durant toutes les étapes du projet (état de la situation, analyse, hypothèses d'intervention et recommandations).

Cependant, avant d'élaborer sur les différents milieux retenus, il serait approprié de définir

(1) QUÉBEC, Ministère des Affaires municipales. Répertoire 1985 des municipalités régionales de comté et des communautés urbaines et régionale. Québec, 1985, 177 pp.

ce que nous entendons par milieu. Le milieu est un espace naturel ou aménagé qui entoure un groupe humain sur lequel il agit, et dont les contraintes climatiques, biologiques, édaphiques (influence du sol surtout sur les plantes) psycho-sociologiques, économiques, politiques, etc., retentissent sur le comportement et l'état de ce groupe¹.

Les milieux retenus dans le cadre de cette étude sont les milieux urbain, périurbain, rural et semi-rural. Il seront définis et traités dans cet ordre.

2.1.2.1 Milieu urbain

Le milieu urbain est caractérisé par une très grande hétérogénéité dans l'utilisation du sol (résidentiel, commercial, industrielle et institutionnelle), la densité du milieu construit et une concentration de la population. Dans certains milieux et particulièrement ceux possédant un fort potentiel agricole, le territoire municipal non-protégé par la loi du zonage agricole peut correspondre à l'espace urbain.

De plus, la délimitation du milieu urbain est identifiée dans les schémas d'aménagement lorsqu'ils existent. En effet, d'après l'article 5 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, (L.R.Q., c. A-19.1) les M.R.C. sont tenues, lors de l'élaboration de leur schéma d'aménagement, de délimiter les périmètres d'urbanisation des municipalités composant leur territoire.

(1) GEORGE, Pierre (1970). Dictionnaire de la géographie. Presses universitaires de France, 448 pp.

2.1.2.2 Milieu périurbain

Le milieu périurbain est de par sa définition situé aux abords immédiats ou en périphérie du milieu urbain. D'une manière générale, cet étalement urbain se fait dans le temps et dans l'espace de trois façons¹:

- 1) en nappe de densité faible et continu;
- 2) en ruban composé de segments d'urbanisation serrée s'étendant le long d'un axe routier mais laissant des interstices non développés;
- 3) en saute-mouton et correspondant à un développement intersticiel fait d'établissements parfois compacts mais toujours dispersés les uns par rapport aux autres.

Le milieu périurbain est caractérisé par la fonction résidentielle qui domine largement sur les autres activités (commerciales et industrielles) et généralement marquée par une forme rurale d'occupation du territoire.

2.1.2.3 Milieu rural

Le milieu rural est un milieu consacré aux activités économiques primaires (agriculture, pêcheries, foresterie et mines) et possède une affectation du territoire peu diversifié.

(1) RACINE, Jean-Bernard (1970). "L'évolution récente du phénomène péri-urbain nord-américain". La revue de géographie de Montréal, Vol. 24, no 1, p. 43-54.

La Loi de protection du territoire agricole
(L.R.Q., c. P-41.1) adoptée et mise en vigueur
au dernier trimestre de 1978 a eu pour effet de
soumettre les municipalités des régions agrico-
les désignées à un contrôle serré pour:

- l'utilisation du sol;
- le lotissement;
- l'aliénation des terres;
- l'enlèvement de la terre arable;
- la coupe d'arbres dans une érablière.

Les activités du milieu rural peuvent être
classés en quatre grands groupes: élevage
(animaux de boucherie, laitier, etc.), pâturage
(en rotation, en enclos, extensif, etc.), ex-
ploitation de plantes herbacées (céréales,
plantes oléagineuse, foins, etc.) et exploita-
tion de plantes ligneuses (pépinières, vergers,
plantations, etc.).

2.1.2.4 Milieu semi-rural

La majeure partie de ce milieu possède une
fonction résidentielle et peut présenter égale-
ment des activités des secteurs secondaires et
tertiaires reliées aux activités primaires
(usine de sciage, abattoir, crèmeries, services
commerciaux agricoles, ventes de produits agri-
coles, etc.).

Le milieu semi-rural correspond généralement
à des hameaux. Ils se définissent comme étant
une agglomération de quelques habitations rura-

les qui se place entre le village ou la ferme isolée dans la hiérarchie des formes d'habitat.

2.1.3 La classification fonctionnelle¹

Le ministère des Transports est actuellement le principal gestionnaire du réseau routier québécois et a sous sa responsabilité environ 60 000 km de routes et de chemins.

2.1.3.1 Introduction

Le Ministère a développé, à la fin des années 60, le système de numérotation routière. Ce système sert actuellement de base à la gestion courante, tient lieu de classification routière et se répartit comme suit:

Autoroutes: les numéros compris entre 1 et 99
et les numéros compris entre 400
et 999.

Routes les numéros compris entre 100
principales: et 199.

Routes les numéros compris entre 200
secondaires: et 399.

Le système de numérotation, dont les types de routes sont insuffisamment définis, a évolué rapidement au cours des dernières années,

(1) Cette section est inspirée de la brochure "Proposition de classification fonctionnelle: réseaux national, régional et collecteur". Ministère des Transports, Québec 1985b, 25 pp.

suite à l'expansion et à l'amélioration des réseaux autoroutier et routier. Cette situation a fait en sorte que plusieurs routes auraient dû être reclassées, n'ayant plus la vocation qui leur était assignée au départ. Or, étant donné qu'une mise à jour du système impliquerait plusieurs changements de numéros, un reclassement des routes s'avère en pratique très difficile.

Aux prises avec les difficultés provenant d'un système plus ou moins adéquat, le ministère des Transports s'est employé à développer plus récemment un nouveau système: la classification fonctionnelle.

2.1.3.2 Définition

La classification fonctionnelle est une hiérarchie des routes à partir de leurs fonctions respectives. Cette hiérarchisation est établie d'après des critères démographiques et socio-économiques définis, rejoignant ainsi les systèmes de classification routière existant dans les autres provinces canadiennes et aux Etats-Unis.

D'autres facteurs, tels le volume de circulation ou le design d'une route, peuvent contribuer à préciser davantage une classe donnée de route. C'est toutefois la fonction d'une route qui détermine sa classe. Le volume de circulation ou la qualité

d'une route peuvent être également utilisés comme critères dans le choix d'axes routiers privilégiés.

2.1.3.3 Objectifs

Le premier objectif de la classification fonctionnelle (C.F.) est de constituer un outil de gestion et de planification afin de faciliter l'élaboration et la mise en oeuvre de politiques de transport, tel que prescrit dans la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M-28).

L'établissement de fonctions routières facilitera l'évaluation réaliste des classes et ainsi apportera une uniformisation et une rationalisation des interventions correspondant à l'établissement de priorités en matière d'amélioration et d'entretien.

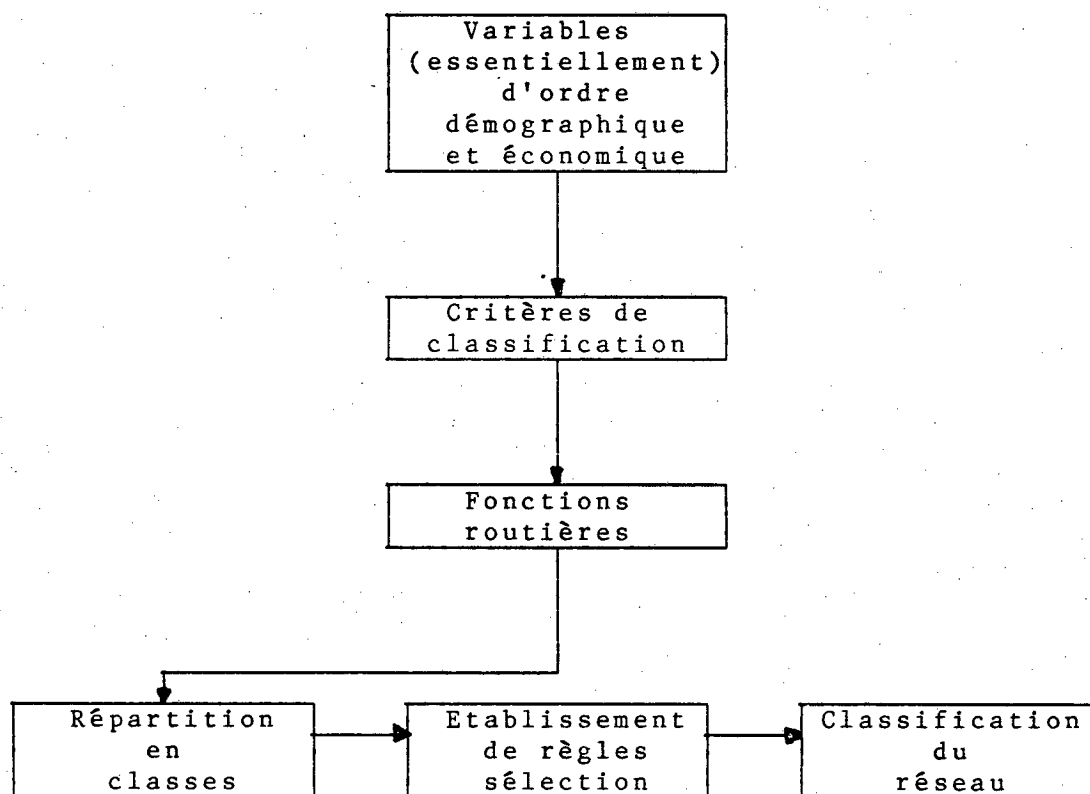
La classification fonctionnelle pourra servir de base à l'établissement d'une politique de partage des responsabilités entre le ministère des Transports et les municipalités du Québec.

Enfin, dans le cadre de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, (L.R.Q., c. A-19.1) la classification fonctionnelle pourra constituer un outil d'aménagement du territoire pour les municipalités régionales de comté (M.R.C.) appelées à confectionner leur schéma d'aménagement.

2.1.3.4 Processus d'élaboration

La démarche utilisée consiste d'abord à identifier les éléments ou variables dont dépendent étroitement les fonctions et à définir des critères de classification pour chacune des variables. Pour comprendre la façon dont le système de classification a été élaboré, on peut se référer à la figure 3.

FIGURE 3: PROCESSUS D'ÉLABORATION DE LA CLASSIFICATION FONCTIONNELLE



Les règles de sélection constituent les normes visant à choisir entre deux ou plusieurs routes qui peuvent remplir une fonction désignée, afin d'éviter une surélévation de la classe de certaines routes. Ces règles ont été élaborées suite à l'application du système de classification sur le réseau routier.

2.1.3.5 Résumé du cadre de classification proposé

Une proposition de classification routière est complétée pour les réseaux de classe nationale, régionale et collectrice. Présentement, le ministère des Transports complète des travaux visant à fixer un cadre de classification pour les réseaux de classe locale et d'accès aux ressources.

Le tableau 2 nous présente une énumération des principales fonctions correspondant à différentes classes de routes.

TABLEAU 2

RÉSUMÉ DU CADRE DE CLASSIFICATION PROPOSÉ

CLASSE	SOUS-CLASSE	PRINCIPALES FONCTIONS
N A T I O N A L E		. grands axes routiers interrégionaux . liaisons des agglomérations urbaines principales (pôles d'attraction) . couloirs et circuits touristiques . accès aux grandes infrastructures de transport (aéroport international ou national, traverse nationale, port d'importance internationale ou nationale)

CLASSE	SOUS-CLASSE	PRINCIPALES FONCTIONS
R É G I O N A L E		. relier une agglomération urbaine principale à une agglomération urbaine principale d'un État voisin . relier une agglomération urbaine secondaire à une agglomération urbaine principale . relier entre elles deux agglomérations urbaines secondaires . relier un centre industriel à une agglomération urbaine . accès aux infrastructures de transport régionales et aux stations touristiques
C O L L E C T R I C E	ROUTE COLLECTRICE RUE COLLECTRICE	. liaisons des centres ruraux aux agglomérations urbaines . liaisons des centres ruraux isolés à des dessertes aériennes et maritimes . accès aux parcs fédéraux ou provinciaux . liaisons entre des quartiers résidentiels et desserte des principaux points d'intérêt d'une agglomération

2.1.3.6 État d'avancement du dossier

1. Au ministère des Transports

Un cadre de classification routière pour les réseaux national, régional et collecteur a été présenté aux autorités du Ministère et a obtenu un accord de principe. Par la suite, une proposition de classification des réseaux en question a fait l'objet d'un consensus avec les régions du Ministère.

2. A titre de projet pilote

Dans le cadre des expériences-pilote de

décentralisation, et après des modifications mineures, quatre M.R.C. (Bécancour, La Matapédia, Matawinie et Roussillon) acceptaient la proposition de la classification fonctionnelle du Ministère pour les réseaux national, régional et collecteur. L'expérience s'est avérée positive.

3. Comme intégration aux schémas d'aménagements

En août 1984, suite à une rencontre entre le Ministère et le Secrétariat à l'aménagement et à la décentralisation (S.A.D.), une proposition fut alors mise de l'avant par ces derniers à l'effet d'intégrer aux schémas d'aménagement des M.R.C. la nouvelle classification routière développée par le M.T.Q. et présentée aux M.R.C. dans le cadre des expériences-pilote. Ils soulignaient à cet effet que le réseau routier était un élément important en matière d'aménagement du territoire et de développement économique, d'où le bien-fondé d'en faire état au cours de la préparation des schémas d'aménagement.

Conscient que le nouveau système de classification faisait appel à une démarche différente de celle du passé qui, sans être des plus complexe, demandait d'être bien comprise, le Ministère a opté pour une phase intermédiaire de consultation auprès des M.R.C.

Cette démarche de consultation auprès de M.R.C. est présentement en cours grâce à une étroite collaboration entre la Direction de la programmation, les directions régionales et les bureaux de districts.

C'est au début de 1986 que l'officialisation de la classification fonctionnelle est prévue par l'intermédiaire des articles 11 et 16 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1).

4. Comme problématique d'implantation

Concurremment à la consultation auprès des M.R.C. sur la classification fonctionnelle, le Ministère finalisera les modalités de son implantation d'ici la fin de 1985.

Sur le plan légal, il paraît assez clair que le Ministre possède déjà les pouvoirs nécessaires pour implanter la C.F. sans bouleverser le cadre légal actuel composé essentiellement de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8) et de la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M-28).

Sur le plan administratif, l'impact négatif de l'implantation de la C.F. peut être grandement minimisé si on s'abstient de toute modification majeure de la numérotation existante de route. Cela permettrait de maintenir la continuité aux niveaux de

la comptabilité, des statistiques et des données techniques sur le réseau routier. Diverses compilations souhaitables impliquant d'une part la C.F. et d'autre part des données comptables, statistiques ou techniques pourraient se réaliser avec un effort minime par voie d'informatique. Enfin, la structure budgétaire pourrait être modifiée pour correspondre aux catégories de la classification fonctionnelle.

L'implantation de la C.F. au M.T.Q. doit nécessairement passer par son utilisation judicieuse aux niveaux de la confection de programmes routiers, de la conception géométrique et structurale de routes et de la définition de leur niveau approprié de service. Une période suffisante devrait être allouée avant de recommander l'adoption de nouvelles procédures et normes incorporant la C.F.

Il est cependant possible d'établir dès maintenant une première équivalence en terme de normes techniques entre les classes de la classification actuelle et celle de la C.F. Or, il revient aux utilisateurs principaux des normes d'évaluer l'opportunité et d'initier les démarches nécessaires à leur revision officielle.

Finalement, sur le plan des politiques de gestion, un cadre de classification unique

avec des critères uniformes apparaît essentiel surtout dans le contexte actuel de gestion du réseau, le Ministère étant le principal intervenant en la matière. Dans ce contexte, il a été constaté que certaines M.R.C. ont déjà inclus dans leur proposition d'aménagement un cadre de classification routière qui correspond jusqu'à un certain point à celui préconisé par le Ministère sans toutefois s'y coller tout à fait. Cette situation risque de faire en sorte que l'on se retrouvera avec plusieurs systèmes de classification qu'il serait par la suite difficile de comparer entre eux. Une position ferme devra être prise puisque les critères déjà établis prennent en considération les disparités régionales.

2.1.4 Profils en travers type

Le profil en travers type représente la coupe transversale d'une route. L'assiette de la route se compose de deux parties distinctes: les éléments géométriques et les éléments de drainage.

2.1.4.1 Éléments géométriques

Les éléments géométriques ont pour principale fonction d'assurer le confort et la sécurité de la route tandis que les éléments de drainage s'ajoutent aux premiers de façon accessoire pour former un tout au

niveau de la mise en place de l'infrastructure routière dans la réalité du terrain.

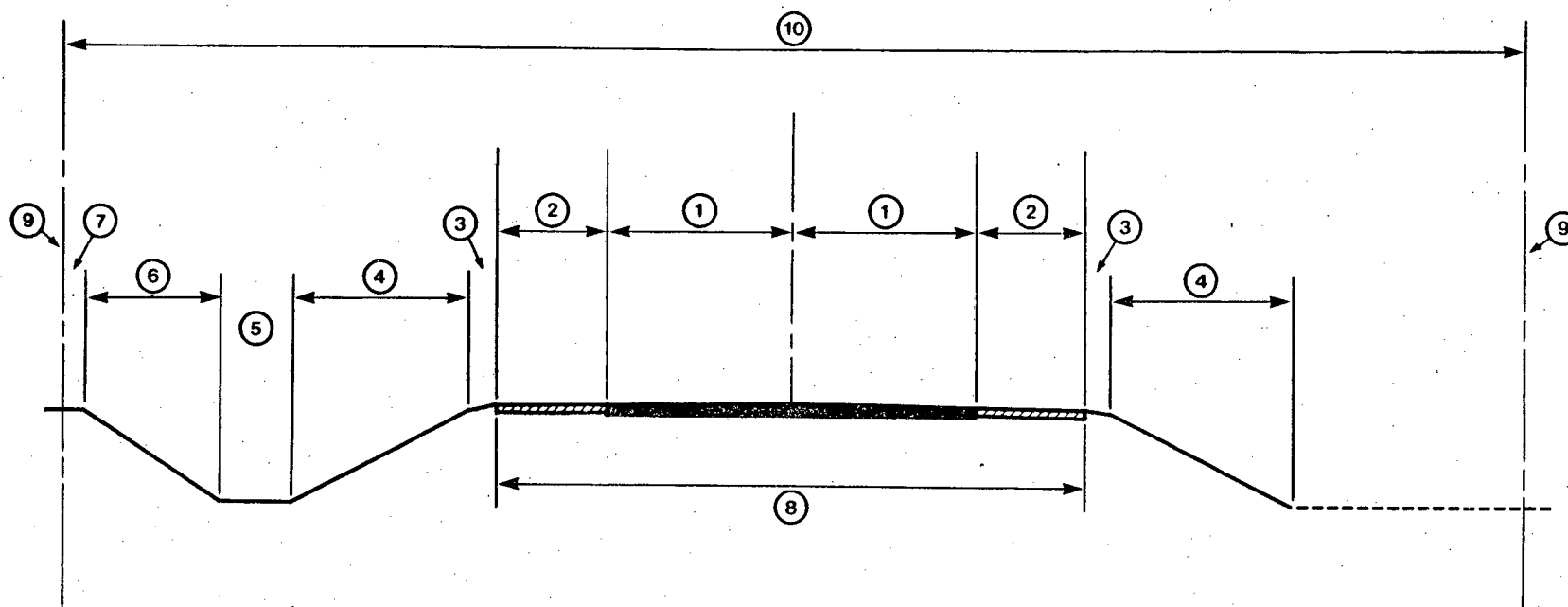
Les éléments géométriques importants sont la chaussée, les accotements suivis des arrondis et des talus extérieurs en milieu rural (figure 4).

- . la chaussée est composée de voies d'une largeur de 3,65 m; cette mesure est considérée comme idéale pour répondre aux besoins de circulation de transit et des débits de circulation importants;
- . les accotements servent de support à la chaussée et permettent les arrêts d'urgence et d'éviter les collisions frontales en créant l'espace nécessaire (3,0 m) au refuge nécessaire lors d'un dépassement imprévu;
- . les arrondis revêt une importance essentielle pour la sécurité des véhicules qui quittent la route (0,3 m);
- . les talus extérieurs ont comme principale fonction de prévenir le plus possible le capotage des véhicules qui quittent la route (pente recommandée de 6:1).

2.1.4.2 Éléments de drainage

La deuxième partie de la coupe transversale de la route concerne son drainage.

Figure 4 : PROFIL EN TRAVERS TYPE



ÉLÉMENTS GÉOMÉTRIQUES

- ① chaussée
- ② accotement
- ③ arrondi
- ④ talus extérieurs

ÉLÉMENTS DE DRAINAGE

- ⑤ fossé
- ⑥ talus de déblai
- ⑦ berge

- ⑧ plate-forme
- ⑨ limite d'emprise
- ⑩ emprise

Bien qu'en terrain plat la chaussée est la plupart du temps surélevée par rapport au terrain naturel environnant, on procède généralement au drainage par des fossés adjacents à la plate-forme de la route (figure 4).

- . les fossés ont comme rôle principal de drainer efficacement les terrains avoisinants et les propriétés riveraines de la route; pour y arriver il faut creuser le sol d'une profondeur de 0,5 mètre et d'une largeur de 1 mètre;
- . le talus de déblais situé entre le fossé et la berge adjacente à la clôture d'emprise doit avoir une pente de 2:1, celle-ci est le minimum accepté pour la stabilité des talus;
- . la berge est la partie de terrain surélevée bordée par le talus de déblais et la limite de l'emprise; il est jugé nécessaire de conserver 1 mètre de berge afin que la clôture demeure le plus possible en position.

2.1.4.3 Normes

L'ensemble du réseau routier québécois entretenu par le ministère des Transports (près de 50% du réseau public) se divise en classes et elles sont basées sur les services offerts aux usagers. Les prin-

cipales classes sont: l'autoroute, la route principale, la route régionale et la route locale. Le tableau 3 donne les caractéristiques générales de ces classes de routes.

TABLEAU 3
CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES CLASSES DE ROUTES

	AUTOROUTES	ROUTES PROVINCIALES	ROUTES REGIONALES	ROUTES LOCALES
Circulation	Mobilité optimale	Considération secondaire	Circulation et accès	Considération secondaire
Accès aux riverains	Aucun accès	Considération secondaire	sont d'égale importance	Considération première
Débits de circulation (j.m.a) véh./jour	Plus 8,000	500 - 30,000	200 - 10,000	Ne s'applique pas
Caractéristiques de l'écoulement de la circulation	Ecoulement libre	Ecoulement ininterrompu sauf si dispositifs de régulation de la circulation	Ecoulement interrompu	Ecoulement interrompu
Vitesse praticable moyenne hors pointe (km/h)	milieu rural 80-100 milieu urbain 70-100	milieu rural 70-100 milieu urbain 50-70	milieu rural 60-90 milieu urbain 30-50	milieu rural 50-80 milieu urbain 30-50

Les classes de routes possèdent des fonctions et des normes différentes selon qu'elles traversent un milieu rural ou un milieu urbain. De plus, le débit journalier moyen annuel (DJMA) affectera les normes pour certaines catégories de routes. Le DJMA se définit comme étant le rapport du débit annuel au nombre de jours de l'année (tableaux 4 et 5).

TABLEAU 4

NORMES ET FONCTIONS DES DIFFÉRENTES CLASSES DE ROUTES EN MILIEU RURAL

CLASSE	TYPE	VOIES		ACCOTEMENT ¹		TERRE-PLEIN CENTRAL (m)	PLATE- FORME (m)	EMPRISE NORMALISEE	VITESSE DE REFERENCE (km/h)	FONCTIONS
		Nombre	larg. (m)	INTERIEUR (m)	EXTERIEUR (m)					
Autoroute	Chaussées séparées	4	3,65	1,30	3,00	26,00	46,60	90,00	100	Dessert un fort trafic de transit sur de gran- des distances
		6	3,65	3,00	3,00	15,00 min. ²	54,00	90,00	100	
Principale	Voies contiguës	2	3,25 ⁶	2,00	2,00	N.A.	10,50	30,00	100	Dessert un fort transit sur de longues distan- ces
			3,50 ⁷	2,50	2,50	N.A.	12,00	35,00	100	
			3,65 ⁸	3,00	3,00	N.A.	13,30	40,00	100	
Secondaire	Voies contiguës	2	3,00 ³	2,00	2,00	N.A.	9,00	25,00	100	Dessert un trafic de transit sur des distan- ces moyennes
			3,25 ⁴	2,50	2,50	N.A.	10,50	30,00	100	
			3,50 ⁵	3,00	3,00	N.A.	12,00	35,00	100	
Locale	Voies contiguës	2	3,00 ⁹	1,00	1,00	N.A.	8,00	20,00	90	Dessert un trafic irrè- gulier et généralement faible sur de courtes distances
			3,25 ⁵	1,50	1,50	N.A.	9,00	25,00	90	
				2,00	2,00	N.A.	10,50	30,00	90	

Notes: (1) Lorsqu'on prévoit une glissière de sécurité, une berme de 1,00 m est requise en surlargeur à l'accotement.

(2) Lorsque des contraintes physiques interviennent et ne permettent qu'un terre-plein central de moins de 15 m, on doit y installer des dispositifs de prévention contre les collisions frontales et les objets fixes (tours d'éclairage, lanpadaires, etc.).

(3) Pour un débit de 400 véhicules (DJMA) ou moins.

(4) Pour un débit de 400 à 2000 véhicules (DJMA).

(5) Pour un débit supérieur à 2000 véhicules (DJMA).

(6) Pour un débit de 750 véhicules (DJMA) ou moins.

(7) Pour un débit de 750 à 2000 véhicules (DJMA).

(8) Pour un débit supérieur à 2000 véhicules (DJMA).

(9) Pour un débit de 2000 véhicules (DJMA) ou moins.

TABEAU 5

NORMES ET FONCTIONS DES DIFFÉRENTES CLASSES DE ROUTES EN MILIEU URBAIN

CLASSE	TYPE	VOIES		ACCOTEMENT	ACCOTEMENT	TERRE-PLEIN	TERRE-PLEIN	EMPRISE	VITESSE DE	FONCTIONS
		Nombre	larg. (m)	INTERIEUR (m)	EXTERIEUR (m)	CENTRAL (m)	LATERAL (m) ¹			
Autoroute	Chaussées séparées	4	3,65	1,30	3,00	16,30	9,00	25,00	100 ou 90	Dessert un fort trafic local et de transit
		4	3,65	1,30	3,00	4,50	9,00	20,00	100 ou 90	
		6	3,65	3,00	3,00	7,00	9,00	25,00	100 ou 90	

CLASSE	TYPE	VOIES		STATIONNEMENT (m)	TROTTOIR (m)	TERRE-PLEIN CENTRAL (m)	EMPRISE ³ (m)	GENRE	VITESSE DE REFERENCE (km/h)	FONCTIONS
		Nombre	larg. (m)							
Principale	Voies contiguës	4	3,50/4,20 ²	N.A.	1,50	N.A.	20,00	Sans stationnement	80, 70, 60 ou 50	Dessert le trafic local et de transit
			3,50	3,00	1,50	N.A.	25,00	Stationnement des 2 côtés	80, 70, 60 ou 50	
	Chaussées séparées	4	4,30	N.A.	1,50	5,00	28,00	Sans stationnement	100, 90, 80 ou 70	Dessert le trafic local et de transit
			3,65/4,30 ²	3,00	1,50	5,00	32,00	Stationnement des 2 côtés	100, 90, 80 ou 70	
	Chaussées séparées	6	3,65/4,30 ²	N.A.	1,50	5,00	35,00	Sans stationnement	100, 90, 80 ou 70	Dessert le trafic local et de transit
			3,65/4,30 ²	3,00	1,50	5,00	40,00	Stationnement des 2 côtés	60 ou moins	
Secondaire	Voies contiguës	2	3,50/4,20 ²	3,00	1,50	N.A.	15,00	Stationnement d'un côté	80, 70, 60 ou 50	Dessert le trafic local et de transit
			3,50	3,00	1,50	N.A.	17,50	Stationnement des 2 côtés	80, 70, 60 ou 50	
Locale	Voies contiguës	2	3,00 @ 3,50	N.A.	1,50	N.A.	9,00 @ 11,00	On ajoute 2,50 m pour un stationnement	50	Dessert un trafic restreint et sur de courtes distances

Notes: (1) Cet espace devrait être dégagé de tout objet fixe.

(2) Près de la bordure ou du trottoir, on ajoute 0,70 m à la largeur de la voie de gauche.

(3) Pour compléter la plate-forme, une banquette est ajoutée de chaque côté à l'extérieur du trottoir ou de la bordure; la largeur de la banquette peut varier de 0,80 m à 1,50 m.

Tiré du: Cahier des normes, tome 1, Ministère des Transports du Québec, Québec, 1980a.

2.1.5 Bilan

Les paramètres d'étude serviront dans un premier temps à identifier les cas-type les plus représentatifs de la problématique et, dans un deuxième temps, à dégager les points communs ou du moins les ressemblances entre ceux-ci.

Il fut retenu quatre paramètres d'analyse: le cadre géographique, les milieux retenus, la classification fonctionnelle et le profil en travers type.

Cadre géographique

Il a pour principale fonction de situer et de préciser la localisation des différents cas-types. Deux délimitations territoriales d'importance furent retenues: les régions administratives (12) du ministère des Transports du Québec (M.T.Q.) avec leurs districts (48) et les municipalités régionales de comté (M.R.C.) au nombre de 95, les Communautés urbaines de Montréal (C.U.M.) ou de Québec (C.U.Q.) ainsi que la communauté régionale de l'Outaouais (C.R.O.).

Milieux retenus

Les distinctions entre les milieux varient selon les différents ministères. Il fut donc nécessaire d'établir nos propres critères de détermination afin d'éviter toutes ambiguïtés puisqu'ils serviront durant toutes les étapes

de l'étude. Ils permettront de dégager certaines similitudes entre les cas d'envahissement de l'emprise ou d'irrégularités d'exploitation en marge du réseau pour les différents milieux. De plus, ils pourront révéler certains "patterns d'infractions" en marge du réseau pour certains éléments d'analyse (voir la figure 2, page 6; Cadre d'interaction entre les éléments déterminant la protection des infrastructures routières). Les quatre milieux retenus sont les milieux urbain, périurbain, rural et semi-rural.

Milieu urbain

Caractéristiques

- . très grande hétérogénéité dans l'utilisation du sol (résidentielle, commerciale, institutionnelle et industrielle);
- . densité du milieu construit;
- . concentration de la population.

Indices

- . territoire non-protégé par la Loi de protection du territoire agricole (L.R.Q., c. P-41.1);
- . périmètre d'urbanisation (milieu urbain) est identifié dans les schémas d'aménagement (Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1)).

Milieu périurbain

Caractéristiques

- . situé aux abords ou en périphérie du milieu urbain;
- . fonction résidentielle prédomine sur les autres activités;
- . généralement marquée par une forme rurale d'occupation du territoire.

Indice

- . étalement urbain se fait généralement le long d'un axe routier et peut être composé de segments d'urbanisation serrés pouvant laisser des interstices non développés.

Milieu rural

Caractéristiques

- . affectation du territoire peu diversifiée consacrée à l'agriculture (élevage, pâturage et culture).

Indice

- . territoire protégé par la Loi de protection du territoire agricole (L.R.Q., c. P-41.1).

Milieu semi-rural

Caractéristiques

- . prédominance de la fonction résidentielle;

- . peut présenter des activités reliées à l'agriculture (abattoir, crèmeries, etc.).

Indice

- . correspond généralement à des agglomérations de quelques habitations rurales (hameaux) situés à l'écart des villages.

Classification fonctionnelle

La classification fonctionnelle est une hiérarchie des routes à partir de leurs fonctions respectives. Cette hiérarchisation est établie d'après des critères démographiques et socio-économiques définis, rejoignant ainsi les systèmes de classification routière existant dans les autres provinces canadiennes et aux Etats-Unis.

D'autres facteurs, tels le volume de circulation ou le design d'une route, peuvent contribuer à préciser davantage une classe donnée de route. C'est toutefois la fonction d'une route qui détermine sa classe. Le volume de circulation ou la qualité d'une route peuvent être également utilisés comme critères dans le choix d'axes routiers privilégiés.

Une proposition de classification routière est complétée pour les réseaux de classe nationale, régionale et collectrice¹. Le ministère des Transports complète actuellement des travaux

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. Proposition de classification fonctionnelle: réseaux national, régional et collecteur. Québec, 1985b, 25 pp.

visant à fixer un cadre de classification pour les réseaux de classe locale et d'accès aux ressources.

Conscient que le nouveau système de classification faisait appel à une démarche différente de celle du passé, qui sans être des plus complexe, demandait d'être comprise, le Ministère a opté en 1985 pour une phase intermédiaire de consultation auprès des 95 M.R.C. A la fin de l'année 1985, 80 d'entre elles avaient exprimé leurs inquiétudes quant au nouveau système proposé. Ces inquiétudes se rattachent toutes au problème du partage des responsabilités, tant du point de vue de la construction, que de l'amélioration et de l'entretien.

Une C.F. qui prend en considération les disparités régionales et établit clairement une politique de partage des responsabilités routières basée sur le principe de l'efficacité, devient un outil indispensable pour l'étude sur la protection des infrastructures routières.

Ce paramètre d'étude nous permettra pour les étapes subséquentes de prioriser nos hypothèses d'intervention et nos recommandations selon les trois premières catégories de la classification fonctionnelle.

Profil en travers type

Le profil en travers type représente la coupe transversale d'une route. L'assiette de la

route se compose de deux parties distinctes: les éléments géométriques (chaussée, accotements, arrondis et talus extérieurs) et les éléments de drainage (fossés, talus de déblais et berge).

Les éléments géométriques ont pour principale fonction d'assurer le confort et la sécurité de la route tandis que les éléments de drainage s'ajoutent aux premiers de façon accessoire pour former un tout au niveau de la mise en place de l'infrastructure routière dans la réalité du terrain.

Le profil en travers type nous servira, dans un premier temps, pour l'analyse (chapitre 3) des différents cas-type de l'échantillonnage et, dans un deuxième temps, à élaborer certaines hypothèses d'intervention et influencer ainsi quelque unes de nos recommandations.

2.2 Identification des éléments d'analyse

2.2.1 Accès

2.2.1.1 Préoccupations du ministère des Transports

Pour parer à l'efficacité et à la sécurité, le ministère des Transports doit à l'intérieur des limites de la Loi sur la voirie, (L.R.Q., c. V-8) s'efforcer d'établir les mesures jugées les plus propices à cet effet sur la route et à ses abords.

En plus d'acquérir les terrains indispensables à la réalisation de la route, le ministère des Transports, en collaboration avec les propriétaires riverains, limite le nombre des 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.

Toute une section d'un cahier de normes explicite cette volonté du Ministère de rendre les routes plus sûres par une réglementation des accès.

Examinons ensemble nos instruments de protection concernant l'accessibilité à nos infrastructures routières ainsi que leurs efficacités.

2.2.1.2 Instruments de protection

1. Outils législatifs

Les espaces occupés par les infrastructures de transport routières se caractérisent en général par leur valeur stratégique, leurs impacts économique et social importants et leur effet structurant en matière d'aménagement du territoire. Si le régime foncier de certains équipements s'apparente à celui appliqué aux bâtiments gouvernementaux, il n'en est pas de même pour tous les chemins, ponts ou autres travaux nécessaires construits, ou reconstruits, par le gouvernement en vertu de la Loi sur la voirie

(L.R.Q., c. V-8). Ceux-ci sont, restent ou deviennent la propriété des municipalités dans les limites desquelles ils sont situés (L.R.Q., c. V-8, a. 90). Ces propriétés "tréfoncières" échappent ainsi à la politique gouvernementale de gestion du domaine public foncier.

En vertu de la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M-28, a. 3.j), le ministre doit plus particulièrement veiller à l'application de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8).

A la section II, de cette dernière loi qui traite de la construction des routes et des ponts, nous y trouvons l'article 10,3 qui se lit comme suit: "...le ministre des Transports peut déterminer ce qui doit faire partie des travaux de construction ou de reconstruction et de ce qui doit être classé comme faisant partie du coût de construction ou de reconstruction". L'article 10,6 fait référence aux accès en ces termes: "...le ministre des Transports peut acquérir à l'amiable ou par expropriation tout immeuble jugé nécessaire à ces fins ou pour donner accès à des propriétés isolées de la route ...".

A la section IV de la Loi sur la Voirie (L.R.Q., c. V-8) qui traite de l'entretien et de la réparation des chemins et des ponts nous y retrouvons l'article 44 qui se lit comme suit: "Si pour avoir accès à un terrain, il est nécessaire de passer sur le fossé d'un chemin que le ministre des Transports entretient,

le Tribunal de l'expropriation, à la requête du ministre des Transports ou du propriétaire ou de l'occupant de ce terrain, lorsque le surintendant général de l'entretien et de la réparation des chemins n'a pu s'entendre avec ce propriétaire ou cet occupant, règle de quelle manière sont faits les ouvrages nécessaires pour permettre cet accès et par qui sont supportées les dépenses de construction et d'entretien de cet ouvrage."

Cet article oblige le ministre des Transports à régler la manière dont seront faits les ouvrages pour permettre à un propriétaire riverain l'accès à une route entretenue par le Ministère.

2. Outils normatifs

Le cahier des normes du ministère des Transports s'est inspiré en grande partie du manuel publié par l'association américaine appelée "American Association of State Highway and Transport Officials" qui est en fait la somme des expériences recueillies partout en Amérique du Nord. Notre cahier des normes s'est aussi inspiré du manuel de l'Association des routes et transports du Canada, de même que des publications plus récentes de sommités reconnues dans le domaine.

Les cahiers des normes (3 tomes) renferment les principes fondamentaux des différentes disciplines et servent en quelque sorte de guide

pour tous les exécutants de projets routiers. Leur emploi permet à tous de travailler suivant une même pensée et de communiquer avec une uniformité d'expression. Ces normes sont officielles et s'avèrent donc les seules autorisées dans l'utilisation des projets préparés par le ministère des Transports du Québec.

La Direction générale du génie a le mandat et la responsabilité de coordonner et d'animer les études, la rédaction et la révision des normes selon les besoins et les exigences de l'évolution technologique. Elle travaille en étroite collaboration avec les utilisateurs et les normes présentées dans ces cahiers sont le fruit d'échanges constants avec la Direction générale des opérations.

La section 2.8 du tome 1 du cahier des normes¹ établit la réglementation des accès.

Le ministère des Transports distingue trois types d'entrées: l'entrée privée, l'entrée principale de ferme et l'entrée commerciale. Dans le premier cas, la largeur carrossable de l'entrée privée ne doit jamais dépasser six mètres; dans le cas de l'entrée principale de ferme, la largeur carrossable maximale est de huit mètres; quant à l'entrée commerciale, elle ne peut dépasser 11 mètres, sauf certains cas devant faire l'objet d'une étude particulière.

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. Cahier des normes, tome 1. Direction générale du génie, Québec, 1980a.

Qu'il s'agisse d'une entrée privée, d'une entrée principale de ferme ou d'une entrée commerciale, toute personne ou société désirant construire une nouvelle entrée le long d'une route entretenue par le ministère des Transports doit au préalable en faire la demande à un bureau de district du Ministère. Par la suite, le demandeur reçoit la documentation pertinente indiquant, entre autres, la largeur carrossable de l'entrée, la pente du talus, le profil de l'entrée et s'il y a lieu la longueur et le diamètre du tuyau.

Après avoir reçu son permis, le propriétaire riverain effectue les travaux de construction de façon intégrale et à ses frais, conformément aux conditions que comporte le permis qui lui a été accordé.

Une fois les travaux terminés, le responsable du district en fait l'inspection. Si les résultats satisfont aux normes, il en certifie la conformité.

Dans le cas contraire, un avis de non-conformité est transmis au propriétaire, lui enjoignant de faire les modifications qui s'imposent. Si la non-conformité persiste après un délai de trente jours, le responsable du district prend en vertu de la loi les dispositions nécessaires pour faire respecter les normes en vigueur, et ce au frais du propriétaire riverain.

2.2.1.3 Constatations sur l'efficience des instruments de protection

De nombreuses études théoriques et empiriques ont reconnu l'effet structurant des voies de circulation sur l'évolution économique d'une agglomération. Cependant, on ne doit pas en conclure que, pour tout investissement en matière de nouvelles structures routières, il en résulte automatiquement un essor économique comparable. La seule chose qu'on affirme, c'est que la route a une influence sur la localisation des futurs développements. Notre réflexion sur la protection des infrastructures routières commandent l'élaboration de mesures de contrôle des abords des routes existantes et projetées afin d'éviter des développements linéaires trop denses qui gênent la fluidité du trafic, augmentent indûment la proportion de circulation locale, nuisent à l'élargissement de la chaussée et aux autres améliorations futures, et sont des causes d'accidents. Le Ministère estime qu'il est opportun que les autorités régionales et municipales se préoccupent également de la protection de l'intégrité des infrastructures routières au moment de l'élaboration du schéma d'aménagement et de plans d'urbanisme.

Les outils législatifs et normatifs dont dispose actuellement le Ministère apparaissent difficiles d'application pour contrer les droits d'accessibilité aux routes entretenues par le Ministère, que se donne un très fort pourcentage de riverains à nos emprises routières.

A ce stade de l'état de la situation, nous nous permettons trois regards ponctuels sur des sections de routes démontrant des abus d'accessibilité. Les critères de sélection suivants ont servi pour arrêter notre choix de sections de routes:

- . elles sont géographiquement situées dans trois régions différentes;
- . elles concernent une route nationale, régionale ou collectrice majeure;
- . elles traversent des milieux ruraux, semi-ruraux, urbains et périurbains;
- . elles représentent, autant que possible, des routes à profils types différents.

Chacune des sections de routes est illustrée par un plan d'utilisation avec légende et photographies appropriées. Les régions, routes et sections choisies sont:

- 1) Montréal sud (6-2), route 138, section Châteauguay / Sainte-Martine (figure 5).
- 2) Chaudière (3-2), route 173, section Lévis / Saint-Henri (figure 6).
- 3) Québec (3-1), route 138, à l'intérieur des limites municipales de Saint-Augustin-desmaures (figure 7).

PHOTO 1*: Milieu urbain

LOCALISATION: Rte 138, limite nord du territoire non-protégé de Châteauguay par la Loi sur la protection du territoire agricole

ACCES: non-conforme

VITESSE AFFICHEE: 70 km/h

COMMENTAIRES:

- . stationnement dans l'em-
prise du M.T.Q.
- . fossés comblés

PHOTO PRISE: 1985-09-23

PHOTO 2*: Milieu semi-rural

LOCALISATION: Rte 138, entre la limite du territoire non-protégé de Mercier par la Loi sur la protection du territoire agricole et la limite de la paroisse de Ste-Martine

ACCES: conforme

VITESSE AFFICHEE: 90 km/h

COMMENTAIRE:

- . plusieurs résidences con-
tigües avec terres en cul-
ture dissiminées

PHOTO PRISE: 1985-09-23



* Pour la localisation des photos et des informations complémentaires, se référer à la figure 5.



PHOTO 3*: Milieu rural

LOCALISATION: Rte 138, près de la limite de la paroisse de Ste-Martine

ACCES: conforme

VITESSE AFFICHEE: 90 km/h

COMMENTAIRES:

- . affectation du territoire peu diversifiée
- . bâtiments de ferme et résidence principale sont distancés des autres propriétés

PHOTO PRISE: 1985-09-23



PHOTO 4*: Milieu urbain

LOCALISATION: Rte 138, à l'intérieur des limites de la paroisse de Ste-Martine

ACCES: non-conforme

VITESSE AFFICHEE: 50 km/h

COMMENTAIRES:

- . accès à la largeur des terrains des commerces et institutions
- . stationnement interdit des deux côtés de la route 138
- . trafic lourd et circulation de machineries agricoles

PHOTO PRISE: 1985-09-23

* Pour la localisation des photos et des informations complémentaires, se référer à la figure 5.

PHOTO 5*: Milieu semi-rural

LOCALISATION: Rte 138, entre la limite de la paroisse de Ste-Martine et la limite du territoire non-protégé de Mercier par la Loi sur la protection du territoire agricole

ACCES: conforme

VITESSE AFFICHEE: 90 km/h

COMMENTAIRE:

- . plusieurs résidences contiguës avec terres en culture dissiminées

PHOTO PRISE: 1985-09-23

PHOTO 6*: Milieu périurbain

LOCALISATION: id photo 5

ACCES: non-conforme

VITESSE AFFICHEE: 90 km/h

COMMENTAIRE:

- . développement résidentiel en nappe de densité faible (résidences unifamiliales)

PHOTO PRISE: 1985-09-23



* Pour la localisation des photos et des informations complémentaires, se référer à la figure 5.



PHOTO 7*: Milieu périurbain

LOCALISATION: Rte 138, entre les limites des territoires non-protégés par la Loi sur la protection du territoire agricole des villes de Mercier et de Châteauguay

ACCES: conformité litigieuse

VITESSE AFFICHEE: 70 km/h

COMMENTAIRES:

- . étalement urbain en ruban le long de la route 138
- . stationnement interdit des deux côtés
- . zone résidentielle avec îlots commerciaux

PHOTO PRISE: 1985-09-23



PHOTO 8*: Milieu périurbain

LOCALISATION: id photo 7

ACCES: non-conforme

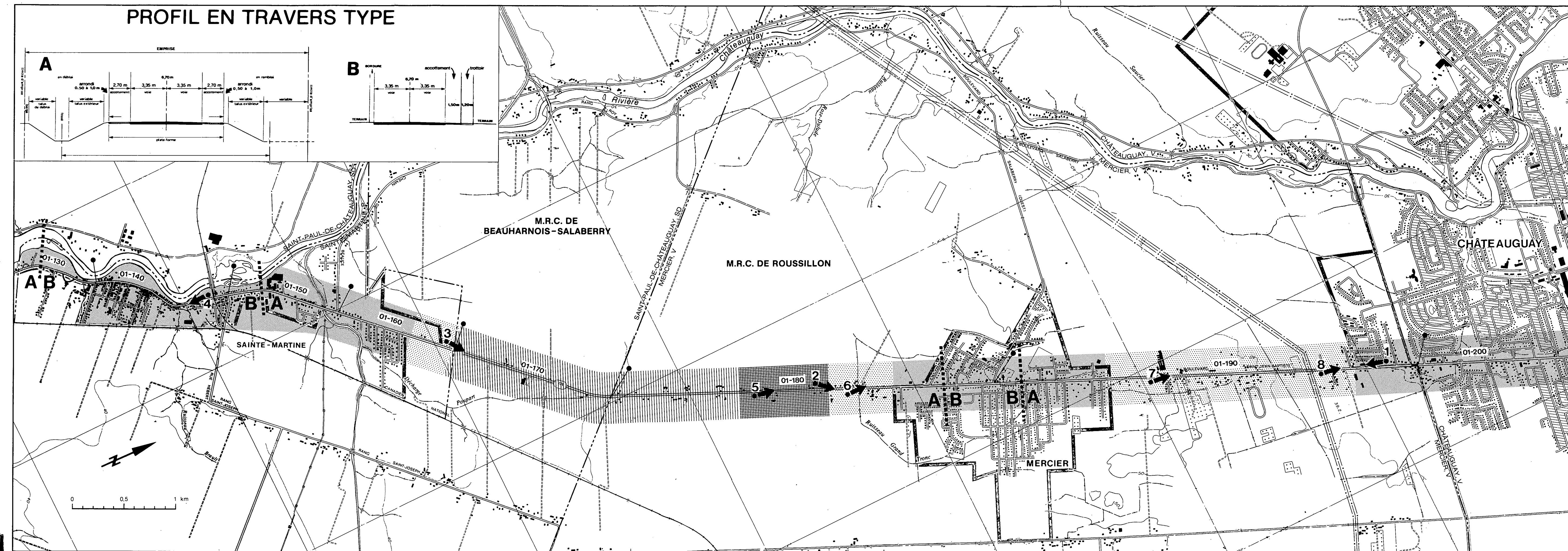
VITESSE AFFICHEE: 70 km/h

COMMENTAIRES:

- . id photo 7

PHOTO PRISE: 1985-09-23

* Pour la localisation des photos et des informations complémentaires, se référer à la figure 5.



PROTECTION DE L'INTÉGRITÉ
DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

ROUTE 138
CHÂTEAUGUAY, SAINTE-MARTINE

- MILIEUX RETENUS
- Urbain
 - Périurbain
 - Semi-rural
 - Rural

LIMITE MUNICIPALE

LIMITE DU ZONAGE AGRICOLE
(territoire non protégé)

NUMÉROTATION ET ORIENTATION
DES PHOTOS

SECTION D'INVENTAIRE ROUTIER

SECTION DU PROFIL
EN TRAVERS TYPE

RÉGION ADMINISTRATIVE DU M.T.Q.:
SUD-DE-MONTREAL (6-2)

CLASSIFICATION FONCTIONNELLE:
NATIONALE

Réalisé par la Division de la cartographie

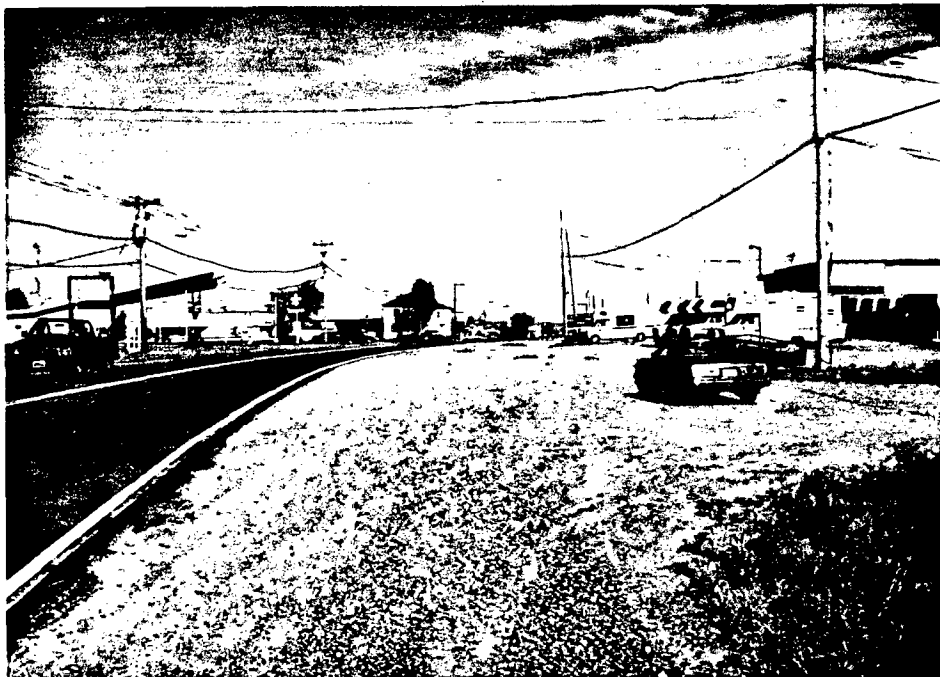


PHOTO 1*: Milieu urbain

LOCALISATION: Rte 173, à l'intérieur des limites du territoire non-protégé de Saint-Henri par la Loi sur la protection du territoire agricole.

ACCES: non-conforme

VITESSE AFFICHEE: 90 km/h

COMMENTAIRES:

- . stationnement dans l'emprise du M.T.Q.
- . fossés comblés

PHOTO PRISE: 1985-09-09



PHOTO 2*: Milieu rural

LOCALISATION: Rte 173, entre les limites du territoire non-protégé par la Loi de protection du territoire agricole de Saint-Henri et de la paroisse de Saint-Louis-de-Pintendre.

ACCES: conforme

VITESSE AFFICHEE: 90 km/h

COMMENTAIRES:

- . affectation du territoire peu diversifiée
- . bâtiments de ferme et résidence principale sont distancées des autres propriétés
- . largeur de l'emprise de la route est d'environ 30 mètres

PHOTO PRISE: 1985-09-09

* Pour la localisation des photos et des informations complémentaires, se référer à la figure 6.

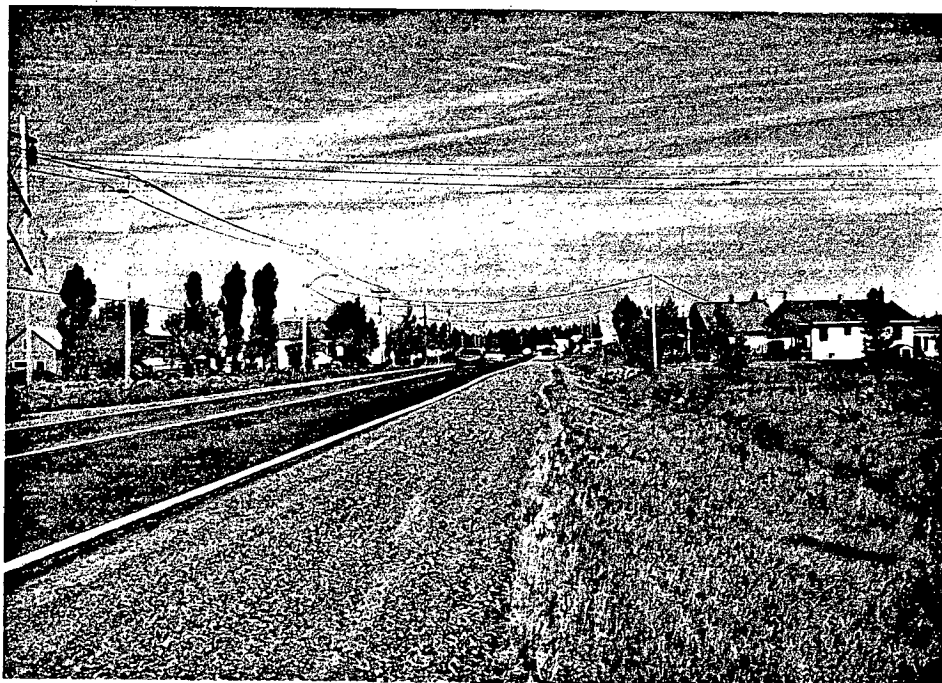


PHOTO 3*: Milieu semi-rural

LOCALISATION: id. photo 2

ACCES: conforme

VITESSE AFFICHEE: 90 km/h

COMMENTAIRE:

- . zone résidentielle avec peu de commerces

PHOTO PRISE: 1985-09-09

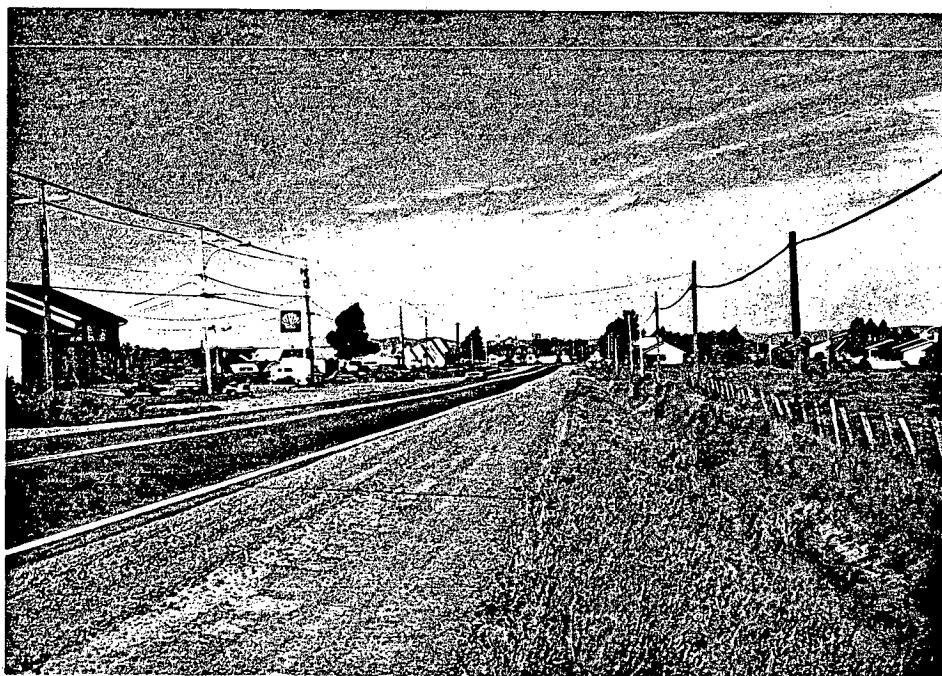


PHOTO 4*: Milieu périurbain

LOCALISATION: Rte 173, près de la limite sud du territoire non-protégé de la paroisse de Saint-Louis-de-Pintendre par la Loi de protection du territoire agricole.

ACCES: non-conforme

VITESSE AFFICHEE: 90 km/h

COMMENTAIRES:

- . stationnement dans l'emprise du M.T.Q.
- . fossés comblés

PHOTO PRISE: 1985-09-09

* Pour la localisation des photos et des informations complémentaires, se référer à la figure 6.



PHOTO 5*: Milieu urbain

LOCALISATION: Rte 173, à l'intérieur des limites de la paroisse de Saint-Louis-de-Pintendre.

ACCES: non-conforme

VITESSE AFFICHEE: 80 km/h

COMMENTAIRES:

- . stationnement dans l'emprise du M.T.Q.
- . accès à la largeur des terrains des commerces
- . fossés comblés
- . largeur de l'emprise de la route est d'environ 60 mètres

PHOTO PRISE: 1985-09-09



PHOTO 6*: Milieu urbain

Id. photo 5

PHOTO PRISE: 1985-10-03

* Pour la localisation des photos et des informations complémentaires, se référer à la figure 6.



PHOTO 7*: Milieu urbain

LOCALISATION: Rte 173, à l'intérieur des limites du territoire non-protégé de Saint-Henri par la Loi de protection du territoire agricole.

ACCES: non-conforme

VITESSE AFFICHEE: 90 km/h

COMMENTAIRES:

- . stationnement dans l'emprise du M.T.Q.
- . fossés comblés

PHOTO PRISE: 1985-10-03



PHOTO 8*: Milieu périurbain

LOCALISATION: Rte 173, près des limites du territoire non-protégé de Saint-Henri par la Loi de protection du territoire agricole

ACCES: non-conforme

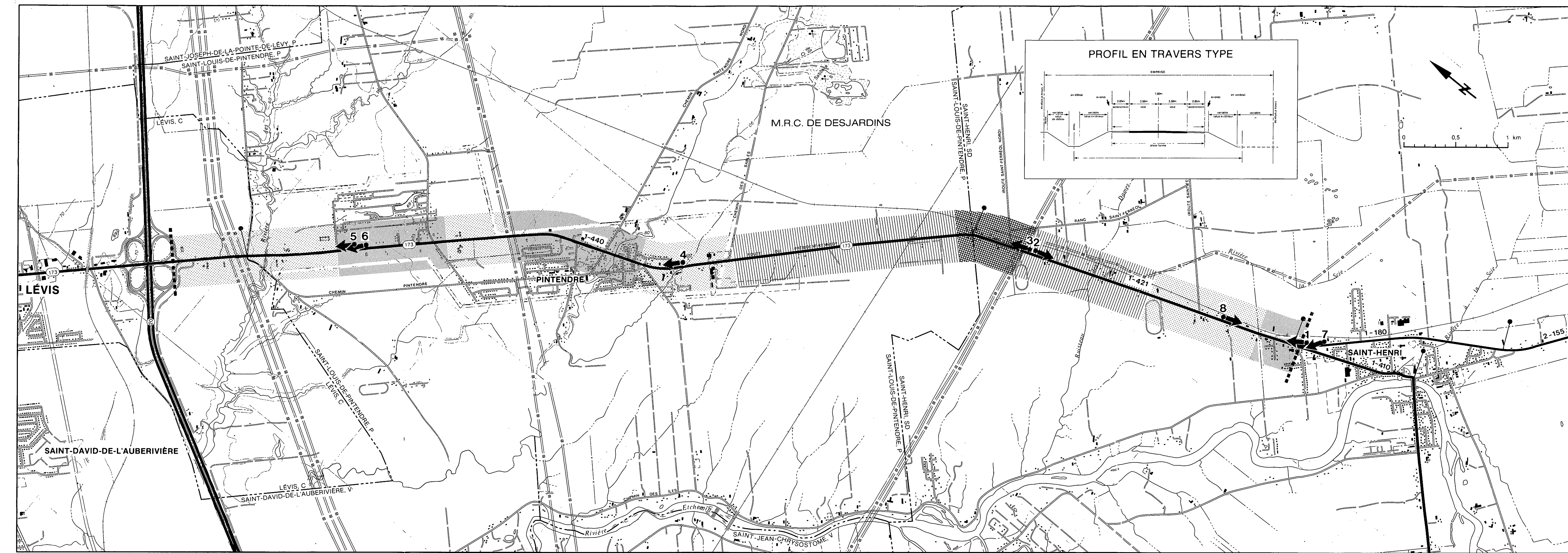
VITESSE AFFICHEE: 90 km/h

COMMENTAIRES:

- . stationnement dans l'emprise du M.T.Q.
- . fossés comblés

PHOTO PRISE: 1985-10-03

* Pour la localisation des photos et des informations complémentaires, se référer à la figure 6.



PROTECTION DE L'INTÉGRITÉ
DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

ROUTE 173
LÉVIS, SAINT-HENRI

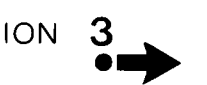
MILIEUX RETENUS

- Urbain
- Périurbain
- Semi-rural
- Rural

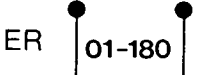
LIMITE MUNICIPALE

LIMITE DU ZONAGE AGRICOLE
(territoire non protégé)

NUMÉROTATION ET ORIENTATION
DES PHOTOS



SECTION D'INVENTAIRE ROUTIER



SECTION DU PROFIL
EN TRAVERS TYPE



RÉGION ADMINISTRATIVE DU M.T.Q.:
CHAUDIÈRE (3-2)

CLASSIFICATION FONCTIONNELLE:
NATIONALE



PHOTO 1*: Milieu semi-rural

LOCALISATION: Rte 138, limite ouest de la municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures.

ACCES: non-conforme

VITESSE AFFICHEE: 90 km/h

COMMENTAIRES:

- . stationnement dans l'emprise du M.T.Q.
- . fossés comblés
- . résidences unifamiliales et quelques commerces limités par la route 138 et le chemin du Roy

PHOTO PRISE: 1985-10-03

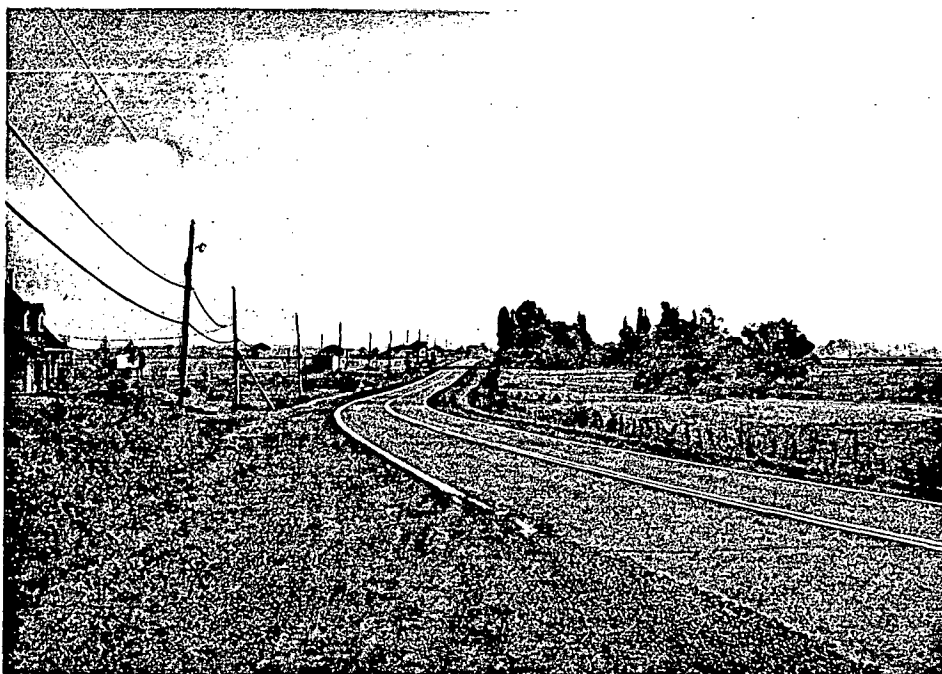


PHOTO 2*: Milieu rural

LOCALISATION: Rte 138, entre le chemin Girard et la limite ouest de la municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures

ACCES: conforme

VITESSE AFFICHEE: 90 km/h

COMMENTAIRES:

- . affectation du territoire peu diversifiée
- . bâtiments de ferme et résidence principale sont distancés des autres propriétés

PHOTO PRISE: 1985-10-03

* Pour la localisation des photos et des informations complémentaires, se référer à la figure 7.

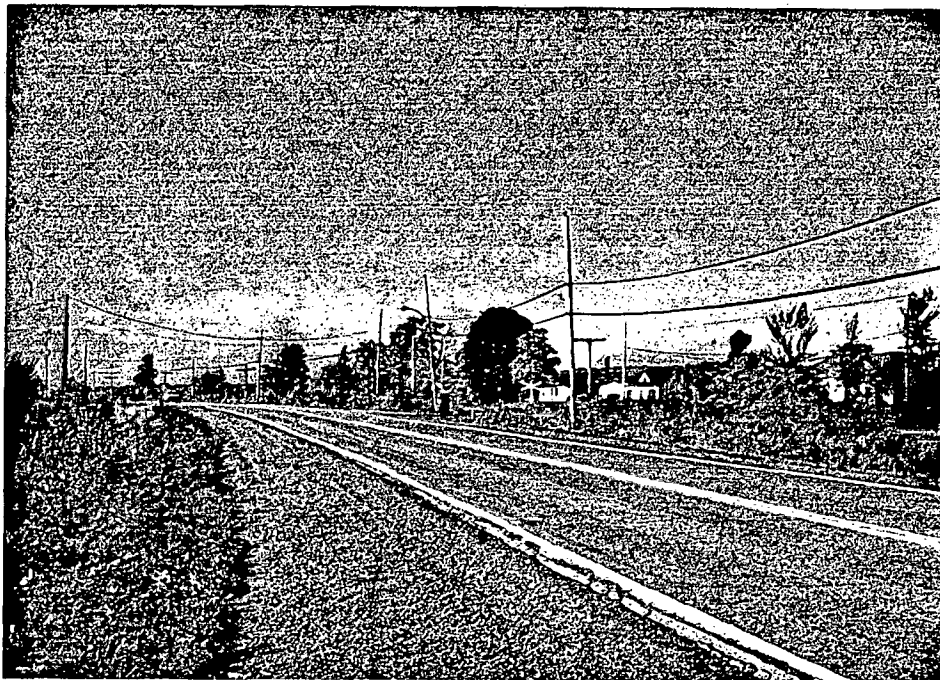


PHOTO 3*: Milieu semi-rural

LOCALISATION: Rte 138, entre le chemin Girard et la limite ouest de la municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures

ACCES: conforme

VITESSE AFFICHEE: 90 km/h

COMMENTAIRE:

- . agglomération de quelques habitations rurales avec terres en cultures dissimées

PHOTO PRISE: 1985-10-03



PHOTO 4*: Milieu périurbain

LOCALISATION: Rte 138, près de la limite ouest du territoire non-protégé de la municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures par la Loi de protection du territoire agricole.

ACCES: non-conforme

VITESSE AFFICHEE: 70 km/h

COMMENTAIRES:

- . stationnement dans l'emprise du M.T.Q.
- . fossés comblés
- . développement résidentiel en ruban le long de la route 138

PHOTO PRISE: 1985-10-03

* Pour la localisation des photos et des informations complémentaires, se référer à la figure 7.



PHOTO 5*: Milieu urbain

LOCALISATION: Rte 138, à l'intérieur de la limite est du territoire non-protégé de la municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures par la Loi de protection du territoire agricole.

ACCES: non-conforme

VITESSE AFFICHEE: 70 km/h

COMMENTAIRES:

- . accès à la largeur du terrain par les routes 138 et Tessier
- . fossés comblés

PHOTO PRISE: 1985-10-03



PHOTO 6*: Milieu urbain

LOCALISATION: Rte 138, près de la limite est du territoire non-protégé de la municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures par la Loi de protection du territoire agricole.

ACCES: non-conforme

VITESSE AFFICHEE: 70 km/h

COMMENTAIRES:

- . accès à la largeur du terrain par les routes 138 et Tessier
- . fossés comblés
- . stationnement dans l'emprise du M.T.Q.

PHOTO PRISE: 1985-10-03

* Pour la localisation des photos et des informations complémentaires, se référer à la figure 7.



PHOTO 7*: Milieu périurbain

LOCALISATION: Rte 138, près de la limite est du territoire non-protégé de la municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures par la Loi de protection du territoire agricole.

ACCES: conforme

VITESSE AFFICHEE: 70 km/h

COMMENTAIRES:

- . remblaiement des fossés
- . agrandissement des terrains résidentiels à même l'emprise du M.T.Q.

PHOTO PRISE: 1985-10-03

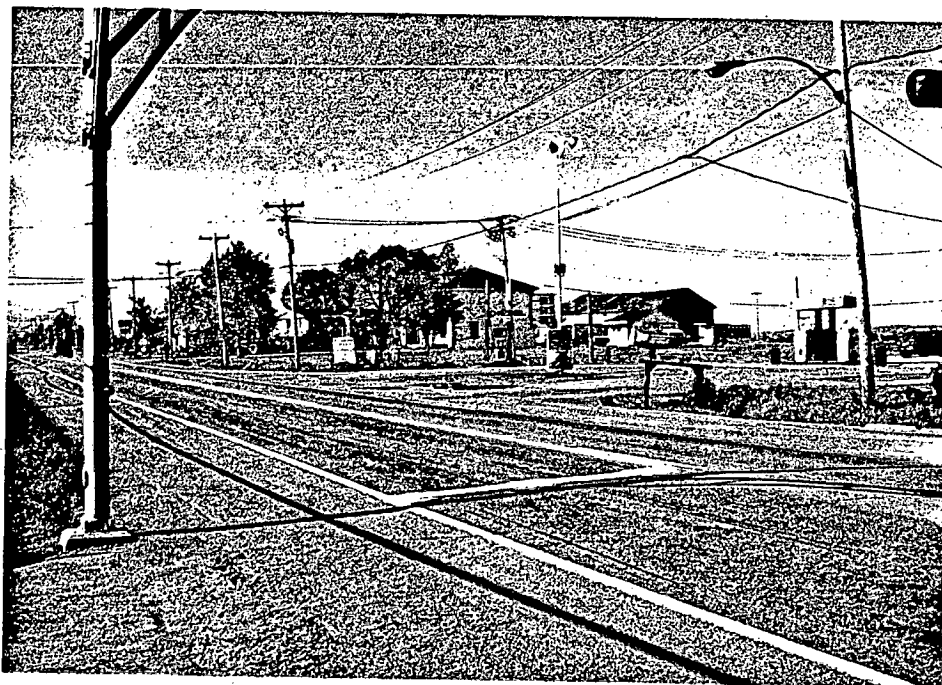


PHOTO 8*: Milieu périurbain

LOCALISATION: id. photo 7

ACCES: non-conforme

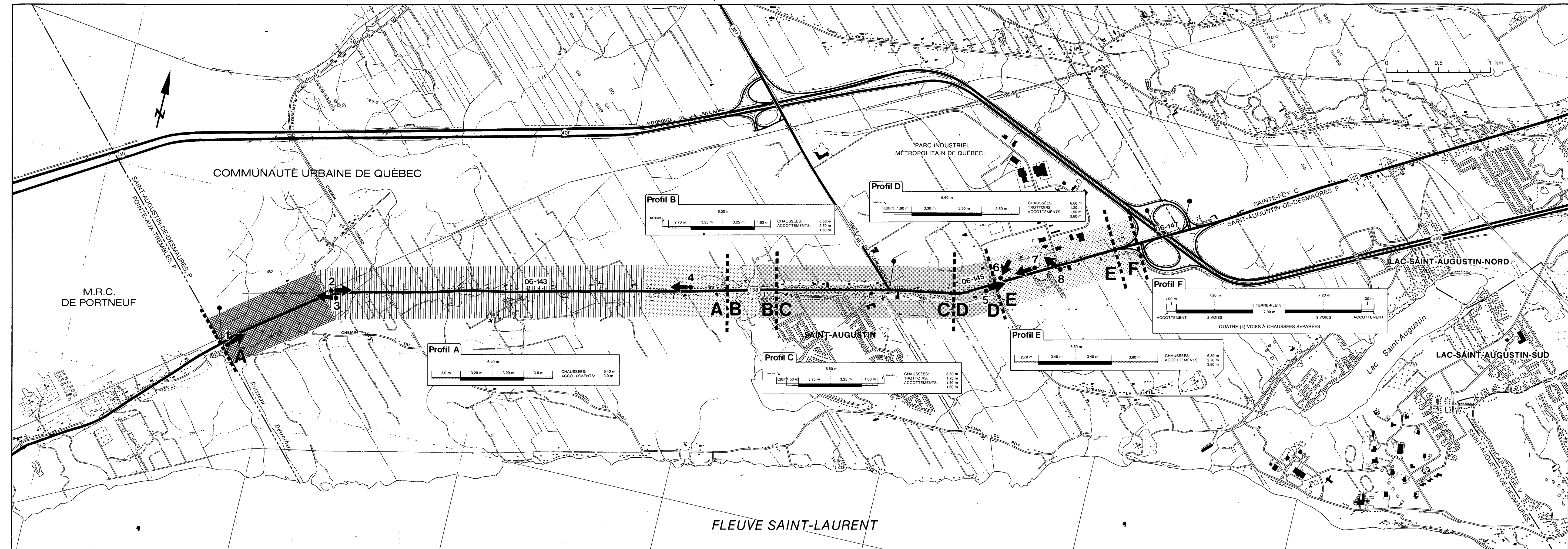
VITESSE AFFICHEE: 70 km/h

COMMENTAIRES:

- . accès à la largeur du terrain
- . fossés comblés

PHOTO PRISE: 1985-10-03

* Pour la localisation des photos et des informations complémentaires, se référer à la figure 7.



PROTECTION DE L'INTÉGRITÉ
DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

**ROUTE 138
SAINT-AUGUSTIN-DE-DESMAURES**

MILIEUX RETENUS

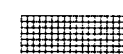
Urbain



Périurbain



Semi-rural



Rural



LIMITE MUNICIPALE

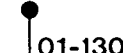


LIMITE DU ZONAGE AGRICOLE
(territoire non protégé)

NUMÉROTATION ET ORIENTATION
DES PHOTOS



SECTION D'INVENTAIRE ROUTIER



SECTION DU PROFIL
EN TRAVERS TYPE



RÉGION ADMINISTRATIVE DU M.T.Q.:
QUÉBEC (3-1)

CLASSIFICATION FONCTIONNELLE:
NATIONALE

Le directeur de l'entretien face au problème d'empiètement des accès, a formé avec ses trois chefs de services et un directeur régional (3-1) un "comité sur les accès au réseau routier" ayant comme objectif la rédaction de la politique sur l'accès au réseau routier. Lors de la phase analytique de notre étude, ce comité sera consulté.

2.2.1.4 Bilan

Pour parer à l'efficacité et à la sécurité, le ministère des Transports doit à l'intérieur des limites de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8), s'efforcer d'établir les mesures jugées les plus propices à cet effet sur la route et à ses abords.

En plus d'acquérir les terrains indispensables à la réalisation de la route, le ministère des Transports, en collaboration avec les propriétaires riverains, limite le nombre des 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.

Instruments de protection

Les chemins, ponts ou autres travaux nécessaires construits, ou reconstruits, par le gouvernement en vertu de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8), restent ou deviennent la propriété des municipalités dans les limites

desquelles ils sont situés (L.R.Q., c. V-8, a. 90). Ces propriétés "tréfoncières" échappent donc à la politique gouvernementale de gestion du domaine public.

Les articles de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8) ayant une implication directe pour notre étude et concernant les accès sont les suivants:

- . article 10,6: " ... le ministre des Transports peut acquérir à l'amiable ou par expropriation tout immeuble jugé nécessaire à ces fins ou pour donner accès à des propriétés isolées de la route ...".
- . article 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, le Tribunal de l'expropriation, à la requête du ministre des Transports ou du propriétaire ou de l'occupant de ce terrain, lorsque le surintendant général de l'entretien et de la réparation des chemins n'a pu s'entendre avec ce propriétaire ou cet occupant, règle de quelle manière sont faits les ouvrages nécessaires pour permettre cet accès et par qui sont supportées les dépenses de construction et d'entretien de cet ouvrage".

Du point de vue normatif, les cahiers des normes (3 tomes) renferment les principes fondamentaux des différentes disciplines et servent en quelque sorte de guide pour tous les exécutants de projets routiers.

Le ministère des Transports distingue trois types d'entrées: l'entrée privée (6 mètres), l'entrée principale de ferme (8 mètres) et l'entrée commerciale (11 mètres). La procédure que doit suivre toute personne ou société désirent construire une nouvelle entrée le long d'une route entretenue par le ministère des Transports est présentée au tableau 6.

TABLEAU 6

**PROCÉDURE A SUIVRE POUR LA CONSTRUCTION D'UNE NOUVELLE
ENTRÉE LE LONG D'UNE ROUTE ENTRETENUE PAR LE M.T.Q.**

INTERVENANTS		ATTRIBUTIONS
DEMANDEUR	RESPONSABLE DU DISTRICT	
•		Transmettre une requête au bureau de district du M.T.Q.
	•	Envoyer le permis et les normes d'exécution
•		Effectuer les travaux de construction de façon intégrale, à ses frais et aux conditions stipulées par le permis
	•	Inspecter les travaux: • certifier la conformité ou • transmettre au demandeur un avis de non-conformité
•		Corriger pour rendre conforme et ce dans un délai de 30 jours
	•	Inspecter les travaux: • certifier la conformité ou • faire effectuer les travaux aux frais du demandeur

Constatations sur l'efficience des instruments de protection

Le Ministère estime qu'il est opportun que les autorités régionales et municipales se préoccupent également de la protection de l'intégrité des infrastructures routières au moment de l'élaboration du schéma d'aménagement et de plans d'urbanisme.

Un échantillonnage sur la conformité des accès dans trois régions administratives différentes nous permet d'avancer que les outils législatifs et normatifs dont dispose actuellement le Ministère apparaissent difficiles d'application pour contrer les droits d'accessibilité aux routes entretenues par le M.T.Q., que se donne à tort et à travers un fort pourcentage de propriétaires riverains à nos emprises routières.

2.2.2 Servitudes de non-accès

2.2.2.1 Origine

Deux fonds sont toujours impliqués dans une servitude:

- . un fonds servant: celui qui subit la servitude, normalement le propriétaire ou celui qui détient un droit réel;
- . un fonds dominant: celui qui exerce la servitude, qui en jouit.

En voirie, par principe, l'autoroute favorise la circulation libre et exclut tout croisement

à niveau. Les accès sont limités, les traverses sont à niveaux différents et les échangeurs sont les seuls points d'entrée et de sortie.

La route principale et la route régionale tolèrent l'accès libre aux propriétés riveraines. Cependant, pour assurer la sécurité et réduire les possibilités d'accidents, aux croisements, aux traverses à niveau et aux endroits où la distance de visibilité d'arrêt est inférieure à la norme de sécurité, une interdiction légale d'entrée ou de sortie peut être imposée, c'est la servitude de non-accès.

2.2.2.2 Instruments de protection

1. Outils législatifs

La servitude de non-accès en voirie québécoise revêt un aspect particulier. Elle est une servitude réelle d'une nature spéciale stipulée dans la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8, a. 12 c) assurant le droit du public à la circulation routière par une meilleure utilisation d'un chemin public ou d'un pont, construit ou projeté mais privant les terrains contigus (fonds servant) et les personnes qui empruntent ces terrains contigus du droit d'accès au chemin public ou au pont, interdisant de pratiquer aucune ouverture dans la clôture le long du chemin public ou pont, construit ou projeté (fonds dominant).

Ici le mot clôture est pris dans son sens large. Il peut vouloir aussi dire, un rebord de

chaussée, un trottoir, une haie, une rangée d'arbres, un monticule, un écran ...

Ce qui est légalement déterminant c'est l'inscription de cette servitude au bureau d'enregistrement comme charge (droit réel) contre les propriétés riveraines et dont le fonds dominant est le Ministère, ou une municipalité.

Jusqu'en 1982, seul le ministre des Transports pouvait acquérir des servitudes de non-accès au chemin public. Depuis 1982, la Loi sur les cités et villes (L.R.Q. c. C-19, a. 415, 13 .e) et le Code municipal de la province de Québec (L.R.Q., c. C-27.1, a. 417, 8 .e) permettent aux cités, villes et corporations d'acquérir, de gré à gré ou par expropriation, une servitude de non-accès sur un chemin public dont elles sont responsables de l'entretien.

D'autre part, dans les cas où la Corporation municipale acquiert des terrains pour l'exécution d'un projet auquel le Ministère contribue, les plans préparés par la Corporation municipale ou ses mandataires sont soumis au Ministère et, si ces plans prévoient des servitudes de non-accès ou si le Ministère demande que de telles servitudes soient imposées, il faudrait informer la Corporation municipale que les servitudes de non-accès doivent être acquises par le Ministre, soit par intervention de ce dernier à l'acte notarié ou par acte séparé, aux frais de la Corporation municipale si c'est elle qui, d'après l'entente intervenue, doit faire l'acquisition des terrains.

En vertu des articles précités de la Loi sur les cités et villes (L.R.Q., c. C-19) et du Code municipal (L.R.Q., c. C-27.1), les cités, villes et corporations ne peuvent, sans l'autorisation du ministre des Transports, modifier ou abandonner une servitude de nonaccès déjà acquise par le Ministre, qu'il s'agisse de routes dont l'entretien est ou n'est pas remis à ces dernières.

Le ministre des Transports, en vertu du décret 1077-85 du 5 juin 1985, a. 7 (parution dans la Gazette officielle du Québec le 19 juin 1985) autorise le directeur général du Génie et le directeur des Acquisitions à signer les actes notariés requis pour l'application de la Loi sur les chemins de colonisation (L.R.Q., c. C-13), de la Loi sur les mines (L.R.Q., c. M-13), de la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M-28), de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8) et de la Loi du boulevard Métropolitain (1960-61, c. 61) aux termes desquels une servitude de non-accès à un chemin public est établie, modifiée ou abandonnée.

En 1983 et 1984, un notaire de la Direction du contentieux du M.T.Q. avait présenté des projets d'amendement à la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8) se référant spécifiquement aux servitudes de non-accès.

En fait, il proposait que la servitude de non-accès (droit réel) devienne une interdiction d'accès (droit personnel). Puisqu'un droit réel est attaché à l'immeuble et un droit per-

sonnel à la personne et puisque le non-accès est souvent appelé à avoir une vie utile plus longue que la personne qui pourrait être saisie d'une interdiction, et enfin puisqu'un droit personnel sous forme d'interdiction n'est pas transférable d'une personne à une autre, les avocats de la Direction du Contentieux maintiennent, et à notre avis à juste titre, que la servitude de nonaccès est encore l'instrument qui apporte le plus de protection au Ministère.

2. Outils normatifs

La section 2.9 du cahier des normes du ministère des Transports décrit les éléments géométriques nécessaires pour l'implantation de servitudes de non-accès et particulièrement le long des échangeurs.

C'est pourquoi la Direction des acquisitions qui, en fait, s'occupe de la préparation, de la description technique et du plan d'arpentage légal pour l'établissement d'une servitude de non-accès et c'est cette même direction qui voit au dépôt de ladite servitude au bureau d'enregistrement du territoire concerné.

Une fois la construction terminée, c'est le guide de conservation des chaussées¹ qui fait foi des devoirs de la Direction générale des opérations pour le maintien d'une servitude de non-accès telle qu'établit (sections PO-3 et

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. Guide de conservation des chaussées. Direction de l'entretien, 1984b.

PR-3 du guide). Ces devoirs sont:

- . Les directions régionales, ainsi que les districts, doivent maintenir un registre de toutes les servitudes de non-accès existantes dans leur territoire. Ce registre doit contenir toutes les informations pertinentes, notamment: la localité, le numéro de la route, l'emplacement, l'année d'acquisition, le numéro de lot, le cadastre, le numéro d'enregistrement, etc...
- . Les directions régionales doivent s'assurer que les servitudes de non-accès soient maintenues, conformément aux normes du Ministère et aux plans légaux déposés dans les bureaux d'enregistrement.
- . Les districts doivent exercer une surveillance soutenue le long du réseau routier afin de déceler toutes irrégularités telles: ouverture dans la clôture, remplissage de fossé, etc..., et prendre action le cas échéant.
- . Le Service de la conservation des chaussées doit fournir aux directions régionales l'assistance requise, uniformiser l'interprétation de la politique et coordonner son application.

Quant à la Direction du contentieux, elle doit, le cas échéant, parer aux violations par des recours appropriés.

2.2.2.3 Constatations sur l'efficience des instruments de protection

1. Exceptions avec permissions de voirie

A cause du caractère restrictif des diverses législations aux réglementations protégeant l'environnement ou le territoire agricole et de la multiplication de nouvelles technologies s'établissant encore obligatoirement sur des réseaux de distribution, il est naturel, voire économiquement valable socialement, que ces divers besoins soient combinés là où cela est possible. De là, les cibles idéales que deviennent les systèmes routiers et autoroutiers du Québec.

En conséquence¹ les décisions se feront de plus en plus nombreuses durant les prochaines années pour partager les "corridors de communications" avec les autres intervenants du public (municipalités), du parapublic (Hydro) ou du privé détenteurs de permis d'exploitation de services publics (gaz naturel ou téléphone).

Notre approche en sera une de collaboration dans laquelle, à l'encontre d'une permission d'installation, nous dégageons le Ministère au maximum (i.e. 0%) de toutes factures éventuelles à payer pour des déplacements requis pour l'expansion ou l'amélioration du réseau rou-

(1) Annexe 2 - Lettre du directeur général des Opérations et sous-ministre adjoint au directeur régional 6-1, 15 juillet 1985.

tier. Si nos agents causent dommages, notre responsabilité devrait être réduite au seul coût des salaires et non pas de remplacement des matériaux endommagés.

Il est entendu que les plans d'installation et les endroits privilégiés pour ce faire doivent être soumis aux autorités régionales du Ministère.

2. Instruments d'inventaires

Le chef du Service de l'arpentage nous fait part qu'automatiquement une copie de plans et une description technique concernant une servitude de non-accès sont transmises au directeur régional et au chef de district au même moment que le Service de l'expropriation en est saisi.

Le Service de l'expropriation émet sur demande deux listes mécanographiques ayant trait aux servitudes de non-accès.

Une première liste sert surtout pour indiquer aux responsables de l'expropriation s'il s'agit de prise de terrain en plus de la servitude ou s'il s'agit seulement d'une servitude. Dans la première circonstance, on indique le code 1 et dans l'autre le code 9. Cette liste est au programme 0007 - liste S11 (Annexe 3, document 1). Une deuxième liste sert surtout à des fins statistiques. Ainsi on indiquait au 3 octobre 1985 qu'il y avait en province 6 565 servitudes de non-accès acquise par le ministre des Trans-

ports. Cette liste est au programme 0017 - liste S17 (Annexe 3, document 2).

Ces listes nous apparaissent difficiles de transposition pour des fins de surveillance et de contrôle. Elles pourraient cependant servir aux régions et aux districts comme premier document de soutien pour l'élaboration d'une liste plus fonctionnelle. Dans certaines régions et districts cela existe: voir en annexe une feuille de référence de l'inventaire du district de Ormstown ainsi qu'un plan clef l'accompagnant (Annexe 3, document 3).

3. Surveillance mitigée et intuitive

Mises à part des autoroutes qui sont affectées de servitudes de non-accès continues et sur lesquelles est effectuée en général une surveillance mitigée, les autres routes jouissent généralement d'une surveillance intuitive. L'esprit qui anime la surveillance à plusieurs endroits en est un qui favorise l'attente de signalisation d'infractions par d'autres. La plupart des infractions sont réglées au niveau régional et au niveau du district, seulement les cas litigieux sont référés à la Direction du contentieux. Voici comme exemples trois cas litigieux:

- 1° Autoroute 20 et route 122 à Saint-Germain-de Grantham. Il y a empiètement sur la bretelle sud par deux commerces (le cas Prince). Le tribunal a déjà donné raison au Ministère, cependant l'empiètement se continue...;

- 2° Autoroute 20, Beaconsfield. Une station de service Texaco est située entre l'autoroute 20 et Beaurepaire drive près du parc sur Sussex drive. L'occupant de la station a aménagé, malgré l'interdiction par voies d'une servitude de non-accès, un accès et une sortie du côté de l'autoroute 20 sans qu'il puisse y avoir communication par les usagers de Beaurepaire drive. Par ce billet, la station sert un service local au sud et un service de passant au nord (autoroute 20);
- 3° Route 139 et raccordement à l'autoroute des cantons de l'Est (10) à Saint-Alphonse-de-Granby. Un résidant de cette municipalité viole la servitude de non-accès pour laquelle il a été indemnisé. Il semblerait en plus que ce dernier, dans sa fonction de maire, continue d'émettre des permis de construction là où la servitude de nonaccès a été imposée. La situation est stagnante, et à notre avis, il semble y avoir abus de pouvoirs.

2.2.2.4 Bilan

La servitude de non-accès se définit comme étant une interdiction légale d'entrée ou de sortie le long d'autoroutes ou de routes. En effet, l'autoroute favorise la circulation libre et exclut tout croisement à niveau. Ses traverses sont à niveaux différents et les échangeurs sont les seuls points d'entrée et de

sortie. Les accès aux autoroutes sont donc très limités. De plus, la servitude de non-accès est utilisée sur les routes principales et régionales afin d'assurer la sécurité et réduire les possibilités d'accidents aux croisements, aux traverses à niveaux et aux endroits où la distance de visibilité d'arrêt est inférieure à la norme de sécurité.

Instruments de protection

La servitude de non-accès est une servitude réelle stipulée dans la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8, a. 12 c). Cet article se lit comme suit:

"Le ministre peut acquérir toutes les servitudes perpétuelles ou temporaires qui lui paraissent désirables pour tout chemin ou pont construit ou projeté, et notamment:

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

Ici le mot clôture est pris au sens large du mot (rebord de chaussée, trottoir, haie, rangée d'arbres, monticule, écran, etc....)".

Ce qui est légalement déterminant c'est l'inscription de cette servitude au bureau d'enregistrement comme charge (droit réel) contre les propriétés riveraines et dont le fonds dominant est le Ministère ou une municipalité.

Seul le ministre des Transports pouvait acquérir des servitudes de non-accès au chemin public mais, depuis 1982, la Loi sur les cités et villes (L.R.Q., c. C-19, a. 415, 13) et le Code municipal de la province de Québec (L.R.Q., c. C-27.1, a. 417, 8) permettent aux cités, villes et corporations d'acquérir, de gré à gré ou par expropriation, une servitude de non-accès sur un chemin public dont elles ont la responsabilité de l'entretien.

Dans les cas où la Corporation municipale acquiert des terrains pour l'exécution d'un projet auquel le Ministère contribue et si les plans municipaux prévoient des servitudes de non-accès ou si le Ministère demande que de telles servitudes soient imposées; celles-ci doivent être acquises par le Ministre. Il peut les acquérir soit par intervention à l'acte notarié ou par acte séparé, aux frais de la Corporation municipale si c'est elle qui, d'après l'entente intervenue, doit faire l'acquisition des terrains.

En vertu des articles précités (Loi sur les cités et villes et du Code municipal), les cités, villes et corporations ne peuvent sans l'autorisation du ministre des Transports modifier ou abandonner une servitude de non-accès déjà acquise par le Ministre, qu'il s'agisse de routes dont l'entretien est ou n'est pas remis à ces dernières.

Du point de vue normatif, la section 2.9 du cahier des normes (tome 1) du M.T.Q. décrit les

éléments géométriques nécessaires pour l'implantation de servitudes de non-accès et particulièrement le long des échangeurs.

La préparation, la description technique, le plan d'arpentage légal pour l'établissement d'une servitude de non-accès est préparé par la Direction des acquisitions et c'est cette dernière qui voit au dépôt de ladite servitude au bureau d'enregistrement du territoire concerné.

La Direction générale des opérations assure le maintien de la servitude de non-accès telle que décrit dans le guide de conservation des chaussées¹ (sections PO-3 et PR-3). Les principaux intervenants et leurs différentes attributions sont décrites au tableau 7.

Constatations sur l'efficience des instruments de protection

Les instruments d'inventaire dont le Service de l'arpentage et le Service de l'expropriation disposent sont les suivants:

- le Service de l'arpentage transmet automatiquement une copie des plans et une description technique au directeur régional et au chef de district au même moment que le Service de l'expropriation en est saisi;

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. Guide de conservation des chaussées. Direction de l'entretien, 1984b.

TABLEAU 7

**TACHES DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DES OPÉRATIONS
POUR LE MAINTIEN D'UNE SERVITUDE DE NON-ACCÈS**

INTERVENANTS				ATTRIBUTIONS
DIRECTIONS RÉGIONALES	DISTRICTS	SERVICE DE LA CONSERVATION DES CHAUSSEES	DIRECTION DU CONTENTIEUX	
●	●			Maintenir un registre de toutes les servitudes de non-accès de leur territoire
●				S'assurer que les servitudes de non-accès soient maintenues conformément aux normes et aux plans légaux déposés au bureau d'enregistrement
	●			Exercer une surveillance soutenue le long du réseau afin de déceler toutes irrégularités
		●		Fournir aux directions régionales l'assistance requise
		●		Uniformiser l'interprétation de la politique
		●		Coordonner son application
			●	Parer aux violations par des recours appropriés

- le Service de l'expropriation émet sur demande deux listes mécanographiques concernant les servitudes de non-accès.

. une première liste sert surtout pour indiquer aux responsables de l'expropriation s'il s'agit d'une prise de terrain en plus de la servitude ou s'il s'agit seulement d'une servitude de non-accès (Programme 0007 - liste S11; Annexe 3, document 1).;

. la deuxième liste sert surtout à des fins statistiques (Programme 0017 - liste S17; Annexe 3, document 2).

Ces listes sont difficiles de transposition pour fins de surveillance et de contrôle. Elles peuvent servir aux régions et aux districts comme premier document de soutien pour la conception d'une liste plus fonctionnelle comme cela existe dans certaines régions et districts (Annexe 3, document 3).

Faute d'outils efficaces de contrôle et mises à part les autoroutes qui sont affectées de servitudes de non-accès continues, les autres routes jouissent généralement d'une surveillance intuitive. L'esprit qui anime la surveillance à plusieurs endroits en est une qui favorise l'attente de signalisation d'infractions par d'autres. La plupart des infractions sont réglées au niveau régional et au niveau du district, seuls les cas litigieux sont référés à la Direction du contentieux.

De plus, lors de la remise de chemins entretenus par le Ministère à la municipalité par voie de Gazette officielle, cette dernière n'est pas avisée formellement de la présence de servitudes de non-accès affectant la route concernée. Cette situation favorise donc la transgression des servitudes de non-accès et ce à l'insu du Ministère.

2.2.3 Marges de recul

2.2.3.1 Préoccupations du ministère des Transports

1. Nos routes des pôles d'attraction

Les municipalités ont acquis au cours des dernières années un nouvel intérêt pour l'aménagement de leur territoire. Celui-ci s'est manifesté lors de la mise en application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1), qui s'inscrivait dans le sillage d'un ensemble de lois ayant une incidence sur le territoire, notamment la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) et la Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q., c. P-41.1). Cet intérêt a été amplifié également par la réforme de la fiscalité municipale, qui a eu pour effet d'accroître l'autonomie des municipalités en cette matière. Enfin, divers programmes offerts par le ministère des Affaires municipales ont contribué à développer cette préoccupation et ont amené les municipalités à prendre davantage conscience de l'importance de planifier l'aménagement de leur territoire.

Les secteurs libres environnant le développement urbain existant n'auront pas tous la même vocation et ne pourront tous avoir la même densité d'occupation. Par exemple, il y a avantage à localiser les habitations de forte densité près des centres d'activités, même si l'aménagement à ces endroits peut être plus onéreux au niveau des prix fonciers. Les habi-

tions multifamiliales recrutent une grande part de leur clientèle chez les ménages non familiaux, lesquels ménages ont tendance à vivre davantage à l'extérieur de leur résidence; de plus, ces ménages non familiaux composés en grande partie d'étudiants et de personnes âgées sont généralement plus dépendants de certains services et de certaines institutions tels que les transports en commun, les maisons d'enseignement et les centres médicaux plus nombreux et mieux organisés dans les pôles d'activités. Les emplacements commerciaux sont un autre exemple significatif de l'importance des positions stratégiques dans la détermination des affectations du sol; les grandes voies de communication constituent pour ceux-ci un facteur de localisation ayant généralement plus d'importance que les coûts de viabilisation des terrains.

Aux approches et à la périphérie des villes, les routes nationales, régionales ou collectrices majeures, dont la vocation première était de relier deux pôles urbains et d'éviter ainsi au trafic de transit les aléas de la circulation intra urbaine, ont vu leurs fonctions modifiées pour devenir des voies au service des développements industriels, commerciaux et résidentiels.

Sur le plan de l'activité industrielle le critère de localisation en marge des grands axes se manifeste surtout par les industries à forte intensité de capital ou de haute technologie et

par celles qui se spécialisent dans la redistribution des produits tels que les grossistes. Les activités industrielles sont génératrices de trafic à double titre par les migrations pendulaires des travailleurs et par le mouvement des véhicules lourds.

Sur le plan de l'activité commerciale, les commerces de détails, depuis quelques décennies, ont tendance à se relocaliser près des points de convergence des grands axes routiers, soit à proximité des échangeurs. Ce faisant, ils poursuivent une coutume séculaire de localisation optimale. Les activités commerciales sont aussi génératrices de trafic à double titre par les travailleurs aux heures de pointe et par l'achalandage journalier.

Sur le plan de l'activité résidentielle un nouveau tronçon de route exerce deux types d'effets. L'un peut être qualifié "d'accessibilité" et l'autre, d'effet de "proximité".

Les territoires adjacents à une emprise autoroutière, ayant par exemple une vocation rurale, sont vite convertis en friches urbaines et en développements résidentiels, lorsqu'un noyau urbain assez important est à proximité. La valeur foncière est à la hausse et même les lots et résidences établis avant le développement autoroutier enregistrent une plus-value. Par contre les détenteurs de ces propriétés, peu familiers avec la pollution sonore (bruit) et la pollution de l'air (gaz d'échappement et

fumée) attribuables à la circulation automobile, considèrent qu'ils subissent une agression qui atténue la qualité de leur environnement.

Pour bien des citoyens les désagréments de la pollution sont largement compensés par les avantages de trouver une nouvelle résidence privée plus rapidement, accessible en distance-temps qu'en bien des points de la ville même.

Suite aux conséquences de cette attirance en marge de nos routes, nous constatons que bon nombre de routes principales, améliorées à grand frais, sont devenues au fil des ans, faute de mécanismes adéquats de contrôle, de véritables boulevards urbains à capacité réduite aux conditions de sécurité précaires et aux problèmes de pollution inhérents à la circulation motorisée.

Les deux premières conséquences ont été traitées ultérieurement, nous nous attarderons donc au problème de la pollution par le bruit.

La pollution par le bruit cause des inconvénients sérieux qui attirent de plus en plus l'attention du public.

Les enquêtes sociales, partout dans le monde, indiquent que le bruit produit par le trafic terrestre engendre plus de mécontentement que celui que produit le trafic aérien. Une des raisons de cet état de chose, c'est que le

bruit de la circulation routière n'est pas limité à des endroits déterminés, comme à proximité des aéroports, mais se répand dans presque tous les endroits où il y a des constructions en milieux urbains.

Au fur et à mesure que l'on construit de nouvelles autoroutes et que les banlieues se développent le long des autoroutes existantes, la circulation a tendance à s'intensifier et par voie de conséquence la pollution par le bruit.

Il y a deux sources principales du bruit causé par les véhicules motorisés en mouvement: le système d'échappement des gaz du moteur et l'interaction entre les pneus et la chaussée. Il y a cependant un certain nombre de facteurs qui ont des répercussions directes sur l'intensité du bruit de la circulation qu'une personne supporte.

- . La densité - le bruit s'intensifie à mesure que le nombre de véhicules augmente.
- . La composition - le bruit s'intensifie lorsque le nombre de véhicules lourds augmente.
- . La vitesse - le bruit s'intensifie à mesure que la vitesse de la circulation augmente.
- . Les situations d'arrêts et de départs - le caractère et les niveaux du bruit sont tous deux modifiés lorsque les véhicules ralentissent, arrêtent, repartent et accélèrent.

- . Les pentes de la route - le bruit des véhicules, particulièrement des véhicules lourds, augmente avec la pente.
- . La largeur de la route - elle peut influencer sur la vitesse et le volume du trafic. La distance à partir du centre de la route à un immeuble ou à un endroit et l'efficacité de toute barrière protectrice contre le bruit entre le centre de la route et l'édifice sont rattachées à la largeur du raccordement des routes.
- . La surface du sol - la nature de la surface du sol au-dessus duquel les ondes sonores se déplacent peut abaisser le niveau du bruit.
- . La surface de la route - le bruit que produisent les automobiles et les camions est fonction du type de surface de la route et de son état.

Les tableaux 8, 9 et 10¹ qui suivent donnent les niveaux fondamentaux du bruit dégagé pour des vitesses de trafic de 70, 90, 100 kilomètres à l'heure et sont appropriés aux routes d'asphalte et de béton en état "moyens". Puisque l'état de la surface de toute route peut varier d'année en année, aucune correction spécifique n'a été utilisée pour la surface des différentes routes.

(1) CANADA, Société canadienne d'hypothèque et de logement. Le bruit du trafic routier et ferroviaire: ses effets sur l'habitation. 1981, 121 pp.

TABLEAU 8

NIVEAU DE BRUIT ÉQUIVALENT A 30 m DE LA LIGNE CENTRALE SI
LA LIMITE DE VITESSE PERMISE EST 70 KILOMÈTRES A L'HEURE

Circulation quotidienne (véhicules (par 24 h)	Pourcentage de véhicules lourds													
	0,0 à 0,6	0,7 à 2,7	2,8 à 5,5	5,6 à 8,9	9,0 à 13	14 à 18	19 à 25	26 à 34	35 à 44	45 à 58	59 à 75	76 à 97	98 à 100	
1000	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	
1250	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	
1600	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	
2000	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	
2500	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	
3150	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	
4000	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	
5000	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	
6300	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	
8000	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	
10000	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	
12500	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	
16000	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	
20000	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	
25000	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	
31500	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	
40000	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	
50000	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	
63000	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	
80000	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	
100000	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	
125000	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	
160000	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	
200000	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	
250000	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	

Notes: (1) Lorsque le nombre réel de véhicules par 24 h n'est pas donné dans ce tableau, utiliser la valeur donnée la plus proche.

(2) Les valeurs dans ce tableau sont les niveaux pondérés A du bruit exprimés en dB.

TABLEAU 9

NIVEAU DE BRUIT ÉQUIVALENT A 30 m DE LA LIGNE CENTRALE SI
LA LIMITE DE VITESSE PERMISE EST 90 KILOMÈTRES A L'HEURE

Circulation quotidienne (véhicules par 24 h)	Pourcentage de véhicules lourds											
	0,0 à 1,2	1,3 à 3,8	3,9 à 6,9	7,0 à 11	12 à 16	17 à 22	23 à 30	31 à 40	41 à 53	54 à 69	70 à 89	90 à 100
1000	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64
1250	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
1600	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66
2000	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67
2500	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68
3150	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69
4000	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
5000	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71
6300	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72
8000	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73
10000	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74
12500	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75
16000	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76
20000	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77
25000	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78
31500	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
40000	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
50000	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81
63000	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82
80000	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83
100000	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84
125000	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85
160000	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86
200000	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87
250000	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88

Notes: (1) Lorsque le nombre réel de véhicules par 24 h n'est pas donné dans ce tableau, utiliser la valeur donnée la plus proche.

(2) Les valeurs dans ce tableau sont les niveaux pondérés A du bruit exprimés en dB.

TABLEAU 10

NIVEAU DE BRUIT ÉQUIVALENT A 30 m DE LA LIGNE CENTRALE SI
LA LIMITE DE VITESSE PERMISE EST 100 KILOMÈTRES A L'HEURE

Circulation quotidienne (véhicules par 24 h)	Pourcentage de véhicules lourds											
	0,0 à 0,9	1,0 à 3,4	3,5 à 6,4	6,5 à 10	11 à 15	16 à 21	22 à 29	30 à 38	39 à 51	52 à 66	67 à 85	86 à 100
1000	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
1250	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66
1600	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67
2000	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68
2500	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69
3150	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
4000	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71
5000	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72
6300	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73
8000	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74
10000	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75
12500	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76
16000	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77
20000	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78
25000	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
31500	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
40000	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81
50000	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82
63000	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83
80000	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84
100000	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85
125000	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86
160000	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87
200000	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88
250000	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89

Notes: (1) Lorsque le nombre réel de véhicules par 24 h n'est pas donné dans ce tableau, utiliser la valeur donnée la plus proche.

(2) Les valeurs dans ce tableau sont les niveaux pondérés A du bruit exprimés en dB.

Répondant à un désir du directeur général des Opérations, la Division des études de l'environnement de Montréal déposait en mars 1976 une étude intitulée "Le bruit de la circulation routière"¹. Cette étude avait pour but principal de:

- 1- familiariser les concepteurs responsables avec les principes de physique reliés à la nature et aux propriétés du bruit, ainsi qu'aux indices de bruit utilisés pour l'évaluation des perturbations;
- 2- permettre à ces concepteurs responsables de formuler à bon escient, des demandes auprès des spécialistes (environnementalistes et physiciens de l'environnement) afin d'établir des prédictions de niveau de bruit à l'aide de modèles de simulation, en s'appuyant sur des données sélectives appropriées en fonction des besoins et des facteurs spécifiques du milieu local;
- 3- rendre disponible aux concepteurs responsables, à l'aide des recommandations des spécialistes de l'environnement, des éléments de solution pour réduire l'impact de la pollution sonore, compte tenu de l'ensemble des facteurs du milieu environnant.

On peut considérer trois approches différentes pour réduire l'impact du bruit causé par la circulation routière:

- 1- réduire le bruit à la source;

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. Le bruit de la circulation routière. Division des études de l'environnement de Montréal. Montréal, 1976b, 88 pp.

- 2- contrôler l'utilisation des terrains en bordure d'une voie rapide (zonage);
- 3- utiliser des dispositifs pour réduire le bruit (profiter du relief, route en déblai, barrière, clôtures, etc...).

Pour les fins de protection de nos infrastructures routières, c'est la deuxième approche qui retient notre attention ayant à l'esprit un contrôle sur les marges de recul.

Le contrôle de l'utilisation des terrains en bordure d'une voie rapide (zonage). De la même façon que l'on devrait prohiber la construction d'habitations à des endroits où les risques d'inondations ou de glissements de terrains sont grands, on devrait empêcher certaines utilisations du terrain en des lieux où le bruit est un problème. Ceci ne devant pas nécessairement dire que ces lieux doivent rester vacants. Des activités commerciales, agricoles ou industrielles peuvent coexister avec un environnement bruyant et de la même façon, d'autres activités peuvent aussi s'accommoder d'un tel entourage, à la condition d'être bien situées ou protégées par l'utilisation d'isolants acoustiques ou de dispositifs anti-bruit.

Le zonage est une technique administrative permettant de diriger l'utilisation des terrains en accord avec un plan ordonné du développement de la communauté. Ce contrôle peut se faire de deux façons différentes:

- 1- en réglementant les utilisations du terrain;
- 2- en réglementant certains détails spécifiques relatifs aux projets de développement ou de construction.

Le zonage peut exiger certaines constructions spécifiques tendant à réduire le bruit. Ces dernières incluent les zones tampons, les barrières anti-bruit, etc...

Il peut également interdire la circulation des camions ou motocyclettes dans certains quartiers la nuit.

Devrons-nous à l'instar de certaines provinces canadiennes et états américains établir et contrôler des normes de marges de recul, lesquelles, à toute fin pratique, seraient incorporées dans la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8) ?

Depuis 1979, le Ministère, sensible à la pollution le long de nos routes, a structuré à l'intérieur du Service de l'environnement une "Division du contrôle de la pollution et de la recherche".

2. Le contournement urbain comme solution de rechange

Depuis environ 15 ans est apparu le phénomène du contournement urbain. En fait, force est de constater que le Ministère n'a sans doute pas

toujours fait les efforts nécessaires pour protéger l'intégrité de ses corridors routiers en utilisant les pouvoirs de la loi actuelle. Par ailleurs, dans les lois qui conditionnent l'activité du Ministère en ce domaine, il y aurait sans doute des modifications légales, réglementaires et administratives à suggérer pour améliorer la situation.

L'avènement des routes de contournement s'est manifesté à cause d'une densité d'occupation du sol trop élevée pour pouvoir remédier facilement à la situation; on pense aux marges de recul qui n'ont pas été prévues (ou respectées) pour permettre l'élargissement de la chaussée.

Les interventions du Ministère dans ces projets routiers nous permet d'identifier trois types de contournement¹:

Le détournement routier, qui résulte de l'amélioration d'une longue section routière afin de solutionner un problème qui s'étend sur plusieurs kilomètres (problèmes routier "linéaire"). Sa fonction est d'augmenter la capacité de transit entre deux villes ou deux régions et non pas nécessairement d'éviter des problèmes ponctuels dans un village. Ses causes sont "extra-urbaines" et le contournement d'une entité urbaine est le résultat d'une amélioration routière et non son objectif.

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. Éléments d'une politique d'implantation des voies de contournement, (document de travail). Service des études. Québec, 1981, 81 pp.

La déviation simple, qui consiste à assigner sur une route parallèle à l'ancienne voie la part de trafic en transit qui autrement s'engorgerait, régulièrement ou périodiquement, sur la route devenue rue principale dans un développement linéaire. Il s'agit d'un problème routier ponctuel qui survient dans un milieu urbain peu important; les causes sont donc "intra-urbaines".

Le contournement urbain s'apparente au précédent type parce que ses causes sont aussi "intra-urbaines", d'autant plus que c'est le trafic local qui engendre en majeure partie les problèmes de circulation. L'intervention est cependant plus délicate puisque le problème routier s'inscrit dans la problématique locale du développement urbain¹. Le contournement est efficace pour détourner le trafic en transit, mais il ne peut résoudre les problèmes de circulation locale à lui seul (problème routier ponctuel et de transport local).

On saisira mieux les différences dans les interventions en se rapportant aux exemples de La Conception (détournement routier), Bernierville (déviatoin simple) et Joliette (contournement urbain), schématisés aux figures 8, 9 et 10. Chaque cas constitue un projet du M.T.Q. inscrit aux cahiers d'ordonnancement des directions régionales. On remarquera surtout la forme du développement urbain: pratiquement

(1) Comme ordre de grandeur, on peut penser que le contournement urbain concernera les agglomérations secondaires (5 000 à 30 000 h) ou principales. En deçà d'une population de 5 000 habitants, on peut parler de déviation simple.

FIGURE 8

DÉTOURNEMENT ROUTIER DE LA CONCEPTION (530 habitants)

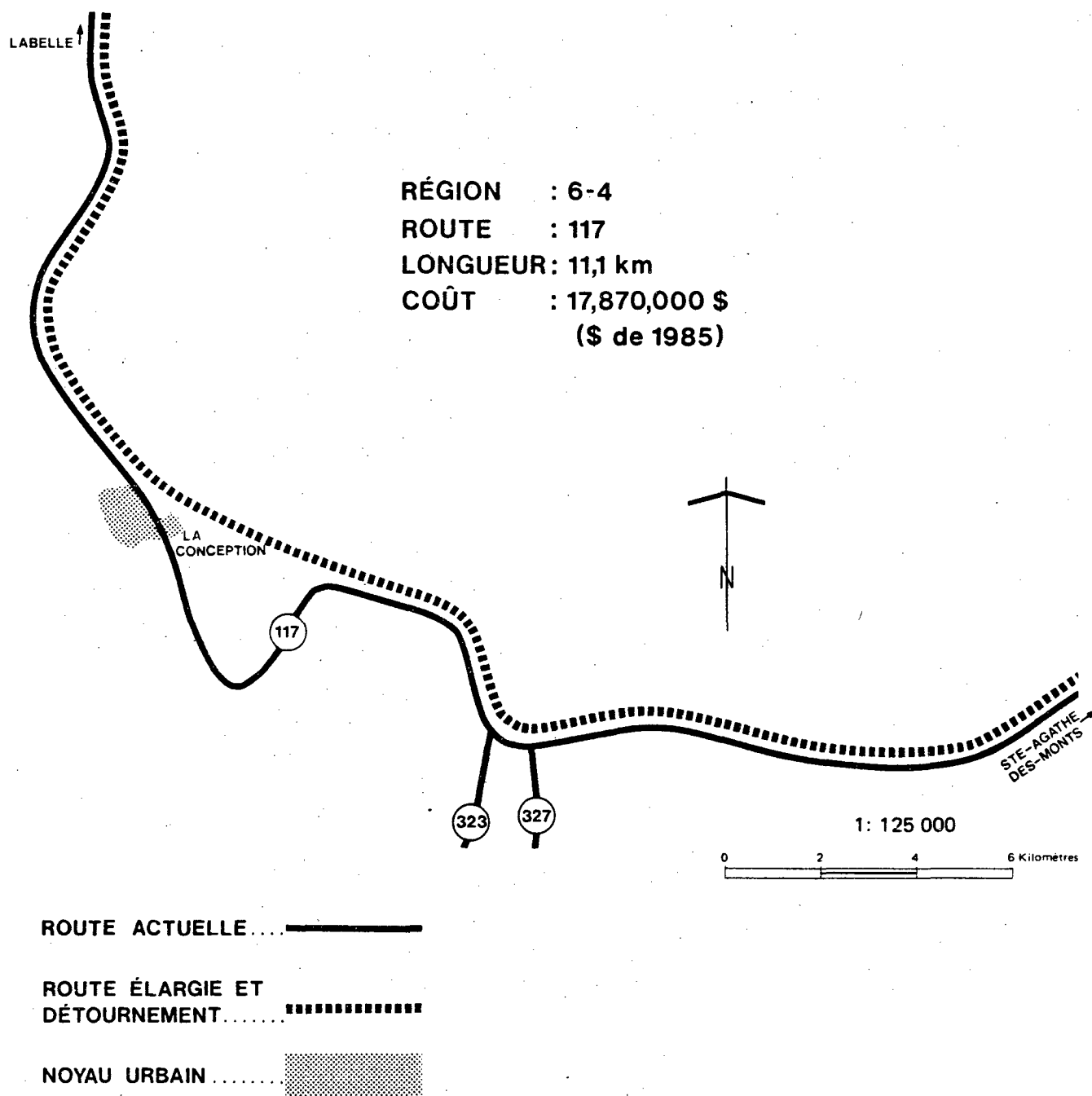


FIGURE 9

DÉVIATION SIMPLE DE BERNIERVILLE (2140 habitants)

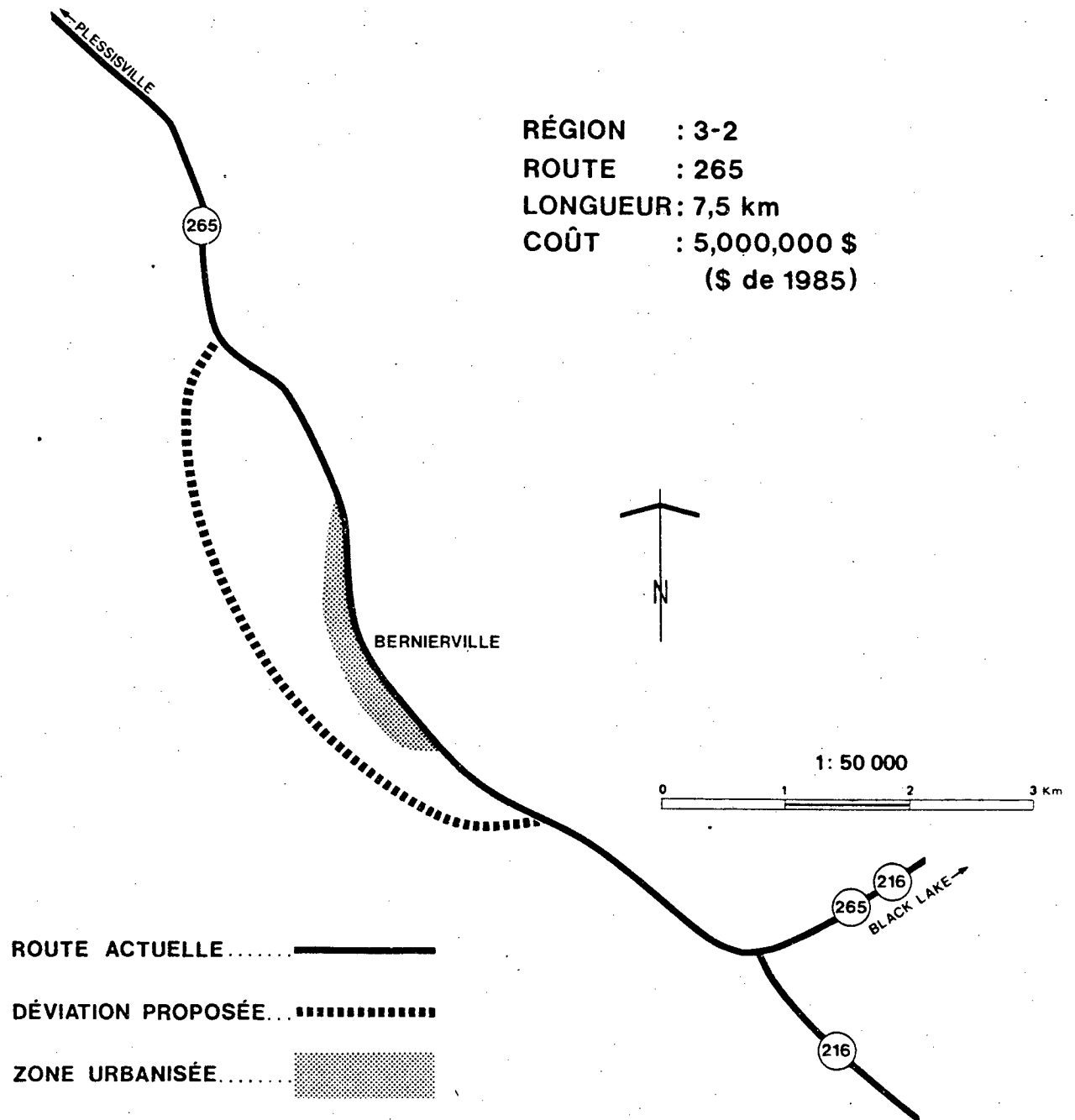
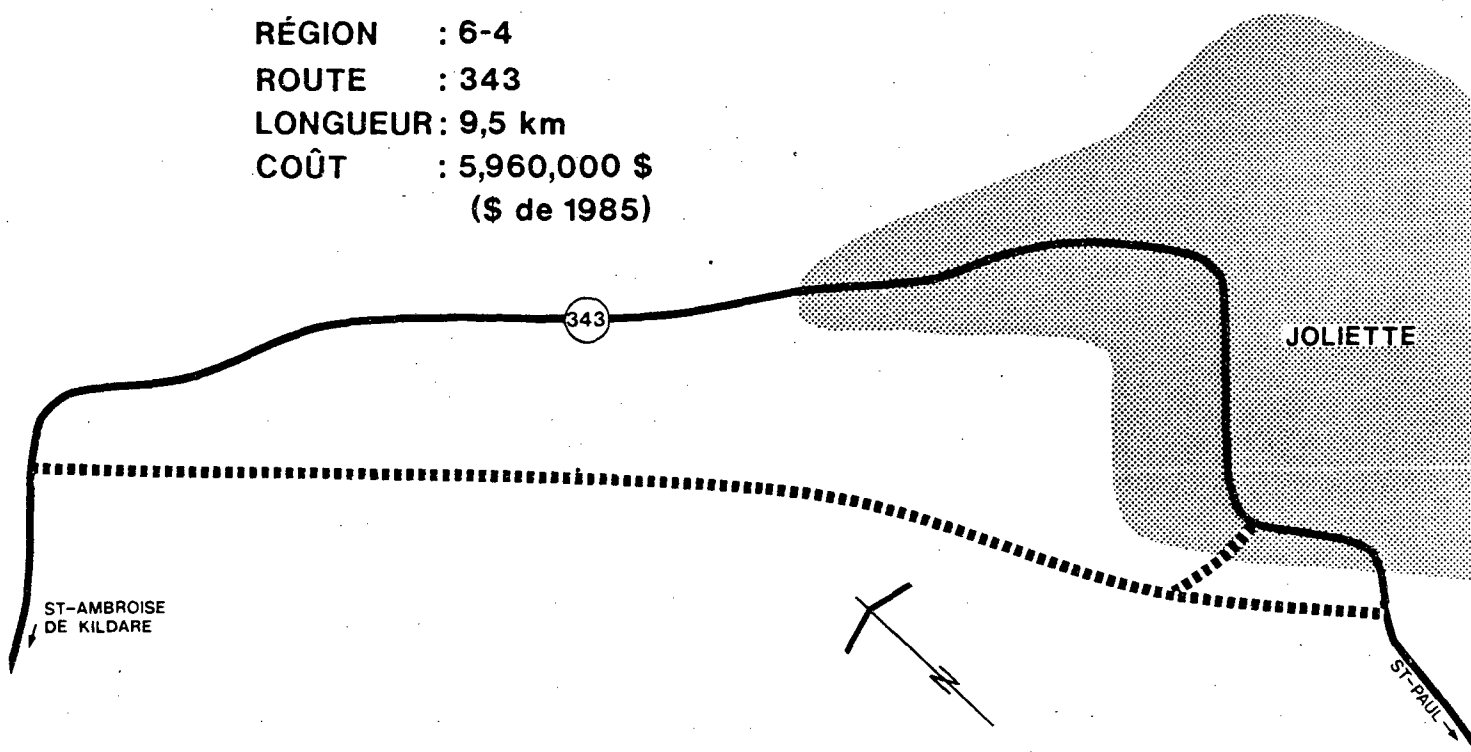


FIGURE 10

CONTOURNEMENT URBAIN DE JOLIETTE (35 472 habitants)

RÉGION : 6-4
ROUTE : 343
LONGUEUR: 9,5 km
COÛT : 5,960,000 \$
(\$ de 1985)



ROUTE ACTUELLE... —————

CONTOURNEMENT.... ···········

ZONE URBANISÉE.... [shaded box]

inexistant à La Conception, limité sur le long de la route à Bernierville, plus largement constitué à Joliette.

La question du partage des responsabilités, dans la construction et l'entretien des routes, entre le gouvernement provincial et les municipalités se pose particulièrement bien pour les voies de contournement. D'une part, parce que la déviation repose sur des problèmes qui touchent généralement une route nationale ou régionale qui traverse un milieu urbain, ce qui implique un côtoïement de deux juridictions. D'autre part, parce que l'ancienne pénétrante perd la part de trafic en transit et reprend ainsi un caractère de rue locale alors que la nouvelle voie permettra une certaine forme d'expansion ou de développement; cette divergence entre les objectifs des deux intervenants quant à la vocation de la voie de contournement est particulièrement évidente lorsqu'on aborde la question du contrôle des abords. Tout compte fait, il en résulte que les municipalités font présentement beaucoup de demandes d'implantation de voies de contournement, dans l'esprit qu'elles n'ont rien à perdre, et souhaitent une intervention "gratuite" du M.T.Q.

Le coût des voies de contournement est exorbitant comparé aux solutions ponctuelles, qui auraient pu ou peuvent, en temps utile, être entreprises sur les infrastructures en place (voir tableau 11, page suivante).

Des mesures de contrôle des abords routiers

TABLEAU 11

CONTOURNEMENTS APPARAISSANT AU PLAN D'ÉQUIPEMENT POUR 1986-1991¹

RÉGION	TRONÇON	PROJET DE CONTOURNEMENT	LONGUEUR (km)	COUT (M\$)
02	169-02-01	Desbiens	3,5	4,00
3-1	138-08-07	Saint-Siméon	3,7	2,8
3-2	265-01-01	Bernierville	7,5	5,00
6-2	132-03-41	Kanawake	8,0	6,00
6-4	117-04-01A	Conception #1	3,8	5,12
6-4	117-04-01B	Conception #2	0,5	3,70
6-4	117-04-01C	Conception #3	6,8	8,96
6-4	117-04-03	Labelle	7,6	9,16
6-4	337-01-01	Laurentides	4,2	3,45
6-4	343-01-01	Joliette	7,5	5,40
07	5-01-04B	Wakefield	4,5	8,5
07	117-04-05	L'Annonciation	6,6	4,58
08	117-09-13	Rouyn	4,5	3,55
			68,7	70,22

(1) Note: Liste informatisée en date du 15 novembre 1985, excluant les projets autoroutiers.

peuvent permettre d'éviter la saturation de certaines routes et donc l'obligation de doubler cette infrastructure. Les servitudes de non-accès jouent justement ce rôle pour la majorité des nouvelles voies de contournement mais nous avons vu et verront aussi les autres possibilités d'intervention pour protéger la fonction circulation des routes. Il s'agit en fait de solutionner les problèmes de circulation avant qu'ils ne se produisent. Cette prévention des contournements ne pourra prendre racine qu'au sein d'une politique d'intervention planifiée, notamment pour qu'elle implique aussi le niveau local de juridiction.

Ainsi, les municipalités pourraient avoir l'obligation de conserver les caractéristiques de circulation des chemins publics provinciaux qui traversent leur territoire avec comme conséquence qu'en cas de contournement nécessité par une augmentation du trafic local, elles assurent une partie ou la totalité des coûts afférents. D'ailleurs, l'article 6 de la Loi de la voirie (L.R.Q., c. V.8) donne déjà au M.T.Q. un pouvoir de transmettre la facture aux municipalités.

3. Développement du réseau routier selon les orientations du Ministère

Le Ministère vise à privilégier l'amélioration des réseaux de routes principales et régionales par rapport à la construction de nouveaux grands axes routiers et favoriser ainsi une série de solutions "modestes" réparties en plu-

sieurs endroits plutôt que des actions d'envergure concentrées en quelques lieux spécifiques.

Ces orientations imposent, à juste titre, l'élaboration de mesures de contrôle des abords des routes existantes et projetées.

L'état de la situation de cette politique d'orientation démontre que:

- . sur la plan de la sécurité, une conscience collective de l'acuité du problème s'est développée à partir du Rapport du comité d'étude sur l'assurance automobile¹. Ce rapport a démontré l'importance du problème et a infléchi la politique gouvernementale² en matière de sécurité routière.

Des études ont démontré un pattern spatial d'accidents³. C'est dans les quartiers

-
- (1) QUÉBEC, Rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile. Rapport Gauvin, Éditeur officiel du Québec. Québec, 1974, 412 pp.
 - (2) QUÉBEC, Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile. S.R.Q. 1964, ch. 232. Cf. Règlement 5 sur le système de points 1975 qui entra en vigueur le 1er mars 1975, abrogeant les règlements 5, arrêté en conseil 3128-72 du 25 octobre 1972 et 5-A, arrêté en conseil 3688-74 du 16 octobre 1974.
 - (3) BOURBEAU, Robert R., LABERGE-NADEAU, Claire, Les accidents corporels de la route au Québec 1926-1978 - Comparaisons provinciales et interprovinciales - Recueil statistique - Montréal, Université de Montréal, 1981.

SAINT-LAURENT, Gilbert (1982), Les accidents de la route en milieu urbain: Rouyn-Noranda Québec. Université Laval, École des Gradués, 1982, pp. 28-29.

FRÉCHETTE, Denis, Analyse des accidents de la circulation à La Sarre en 1972 Rouyn, Université du Québec, D.E.U.O.Q. Département des sciences humaines, mémoire de baccalauréat non publié, 1974, 70 pp.

résidentiels que la densité d'accidents est la plus faible et il y a une concentration élevée de cas là où les activités commerciales et industrielles de services sont localisées.

- sur le plan de la fluidité du trafic au Québec on s'est généralement efforcé de réduire au minimum la circulation des véhicules lourds dans les rues résidentielles en interdisant le trafic de passage dans les quartiers résidentiels ou en désignant des routes obligatoires pour les camions. On a également introduit ces dernières années des systèmes de circulation à sens unique pour améliorer le trafic routier, ce qui donne lieu souvent à une augmentation du trafic routier et à la détérioration de l'environnement à proximité de la route à sens unique.

Des études socio-économiques sont continuellement entreprises sur la possibilité d'élargissement de nos routes comme solution ponctuelle à l'écoulement d'un trafic rendu trop lourd pour la capacité actuelle d'une route

PINARD, Lise, Aperçu géographique sur les accidents de la circulation en milieu urbain: Val d'Or 1972, Rouyn. Université du Québec, D.E.U.O.Q., Département des sciences humaines, mémoire de baccalauréat, 1975, 87 pp.

SAMSON, Daniel, Quelques aspects des accidents de la circulation automobile à Amos en 1972, Rouyn. Université du Québec, D.E.U.O.Q., Département des sciences humaines, mémoire de baccalauréat, non publié, 1975, 152 pp.

SAINT-LAURENT, Gilbert, "Importance des accidents de la route à Rouyn-Noranda". Routes et Transports, 1985, Vol. XV, no 2, p. 17-23.

donnée. Bien que cette solution s'avère positive dans plusieurs cas, elle entraîne cependant elle aussi une pollution plus intense du milieu construit et est cause de l'empiètement sur les marges de recul, lesquelles dans bien des cas sont au strict minimum.

- sur le plan de l'économie, une diminution d'accidents est généralement observée lors d'un élargissement d'une route. Les statistiques officielles de la Régie de l'assurance automobile du Québec, établies au 30 mai 1980, montrent qu'en 1979, l'État a déboursé en moyenne 4 365\$ pour chaque victime de la route décédée et 1 878\$ pour chaque blessé. D'une autre source, et pour la même année de référence, les statistiques du Bureau d'assurance du Canada, a établi qu'il en coûte en moyenne 1 600\$ pour réparer un véhicule ayant subi des dommages matériels lors d'un accident.

L'amélioration d'une route existante par le réaménagement de ses points faibles et/ou dangereux n'est pas toujours la solution idéale à cause des répercussions socio-économiques sur le milieu environnant. Ici, il y a une juste mesure à examiner les différentes solutions spatiale, ponctuelle et économique.

2.2.3.2 Instruments de protection

1. Outils législatifs

En vertu de la Loi sur l'expropriation (L.R.Q., c. E-24) le titre III - Réserves pour fins publiques, l'article 69 donne le pouvoir au Ministre d'imposer une réserve de terrains le long des routes et donne aussi le pouvoir d'imposer une servitude de non-accès ou d'une autre servitude réelle.

En fait, l'esprit de la loi concernant les réserves est de prohiber, pendant sa durée, toute construction, amélioration ou addition sur l'immeuble qui en fait l'objet, sauf les réparations. Son but est de pouvoir, en temps utile et à l'intérieur du temps prescrit par la loi, élargir l'emprise de la route.

Cet outil législatif a peu servi jusqu'ici. Tout d'abord à cause de la limite de temps d'imposition et ensuite à cause des indemnités à payer. L'article 73 stipule qu'"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".

L'article 85 stipule que "L'indemnité est fixée après l'expiration de la réserve, sur requête au tribunal émanant du propriétaire, du titulaire du droit réel, du locataire ou de l'occupant de bonne foi".

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
(L.R.Q., c. A-19.1) a pour principal objet d'établir le cadre d'élaboration et d'application des règles relatives à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme, ainsi que de donner aux municipalités régionales de comté et aux municipalités la responsabilité de leur élaboration et de leur mise en oeuvre.

Quatre grands principes constituent les fondements de cette loi.

- 1) L'aménagement est d'abord une responsabilité politique et non exclusivement technique. C'est-à-dire qu'il appartient d'abord aux élus, en relations avec les citoyens, d'effectuer les choix, de prendre les décisions et de procéder aux arbitrages qui s'imposent.
- 2) Le citoyen participe aux diverses étapes du processus d'élaboration et de révision des instruments d'aménagement.
- 3) L'aménagement est une fonction partagée entre trois paliers de décisions: la municipalité, la municipalité régionale de comté et le gouvernement. Chaque palier a son domaine de responsabilité propre.
- 4) L'aménagement fait appel à la coordination et à la conciliation des choix et des actions des trois instances décisionnelles, ce qui se traduit par un échange d'informations

et par la concordance de leurs objectifs et projets respectifs.

La municipalité demeure responsable de l'aménagement de son territoire. La Loi sur l'aménagement de l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1) regroupe les pouvoirs antérieurement conférés aux municipalités par la Loi sur les cités et villes (L.R.Q., c. C-19), ou le Code municipal (L.R.Q., c. C-27.1). De plus, elle augmente la portée et le contenu des instruments de planification du ressort de la municipalité, tel le plan et les règlements d'urbanisme (le règlement de zonage, le règlement de lotissement et le règlement de construction).

En fait, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme L.R.Q., c. A-19.1) regroupe les pouvoirs en matière de zonage, de lotissement et de construction antérieurement conférés aux municipalités, en vertu principalement des articles 392 et 393 du Code municipal (L.R.Q., c. C-27.1); des articles 426 et 429 (8°) de la Loi sur les cités et villes (L.R.Q., c. C-19), ou en vertu des lois spéciales.

La loi distingue maintenant les éléments relatifs au règlement de zonage (article 113); au règlement de lotissement (article 115); au règlement de construction (article 118) et inclut de nouveaux pouvoirs pour chacun de ces règlements. La loi fait également état des permis et des certificats municipaux qui peuvent être émis en matière d'urbanisme, ainsi que les conditions inhérentes à leur émission.

Voici quelques articles qui peuvent toucher de près ou de loin les marges de recul.

Règlement de zonage

Parmi les nouveaux pouvoirs conférés aux municipalités relativement au règlement de zonage, on peut mentionner entre autres ceux qui leur permettent de:

- . spécifier l'espace qui doit être laissé libre entre les constructions, ou entre les usages différents sur des lots adjacents situés dans des zones contiguës et l'utilisation et l'aménagement de cet espace libre (a. 113, al. 2, 4°);
- . spécifier, pour chaque zone ou secteur de zone, les dimensions et le volume des constructions; l'aire des planchers et la superficie des constructions au sol; la superficie totale de plancher d'un bâtiment par rapport à la superficie totale du lot; la longueur, la largeur et la superficie des espaces qui doivent être laissés libres, entre les constructions sur un même terrain; l'utilisation et l'aménagement de ces espaces libres; l'espace qui doit être laissé libre entre les constructions et les lignes de rues et les lignes de terrain; le recul des bâtiments par rapport à la hauteur; l'architecture, la symétrie et l'apparence extérieure des constructions; le mode de groupement d'un ensemble de constructions sur un terrain; les

matériaux de revêtement des constructions (a. 113, al. 2, 5°);

- . spécifier, pour chaque zone, la proportion du terrain qui peut être occupée par une construction, ou un usage (a. 113, al. 2, 6°);
- . définir le niveau d'un terrain, par rapport aux voies de circulation (a. 113, al. 2, 8°);
- . déterminer et régir l'endroit où doit se faire l'accès des véhicules au terrain (a. 113, al. 2, 9°).

Règlement de lotissement

Une municipalité peut maintenant prohiber:

- . non seulement les subdivisions mais toute opération cadastrale ou une catégorie d'opérations cadastrales relatives non seulement aux rues, ruelles ou places publiques, mais aussi aux sentiers de piétons (a. 115, al. 2, 5°) et
- . l'emplacement non seulement des rues, ruelles et places publiques mais aussi des sentiers de piétons (a. 115, al. 2, 5°).

La loi précise, en outre, que ces deux dispositions doivent s'appliquer de façon à concorder avec les normes de dimensions prévues au règlement de lotissement et le tracé projeté des

voies de circulation prévues au plan d'urbanisme et non plus seulement avec le plan directeur d'urbanisme de la municipalité (a. 115, al. 2, 5°).

Règlement de construction

L'article 116 de la loi prévoit, comme élément nouveau, que le règlement peut s'appliquer dans tout le territoire municipal ou une partie de celui-ci et qu'il peut spécifier qu'aucun permis de construction ne sera accordé, à moins que les conditions suivantes ne soient respectées.

- . le terrain sur lequel doit être érigée chaque construction projetée, y compris ses dépendances, ne forme un ou plusieurs lots distincts sur les plans officiels du cadastre;
- . le terrain sur lequel doit être érigée la construction projetée ne soit adjacent à une rue publique ou à une rue privée conforme aux exigences du règlement de lotissement.

L'implication du Ministère à l'intérieur de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

L'article 5 de la loi stipule qu'un schéma d'aménagement doit comprendre entre autres:

- 7° l'identification et la localisation approximative des équipements et des infrastructures à être mis en place par le gouverne-

ment, ses ministères et ses mandataires ainsi que par les organismes publics et les corporations scolaires;

L'article 16 de la loi stipule que:

Dans les quatre-vingt-dix jours suivant la réception de la résolution prévue à l'article 15, le ministre indique par un avis au conseil de la municipalité régionale de comté:

- 1° les orientations que le gouvernement, ses ministères et mandataires ainsi que les organismes publics poursuivent ou entendent poursuivre en matière d'aménagement dans le territoire de la municipalité régionale de comté;
- 2° les projets d'équipements, d'infrastructures et d'aménagement que le gouvernement, ses ministères et mandataires ainsi que les organismes publics entendent réaliser dans le territoire de la municipalité régionale de comté;
- 3° s'il y a lieu, les objections du gouvernement à l'égard de la proposition d'aménagement adoptée.

Copie de cet avis est enregistrée à la Commission.

L'article 26 de la loi mentionne que:

Sous réserve des articles 27 à 29, le schéma d'aménagement entre en vigueur quatre-vingt-dix jours après son adoption par le conseil de la municipalité régionale de comté.

Avis de son entrée en vigueur est publié à la Gazette officielle du Québec.

L'article 27 de la loi signale que:

Si le ministre est d'avis que le schéma d'aménagement ne respecte pas les orientations ou les projets du gouvernement, de ses ministères et mandataires ainsi que des organismes publics, il peut demander au conseil de la municipalité régionale de comté de le modifier.

Cette demande se fait par avis motivé, dans les quatre-vingt-dix jours de l'adoption du schéma.

Copie de cet avis est signifié au conseil de la municipalité régionale de comté et transmise à chacune des municipalités qui font partie du territoire de la municipalité régionale de comté; elle est aussi enregistrée à la Commission.

2. Outils normatifs

Les outils normatifs sont plutôt rares pour ne pas dire inexistantes.

Une proposition par le Service de l'environnement du Ministère sous l'étiquette "Marge de recul" avant (aspect environnemental) fait référence a un mécanisme mettant en relation le pourcentage d'empiètement de la nouvelle emprise par rapport a la marge de recul avant actuelle d'un bâtiment et sa marge de recul résiduelle en terme absolu, est utilisé pour évaluer l'impact des rapprochements de la route aux bâtiments (tableau 12). L'application de ce mécanisme débouche sur un cadre de référence pour l'appréciation de l'impact créé par l'empiètement des limites de l'emprise sur les marges de recul des propriétés.

TABLEAU 12
ÉVALUATION DE L'IMPACT DES RAPPROCHEMENTS
DE LA ROUTE AUX BATIMENTS

MARGE DE REcul RESIDUELLE	POURCENTAGE D'EMPIETEMENT		
	60%	40%-60%	40%
5 m	fort	moyen	faible
5-10 m	moyen	faible	faible
10 m	faible	faible	faible

Depuis un nombre d'années, l'évaluation immobilière a établi des tables de mesures afin de calculer la perte de valeur causée par le rapprochement de la marge de recul. Le ministère des Transports a établi des règles d'application pour des fins d'expropriation.

Règle générale, l'indemnité de perte de valeur ne s'applique qu'aux propriétés de moins de quatre logements. La méthode de calcul est celle de valeur avant, valeur après. Pour calculer cette moins-value, il faut déterminer la valeur marchande de la propriété avant l'expropriation et après l'expropriation.

A défaut de marché, une évaluation de la moins-value en pourcentage est prise en considération et débouche sur la formule suivante:

$$\frac{x}{2} + \frac{x}{20} \times \text{Dep.}\% =$$

x = étant la diminution de la marge de recul exprimé en pieds ou mètres par rapport à la marge de recul idéale;

D = étant la profondeur de la marge de recul idéale;

% = étant la dépréciation sélectionnée selon un guide établi.

Une fois la dépréciation établie la table suivante établit le degré de dépréciation selon la distance de la ligne d'emprise au bâtiment. Plusieurs tables existent selon une marge de recul idéale de 30', 35', 40', 45' (tableau 13, page suivante).

2.2.3.3 Constatations sur l'efficiencia des instruments de protection

La densité est une mesure visant à évaluer

TABLEAU 13

TABLE DE DÉPRÉCIATION POUR PERTE DE MARGE DE REcul

MARGE DE REcul IDÉALE OU EFFECTIVE DE 25'							
DÉPRÉCIATION SÉLECTIONNÉE							
0'	20%	25%	30,00%	35,00%	40,00%	45,00%	50,00%
1'	18,82	23,52	28,22	32,93	37,62	42,33	47,04
2'	17,66	22,08	26,5	30,91	35,33	39,74	44,16
3'	16,54	20,68	24,82	28,95	33,09	37,22	41,36
4'	15,46	19,32	23,18	27,05	30,91	34,77	38,62
5'	14,40%	18,00%	21,60%	25,20%	28,80%	32,40%	36,00%
6'	13,38	16,72	20,05	23,41	26,75	30,10	33,44
7'	12,38	15,48	18,58	21,67	24,77	27,86	30,96
8'	11,42	14,28	17,14	20,00	22,85	25,70	28,56
9'	10,50	13,12	15,74	18,37	20,99	23,61	26,24
10'	9,60%	12,00%	14,40%	16,80%	19,20%	21,60%	24,00%
11'	8,74	10,92	13,10	15,29	17,47	19,65	21,84
12'	7,90	9,88	11,86	13,83	15,81	17,78	19,76
13'	7,10	8,88	10,66	12,43	14,21	15,98	17,76
14'	6,34	7,92	9,50	11,09	12,67	14,26	15,84
15'	5,60%	7,00%	8,40%	9,80%	11,20%	12,60%	14,00%
16'	4,90	6,12	7,34	8,57	9,79	11,01	12,24
17'	4,22	5,28	6,34	7,39	8,45	9,50	10,56
18'	3,58	4,45	5,38	6,27	7,17	8,06	8,96
19'	2,98	3,72	4,46	5,21	5,95	6,70	7,44
20'	2,40%	3,00%	3,60%	4,20%	4,80%	5,40%	6,00%
21'	1,86	2,32	2,78	3,25	3,71	4,18	4,64
22'	1,34	1,68	2,00	2,35	2,69	3,02	3,36
23'	0,86	1,08	1,30	1,51	1,73	1,94	2,16
24'	0,42	0,52	0,62	0,73	0,83	0,93	1,04
25'	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
DISTANCE DE LA LIGNE D'EMPRISE AU BATIMENT							

Note: La table de dépréciation pour perte de marge de recul utilise le système anglais.

Tiré du: Guide de dommages pour perte de marge de recul et déplacements, Ministère des Transports. Service de l'expropriation, révisé en 1976, 21 pp.

l'intensité d'occupation du sol d'un terrain, d'un secteur d'une municipalité ou de la municipalité toute entière. Elle s'exprime généralement par le nombre de logements à l'hectare pour la fonction résidentielle et par un rapport plancher-terrain pour d'autres fonctions. Cette mesure permet d'évaluer la capacité des équipements (aqueduc, égout, rues, écoles, parcs, etc.) requis pour répondre à la demande créée par le développement.

Le règlement de zonage peut spécifier les densités d'occupation du sol et, ainsi, permettre d'évaluer par zone, les besoins en équipements et services pour la population. Le Conseil municipal devrait être en mesure d'estimer les effets d'autoriser une densité donnée sur, entre autres, la hiérarchie des voies routières. L'examen de plusieurs schémas d'aménagement des M.R.C. démontre l'envahissement de nos routes sans trop d'attention aux marges de recul. Par exemple, un avis de la Direction générale du génie en vertu de l'article 16 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1), dans la proposition d'aménagement de la M.R.C. de l'Islet, invite cette dernière à restreindre, voire même consolider, les périmètres d'urbanisation actuels et proposés compte tenu des incidences du développement tentaculaire de l'habitat sur l'intégrité du système routier.

Notre action dans le système actuel se résume à des vœux. Le temps est-il venu pour nous d'établir dans nos lois routières des normes de marges de recul afin d'assurer la protection de l'intégrité de nos infrastructures routières?

2.2.3.4 Bilan

Aux approches et à la périphérie des villes, les routes nationales, régionales ou collectrices majeures, dont la vocation première était de relier deux pôles urbains et d'éviter ainsi au trafic de transit les aléas de la circulation intra-urbaine, ont vu leurs fonctions modifiées pour devenir des voies au service des développements industriels, commerciaux et résidentiels.

Préoccupations du ministère des Transports

Compte tenu de l'attirance en marge de nos routes, un bon nombre de routes principales, améliorées à grand frais, sont devenues au fil des ans, faute de mécanismes adéquats de contrôle, de véritables boulevards urbains à capacité réduite aux conditions de sécurité précaires et aux problèmes de pollution inhérents à la circulation motorisée.

La forme de pollution la plus sérieuse causée par la circulation motorisée est celle de la pollution par le bruit. En effet, elle engendre plus de mécontentement que celui que produit le trafic aérien étant donné qu'elle n'est pas limitée à des endroits bien précis.

Il y a deux sources principales du bruit causé par les véhicules motorisés en mouvement: le système d'échappement des gaz du moteur et l'interaction entre les pneus et la chaussée.

Le Service de l'environnement du M.T.Q. déposait en mars 1976 une étude intitulée "Le bruit de la circulation routière"¹ qui proposait trois approches différentes pour réduire l'impact du bruit causé par la circulation routière:

- 1) réduire le bruit à la source;
- 2) contrôler l'utilisation des terrains en bordure d'une voie rapide (zonage);
- 3) utiliser des dispositifs pour réduire le bruit (route en déblai, écran anti-bruit, etc.).

C'est la deuxième approche qui retient notre attention ayant à l'esprit un contrôle sur les marges de recul. Le zonage est donc une technique administrative permettant de diriger l'utilisation des terrains en accord avec un plan ordonné du développement de la communauté. Ce contrôle peut se faire de deux façons:

- 1) en réglementant les utilisations du terrain;
- 2) en réglementant certains détails spécifiques relatifs aux projets de développement ou de construction.

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. Le bruit de la circulation routière. Division des études de l'environnement de Montréal. Montréal, 1976b, 88 pp.

Devrons-nous à l'instar de certaines provinces canadiennes et états américains établir et contrôler des normes de marges de recul qui pourraient être incorporées dans la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8) ?

Le non-respect et/ou l'imprévision de marges de recul pour permettre l'élargissement de la chaussée ont amené depuis environ 15 ans à l'avènement des routes de contournement qui permettent de remédier à une densité d'occupation du sol trop élevée.

Les interventions du Ministère dans ces projets routiers ont permis d'identifier trois types de contournement (tableau 14).

TABEAU 14

**FONCTIONS ET PROBLÈMES MIS EN CAUSE
PAR LES TYPES DE CONTOURNEMENT**

TYPES DE CONTOURNEMENT	FONCTIONS	PROBLÈMES	
		ORIGINE	TYPE
Détournement routier	Augmenter la capacité de transit entre deux villes ou deux ré- gions	extra- urbaine	Problème qui s'é- tend sur plusieurs kilomètres
Déviations simple	Assigner sur une route pa- rallèle à l'ancienne voie la part de trafic en transit	Intra- urbaine	Problème routier ponctuel qui sur- vient dans un mi- lieu urbain peu important
Contournement urbain	Détourner le trafic en transit mais ne peut ré- soudre les problèmes de circulation locale	Intra- urbaine	Trafic local en- gendre en majeure partie les problè- mes de circulation

La question du partage des responsabilités dans la construction et l'entretien des routes, entre le gouvernement provincial et les municipalités se pose particulièrement bien pour les voies de contournement. D'une part, parce que la déviation repose sur des problèmes qui touchent généralement une route nationale ou régionale qui traverse un milieu urbain, ce qui implique un côtoïement de deux juridictions.

D'autre part, parce que l'ancienne pénétrante perd la part de trafic en transit et reprend ainsi un caractère de rue locale alors que la nouvelle voie permettra une certaine forme d'expansion ou de développement. La divergence entre les objectifs des deux intervenants quant à la vocation de la voie de contournement est évidente lorsqu'on aborde la question du contrôle des abords. Il en résulte que les municipalités font présentement beaucoup de demandes d'implantation de voies de contournement, dans l'esprit qu'elles n'ont rien à perdre, et souhaitent une intervention "gratuite" du M.T.Q.

Des mesures de contrôle des abords routiers peuvent permettre d'éviter la saturation de certaines routes et donc l'obligation de doubler cette infrastructure. Les servitudes de non-accès jouent justement ce rôle pour la majorité des nouvelles voies de contournement mais nous verrons ultérieurement les autres possibilités d'intervention pour protéger la fonction circulation des routes. Cette préven-

tion des contournements ne pourra prendre racine qu'au sein d'une politique d'intervention planifiée, notamment pour qu'elle implique le niveau local de juridiction.

Ainsi, les municipalités pourraient avoir l'obligation de conserver les caractéristiques de circulation des chemins publics provinciaux qui traversent leur territoire avec comme conséquence qu'en cas de contournement nécessité par une augmentation du trafic local, elles assureraient une partie ou la totalité des coûts afférents. D'ailleurs, l'article 6 de la Loi de la voirie (L.R.Q., c. V-8) donne déjà au M.T.Q. un pouvoir de transmettre la facture aux municipalités avec une entente préalable.

Article 6: "Lorsque le gouvernement a décidé la construction d'une nouvelle route ou la reconstruction d'une ancienne, il peut:

- 1° Déterminer, pour chaque municipalité traversée par ladite route, une part de contribution pour chaque mille ou partie de mille construit ou reconstruit dans ses limites, payables après l'achèvement des travaux, pourvu que cette part de contribution soit décrétée par une résolution de la municipalité, cette résolution ne pouvant ensuite être modifiée que du consentement du gouvernement;
- 2° Approuver toute convention que le conseil d'une municipalité pourra faire par résolu-

tion avec le ministre des Transports, pour la construction de la section de route traversant cette municipalité".

Instruments de protection

Deux articles de la Loi sur l'expropriation (L.R.Q., c. E-24) le titre III - Réserves pour fins publiques sont particulièrement intéressant dans le cadre de cette étude:

Article 69 donne le pouvoir au Ministre d'imposer une réserve de terrains le long des routes et donne aussi le pouvoir d'imposer une servitude de non-accès ou d'une servitude réelle.

Article 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.

Ces outils législatifs ont peu servi jusqu'ici principalement à cause de la limite de temps d'imposition et ensuite à cause des indemnités à payer (L.R.Q., c. E-24, titre III, a. 85).

Il existe aussi la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1) où le Ministère possède une implication directe à l'intérieur de cette loi.

L'article 5 de la loi stipule qu'un schéma d'aménagement doit comprendre entre autres:

- 7° l'identification et la localisation approximative des équipements et des infrastructures à être mis en place par le gouvernement, ses ministères et ses mandataires ainsi que par les organismes publics et les corporations scolaires;

L'article 16 de la loi stipule que:

Dans les quatre-vingt-dix jours suivant la réception de la résolution prévue à l'article 15, le ministre indique par un avis au conseil de la municipalité régionale de comté:

- 1° les orientations que le gouvernement, ses ministères et mandataires ainsi que les organismes publics poursuivent ou entendent poursuivre en matière d'aménagement dans le territoire de la municipalité régionale de comté;
- 2° les projets d'équipements, d'infrastructures et d'aménagement que le gouvernement, ses ministères et mandataires ainsi que les organismes publics entendent réaliser dans le territoire de la municipalité régionale de comté;
- 3° s'il y a lieu, les objections du gouvernement à l'égard de la proposition d'aménagement adoptée.

Copie de cet avis est enregistrée à la Commission.

Les articles 26 et 27 mentionnent que:

26. Sous réserve des articles 27 à 29, le schéma d'aménagement entre en vigueur quatre-vingt-dix jours après son adoption par le conseil de la municipalité régionale de comté.

Avis de son entrée en vigueur est publié à la Gazette officielle du Québec.

27. Si le Ministre est d'avis que le schéma d'aménagement ne respecte pas les orientations ou les projets du gouvernement, de ses ministères et mandataires ainsi que des organismes publics, il peut demander au conseil de la municipalité régionale de comté de le modifier.

Cette demande se fait par avis motivé, dans les quatre-vingt-dix jours de l'adoption du schéma.

Copie de cet avis est signifiée au conseil de la municipalité régionale de comté et transmise à chacune des municipalités qui font partie du territoire de la municipalité régionale de comté; elle est aussi enregistrée à la Commission.

En ce qui concerne les outils normatifs ils sont plutôt rares pour ne pas dire inexistants. Une proposition par le Service de l'environnement du Ministère intitulée "Marge de recul" avant (aspect environnemental) fait référence

à un mécanisme mettant en relation le pourcentage d'empiètement de la nouvelle emprise par rapport à la marge de recul avant actuelle d'un bâtiment et sa marge de recul résiduelle en terme absolu (voir tableau 12). L'application de ce mécanisme débouche sur un cadre de référence pour l'appréciation de l'impact créé par l'empiètement des limites de l'emprise sur les marges de recul des propriétés.

Aussi, depuis un nombre d'années, l'évaluation immobilière a établi des tables de mesure afin de calculer la perte de valeur causée par le rapprochement de la marge de recul. Le ministère des Transports a par la suite établi des règles d'application pour des fins d'expropriation.

Le temps est-il venu pour nous d'établir dans nos lois routières des normes de marges de recul afin d'assurer la protection de l'intégrité de nos infrastructures routières ?

2.2.4 Affiches et panneaux-affiches

2.2.4.1 Préoccupations du ministère des Transports

L'intérêt que porte le comité d'étude sur la protection des infrastructures routières ayant trait aux affiches et panneaux-affiches est, à ce stage de l'état de la situation, de prendre conscience des efforts de part et d'autre pour une révision de la Loi sur les panneaux-

réclame et affiches (L.R.Q., c. P-5).

En fait, au moment de la composition de notre rapport, nous sommes conscients que des efforts sont entrepris pour harmoniser le projet de révision de la loi déjà citée avec une normalisation et une simulation de la signalisation du produit touristique.

Avant d'examiner les instruments de protection, nous désirons rappeler ce que l'on entend par certains mots:

- 1° "affiche": tout imprimé, écrit, dessin, peinture, lithographie, sigle, pictogramme, idéogramme, emblème, forme ou image, objet symbolique ou représentation au moyen d'un procédé quelconque, conçu pour attirer l'attention du public et destiné à des fins de communication. Toutefois, ce mot ne comprend pas les enseignes ni la signalisation routière placée ou autorisée par le Ministre;
- 2° "affiche directionnelle": une petite affiche dont les dimensions du panneau sont de 600, 900, ou 1200 mm de côté, signalant au moyen d'un message normalisé la proximité d'un lieu d'intérêt public ou d'un établissement de services utiles aux usagers du réseau routier et indiquant la direction à suivre pour s'y rendre;
- 3° "affiche publicitaire": une affiche conçue pour attirer l'attention du public sur un

objet, produit, service, place, activité, projet, personne, institution, organisation, entreprise ou autre, et destinée à communiquer un message quelconque, sous la forme d'avis, d'annonce, d'information, de réclame ou de publicité;

4° "panneau": une surface plane de bois, de métal, de toile ou autres matériaux destinée à servir de support aux affiches; un mur, une toiture de bâtiment, une clôture, une face de roc ou un véhicule-automobile ne peuvent servir de panneau;

5° "panneau-affiche": un panneau qui supporte une affiche.

2.2.4.2 Instruments de protection

1. Outils législatifs

- La Loi sur les panneaux-réclame et affiches (L.R.Q., c. P-5) s'applique sur les "chemins que le ministre des Transports entretient" sauf ceux compris dans les limites des cités et villes (S.R. 1964, c. 135, a. 1).

- La Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8) définit à l'article 38, l'expression "chemin que le ministre des Transports entretient" comme suit:

38. L'expression "chemin que le ministre des Transports entretient" désigne un chemin faisant partie d'une route provinciale ou d'une route régionale et tout chemin amélioré dont les travaux nécessaires d'entretien et de réparation sont faits par le ministre des Transports aux frais du Québec.

- Le 6 août 1965 était sanctionnée la Loi de la publicité le long des routes (S.R. 1965, c. 49) avec le seul article 6 en vigueur. Aujourd'hui encore, l'article 6 demeure en vigueur et se lit comme suit:

Réglementation

6. 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.

Réglementation

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 ou qui sont placées sur un immeuble pour identifier le propriétaire ou

l'occupant de la construction qui y est érigée, indiquer la profession, l'art, le commerce ou l'industrie qu'il y exerce de même que les produits ou services qui font l'objet de ce commerce ou de cette industrie.

Idem

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.

Publication

Les règlements décrétés par le lieutenant-gouverneur en conseil en vertu du présent article entrent en vigueur à compter de leur publication dans la Gazette officielle du Québec ou de la date ultérieure qui y est fixée. (1968, c. 23, a. 8).

- . Le règlement 1 de la Loi P-5 interdit d'installer ou de poser aucune affiche ou panneaux-réclames sur certains chemins ainsi que sur l'Ile d'Orléans.
- . Le projet de loi 88 fut sanctionné le 12 décembre 1982 et la Loi proclamée le 1er janvier 1983. Celle-ci modifie certains articles de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8) et plus particulièrement l'article 17 se référant aux affiches, panneaux-réclames ou enseignes lumineuses.
Cet article se lit comme suit:

17. 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 deçà 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.

17.1 Malgré l'article 17, le propriétaire, le locataire ou l'occupant d'un établissement où il exerce une profession ou une occupation peut, en deçà de la distance prescrite, y placer une affiche ou une enseigne lumineuse ne comportant que son nom s'il détient un permis accordé à cette fin par le Ministre.

Les dimensions et les caractéristiques de l'affiche ou de l'enseigne lumineuse ainsi que l'endroit où elle peut être posée sont déterminés dans le permis.

17.2 Un représentant autorisé par écrit par le ministre des Transports peut en tout temps pénétrer sur une propriété privée pour inspecter une affiche, un panneau-réclame ou une enseigne lumineuse qui s'y trouve.

17.3 Quiconque contrevient à l'article 17 ou à l'article 17.1 commet une infraction et est passible, en outre du paiement des frais, d'une amende de 50 à 100 dollars.

17.4 Le tribunal qui prononce la sentence à la suite d'une infraction à l'article 17 ou

à l'article 17.1 ordonne que l'affiche ou le panneau-réclame qui a fait l'objet de l'infraction soit enlevé ou détruit par le contrevenant dans un délai de huit jours à compter de la date de la sentence.

A défaut par le contrevenant de se conformer à cet ordre, le Ministre peut le faire exécuter aux frais de celui-ci.

2. Projet de politique sur la signalisation du produit touristique

La signalisation du produit touristique québécois a été jusqu'à présent, assez restreinte, surtout si on la compare à ce qui se fait ailleurs au Canada et aux Etats-Unis, où les politiques de signalisation routière ont reconnu l'importance de l'activité touristique.

Le produit touristique du Québec génère de nombreux déplacements routiers, tant de la population québécoise que de la population non-résidente composée principalement de canadiens et d'américains. Ces déplacements s'effectuent principalement via les grands axes routiers et autoroutiers québécois. L'industrie touristique québécoise a généré des revenus supérieurs à deux milliards de dollars pour l'année 1984.

Le principal besoin du touriste, à part ceux de première nécessité (se nourrir, se loger, s'informer) est de se situer: en effet, à partir de l'information touristique consultée, il

désire retrouver sur son itinéraire les attraits et activités retenus pour fins de visite. Actuellement, le M.T.Q. aide partiellement le touriste, puisqu'il a choisi de signaler une partie du produit touristique et ce, uniquement sur le réseau routier à son entretien. Cette situation demeure la principale source de mécontentement des intervenants touristiques.

En janvier 1985, le comité chargé de l'élaboration de la politique sur la signalisation du produit touristique présentait un rapport d'étape. Les principes établis étaient les suivants:

- 1° la définition de grilles de critères visant à définir les éléments significatifs du produit touristique québécois qui répondent aux besoins de la clientèle;
- 2° l'accès élargi à la signalisation routière aux équipements répondant aux critères établis;
- 3° une signalisation d'acheminement uniformisée et normalisée sur le réseau routier indépendamment de la responsabilité d'entretien;
- 4° en plus de l'emprise, la délimitation d'un corridor de 10 m réservé exclusivement à la signalisation touristique en bordure des routes, à l'exception des autoroutes et des zones urbaines;

- 5° la mise en place d'une structure administrative chargée d'émettre des permis et de contrôler la conformité de la signalisation.

Ces principes modifient de façon fondamentale l'approche du M.T.Q. en matière de signalisation d'indication. Par contre, celle-ci est déjà utilisée dans des états américains et des provinces canadiennes et selon les commentaires reçus, ne semble pas comporter de problème majeur d'application. Cette approche permettrait pour le Québec, tout en permettant d'élargir l'accès à la signalisation d'indication, de contrôler en partie les abords de route et de récupérer une partie des coûts reliés à la signalisation routière.

Des recommandations s'en suivirent:

- 1° que les principes énoncés fassent l'objet d'un consensus des autorités des ministères des Transports, et du Tourisme;
- 2° que les actions suivantes soient entreprises dès que la recommandation #1 aura été entérinée:

- Par le ministère des Transports

- . modification de la Loi des panneaux-réclame et affiches (L.R.Q., c. P-5) de façon à permettre la création d'un corridor "touristique";

- . élaboration de normes de signalisation spécifiques au produit touristique;

- Par le ministère du Tourisme

- . précision des critères d'éligibilité;
- . choix d'un territoire pour réaliser la simulation;
- . consultation en région auprès des Associations touristiques régionales (A.T.R.);

- Conjointement (selon les termes du devis d'étude)

- . préparation de la simulation;
- . évaluation de la simulation;
- . évaluation de l'impact administratif et financier;
- . conclusion et recommandations.

Le 4 mars 1985, le comité de direction du Ministère acceptait (mis à part quelques réserves), le contenu du rapport d'étape. Depuis ce temps, les démarches et travaux suivants ont été réalisés:

- 1° normalisation de la signalisation du produit touristique;

- 2° ébauche des concepts du système administratif de gestion des permis de signalisation touristique;
- 3° ébauche de critères de choix des équipements touristiques éligibles à la signalisation;
- 4° préparation d'une mission d'information pour octobre 1985 dans les états du Vermont, Massachusetts et New-York;
- 5° transmission du rapport d'étape ainsi que les documents qui ont suivi au responsable de la révision de la Loi des panneaux-réclame et affiches (L.R.Q., c. P-5), suivi de quelques rencontres de sensibilisation des besoins.

2.3.4.3 Constatations sur l'efficience des instruments de protection

La Loi sur les panneaux-réclame et affiches (L.R.Q., c. P-5) régit l'affichage à l'extérieur de l'emprise des routes sur tout le territoire québécois à l'exception de celui compris dans les limites des cités et villes. Elle réglemente principalement la superficie et la localisation des panneaux-réclame et affiches.

Cette Loi P-5 contenait 13 articles et apparaissait déjà incomplète en 1983 pour un contrôle suivant certaines particularités.

Il fut donc confié à la Direction de l'entre-

tien de préparer un projet de loi plus explicite. Le 16 mai 1983, un document de travail portant le numéro 8 et intitulé "Projet de loi sur les affiches et les panneaux-affiches" fut présenté aux autorités du Ministère et contenait les différentes particularités pouvant se présenter. Les différentes sections étaient les suivantes:

SECTION I: Application et interprétation.

SECTION II: Permis.

SECTION III: Dispositions générales.

SECTION IV: Dispositions particulières concernant les panneaux-affiches directionnels.

SECTION V: Dispositions particulières concernant les panneaux-affiches publicitaires visibles de l'autoroute transcanadienne.

SECTION VI: Dispositions particulières concernant les panneaux-affiches publicitaires visibles d'une autoroute autre que l'autoroute transcanadienne.

SECTION VII: Dispositions particulières concernant les panneaux-affiches publicitaires visibles d'une route numérotée dont la vitesse maximale permise excède 80 km/h sans toutefois excéder 90 km/h.

SECTION VIII: Dispositions particulières concernant les panneaux-affiches publicitaires visibles d'une route numérotée dont la vitesse maximale permise excède 60 km/h sans toutefois excéder 80 km/h.

SECTION IX: Dispositions particulières concernant les panneaux-affiches publicitaires visibles d'une route numérotée dont la vitesse maximale permise n'excède pas 60 km/h.

SECTION X: Dispositions particulières concernant les panneaux-affiches temporaires.

SECTION XI: Dispositions particulières concernant les affichettes.

SECTION XII: Dispositions particulières concernant certains cas spéciaux.

SECTION XIII: Chemins, routes, zones et secteurs prohibés à l'affichage.

SECTION XIV: Infractions et peines.

SECTION XV: Pouvoirs du Ministre.

SECTION XVI: Pouvoirs du Gouvernement.

SECTION XVII: Dispositions transitoires et diverses.

Ce projet de loi contenant 81 articles avait reçu l'approbation des autorités du Ministère. Celles-ci ont manifesté le souhait que le comité de normalisation du produit touristique soit appelé à faire des recommandations afin d'harmoniser le projet de loi sur les affiches et panneaux-affiches (document de travail no 8) avec la politique que le comité était en train d'élaborer.

Cette demande était justifiée vu l'absence d'une signalisation touristique uniformisée et devant une prise de conscience des autorités du Ministère que les intervenants utilisaient la Loi P-5 pour s'afficher, ce qui avait pour résultat une diversité de la forme et du contenu et, à la limite, semait plus la confusion que l'aide apportée au tourisme.

Aux Etats-Unis, le contrôle de l'affichage et de la signalisation est total puisqu'il s'exerce à l'intérieur de l'emprise et dans une zone de contrôle en bordure des routes. Cette situation serait impossible au Québec avec l'actuelle Loi des panneaux-réclame et affiches (L.R.Q., c. P-5). La situation dans les provinces canadiennes est semblable à celle observée aux Etats-Unis.

Le Comité de normalisation du produit touristique formulait en juillet 85 les recommandations suivantes en relation avec le Projet de loi sur les affiches et panneaux-affiches:

- tout article ou disposition contraire à la politique de signalisation touristique devra

être modifié pour être conforme à cette dernière;

- protéger un corridor hors emprise de 10 m tout le long de la route, tel que prévu dans la politique sur la signalisation touristique; dans le même sens, abolir le corridor hors emprise de 10 m sur les autoroutes;
- protéger un second corridor de 10 m, connexe au corridor touristique de 10 m réservé à la signalisation d'acheminement, qui serait libre de toute signalisation; à l'extérieur de ces deux corridors de 10 m, pourrait être installée toute autre forme de signalisation (affichette, signalisation temporaire, etc.);
- seul le M.T.Q. pourra négocier des droits d'affichage avec les propriétaires riverains;
- déterminer les mesures de distances latérales à partir de l'emprise de la route et non de la chaussée;
- légiférer ou réglementer en fonction des types de routes et non de la vitesse maximale qui y est permise;
- éliminer la norme qui veut que les dimensions des panneaux augmentent avec l'éloignement de la route pour la remplacer par deux seules dimensions normalisées de panneau: une à l'intérieur du corridor touris-

tique hors emprise de 10 m, une autre à l'extérieur de ce dernier.

Suite à ces recommandations, le désir exprimé par le Comité de normalisation du produit touristique concernant le corridor touristique (deux de 10 mètres chacun) est encore au stade de questionnement.

Il y a dans un premier temps la visite de certaines régions touristiques du Québec et la consultation de brochures touristiques nous portent à croire que le nombre d'attraits et d'activités avec une structure d'accueil est plus limité qu'on pourrait le croire. Aussi, si tel est le cas, est-il possible d'améliorer le système actuel plutôt que de concevoir un tout nouveau système avec permis? Si le nombre est limité, y a-t-il lieu de retenir le principe du corridor de 10 mètres doublé d'un autre.

Dans un deuxième temps, il nous est permis de comprendre que la gestion d'un corridor touristique hors emprise serait difficile compte tenu des pouvoirs proposés aux législateurs dans le document de travail no 8.

Il appartiendra donc au Comité de normalisation du produit touristique d'examiner les contraintes et les mesures à prendre avec les services techniques concernés.

2.2.4.4 Bilan

L'intérêt que porte le comité d'étude sur la protection des infrastructures routières ayant trait aux affiches et panneaux-affiches est, à ce stage de l'état de la situation, de prendre conscience des efforts de part et d'autre pour une révision de la Loi sur les panneaux-réclame et affiches (L.R.Q., c. P-5).

Préoccupations du ministère des Transports

Les préoccupations actuelles du ministère des Transports concernant les affiches et panneaux-affiches sont premièrement, la révision de la Loi sur les panneaux-réclame et affiches (L.R.Q., c. P-5) et deuxièmement, une harmonisation entre ce projet de révision et un projet de politique sur la signalisation du produit touristique.

Instruments de protection

La Loi sur les panneaux-réclame et affiches (L.R.Q., c. P-5) s'applique sur les "chemins que le ministre des Transports entretient" sauf ceux compris dans les limites des cités et villes (S.R. 1964, c. 135, a. 1). L'article 38 de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8) définit l'expression "chemin que le ministre des Transports entretient comme suit: "... désigne une chemin faisant partie d'une route provinciale ou d'une route régionale et tout chemin amélioré dont les travaux nécessaires d'entretien et de réparation sont faits par le ministre des Transports aux frais du Québec".

L'article 6 de la Loi sur la publicité le long des routes (S.R. 1965, c. 49) fut sanctionné le 6 août 1965 et encore aujourd'hui il demeure en vigueur.

Réglementation

6. 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.

Réglementation

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 ou qui sont placées sur un immeuble pour identifier le propriétaire ou l'occupant de la construction qui y est érigée, indiquer la profession, l'art, le commerce ou l'industrie qu'il y exerce de même que les produits ou services qui font l'objet de ce commerce ou de cette industrie.

Idem

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.

Publication

Les règlements décrétés par le lieutenant-gouverneur en conseil en vertu du présent article entrent en vigueur à compter de leur publication dans la Gazette officielle du Québec ou de la date ultérieure qui y est fixée (1968, c. 23, a. 8).

De plus, certains articles de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8) furent modifiés et plus particulièrement l'article 17 par le Projet de loi 88 sanctionné le 12 décembre 1982 et proclamée le 1er janvier 1983.

- . article 17: 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 deçà 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.
- . article 17.1: Malgré l'article 17, le propriétaire, le locataire ou l'occupant d'un établissement où il exerce une profession ou une occupation peut, en deçà de la distance prescrite, y placer une affiche ou une enseigne lumineuse ne comportant que son nom s'il détient un permis accordé à cette fin par le Ministre.

Les dimensions et les caractéristiques de l'affiche ou de l'enseigne lumineuse ainsi que l'endroit où elle peut être posée sont déterminés dans le permis.

- . article 17.2: Un représentant autorisé par écrit par le ministre des Transports peut en tout temps pénétrer sur une propriété privée pour inspecter une affiche, un panneau-réclame ou une enseigne lumineuse qui s'y trouve.
- . article 17.3: Quiconque contrevient à l'article 17 ou à l'article 17.1 commet une infraction et est passible, en outre du paiement des frais, d'une amende de 50,00\$ à 100,00\$.
- . article 17.4: Le tribunal qui prononce la sentence à la suite d'une infraction à l'article 17 ou à l'article 17.1 ordonne que l'affiche ou le panneau-réclame qui a fait l'objet de l'infraction soit enlevé ou détruit par le contrevenant dans un délai de huit jours à compter de la date de la sentence.

A défaut par le contrevenant de se conformer à cet ordre, le Ministre peut le faire exécuter aux frais de celui-ci.

Voici donc un résumé des principaux articles de la Loi sur les panneaux-réclame et affiches (L.R.Q., c. P-5) qui régit l'affichage à l'extérieur des routes sur tout le territoire québécois à l'exception de celui compris dans les limites des cités et villes (S.R. 1964, c. 135, a. 1). Elle réglemente principalement la superficie et la localisation des panneaux-réclame et affiches.

Constatations sur l'efficience des instruments de protection

La Loi sur les panneaux-réclame et affiches (L.R.Q., c. P-5) contenait 13 articles et apparaissait déjà incomplète en 1983 pour un contrôle suivant certaines particularités. Il fut donc confié à la Direction de l'entretien de préparer un Projet de loi plus explicite. En mai 1983, un document de travail (no 8) intitulé "Projet de loi sur les affiches et les panneaux-affiches" fut présenté aux autorités du Ministère et contenait les différentes particularités pouvant se présenter. Les 81 articles de ce Projet de loi ont reçu un accueil favorable des autorités du Ministère.

En ce qui concerne la signalisation du produit touristique québécois, elle fut jusqu'à présent assez restreinte, surtout si on la compare à ce qui fait ailleurs au Canada et aux Etats-Unis, où les politiques de signalisation routière ont reconnu l'importance de l'activité touristique.

Le produit touristique québécois génère de nombreux déplacements qui s'effectuent principalement via les grands axes routiers et autoroutiers québécois. Actuellement, le M.T.Q. aide partiellement le touriste, puisqu'il a choisi de signaler une partie du produit touristique et ce, uniquement sur le réseau routier à son entretien. Cette situation demeure la principale source de mécontentement des intervenants touristiques.

En janvier 1985, le comité chargé de l'élaboration de la politique sur la signalisation du produit touristique présentait un rapport d'étape qui fut accepté par le comité de direction du Ministère mis à part quelques réserves.

Les principes établis étaient les suivants:

- 1° la définition de grilles de critères visant à définir les éléments significatifs du produit touristique québécois qui répondent aux besoins de la clientèle;
- 2° l'accès élargi à la signalisation routière aux équipements répondant aux critères établis;
- 3° une signalisation d'acheminement uniformisée et normalisée sur le réseau routier indépendamment de la responsabilité d'entretien;
- 4° en plus de l'emprise, la délimitation d'un corridor de 10 m réservé exclusivement à la signalisation touristique en bordure des routes, à l'exception des autoroutes et des zones urbaines;
- 5° la mise en place d'une structure administrative chargée d'émettre des permis et de contrôler la conformité de la signalisation.

Ces principes modifient de façon fondamentale l'approche du M.T.Q. en matière de signalisa-

tion d'indication. Cette approche qui ne semble pas comporter de problème majeur d'application, dans des états américains et des provinces canadiennes, permettrait pour le Québec d'élargir l'accès à la signalisation d'indication et de contrôler en partie les abords de route tout en récupérant une partie des coûts reliés à la signalisation routière.

La demande d'harmonisation entre le Projet de loi sur les affiches et panneaux-affiches (document de travail no 8) et le projet de politique sur la signalisation du produit touristique était justifiée vu l'absence d'une signalisation touristique uniformisée d'autant plus que les intervenants utilisaient la Loi sur les panneaux-réclame et affiches (L.R.Q., c. P-5) pour s'afficher. L'utilisation de celle-ci avait pour résultat une diversité dans la forme et le contenu et, à la limite, semait plus la confusion que l'aide apportée au tourisme.

Aux Etats-Unis, le contrôle de l'affichage et de la signalisation est total puisqu'il s'exerce à l'intérieur de l'emprise et dans une zone de contrôle en bordure des routes. Cette situation serait impossible au Québec avec la Loi actuelle (L.R.Q., c. P-5).

Le comité de normalisation du produit touristique (comité ad hoc du projet de politique sur la signalisation du produit touristique) formulait en juillet 1985, une série de recommandations en relation avec le Projet de loi sur les

affiches et panneaux-affiches. Deux de ses recommandations se lisaient comme suit:

- protéger un corridor hors emprise de 10 m tout le long de la route, tel que prévu dans la politique sur la signalisation touristique; dans le même sens, abolir le corridor hors emprise de 10 m sur les autoroutes;
- protéger un second corridor de 10 m, connexe au corridor touristique de 10 m réservé à la signalisation d'acheminement, qui serait libre de toute signalisation; à l'extérieur de ces deux corridors de 10 m, pourrait être installée toute autre forme de signalisation (affichette, signalisation temporaire, etc.).

En janvier 1986, l'existence du corridor touristique (deux de 10 mètres) était encore au stade de questionnement par le Comité de normalisation du produit touristique car il y a eu dans un premier temps, la visite de certaines régions touristiques et la consultation de brochures touristiques qui laissent croire que le nombre d'attrait et d'activités avec une structure d'accueil est plus limité qu'on pourrait le croire. Dans un deuxième temps, la gestion d'un corridor touristique hors emprise serait difficile compte tenu des pouvoirs proposés aux législateurs dans le Projet de loi sur les affiches et panneaux-affiches (document de travail no 8).

Il appartiendra donc au Comité de normalisation du produit touristique d'examiner avec les contraintes et les mesures à prendre les services techniques concernés.

2.2.5 Parcs de stationnement

2.2.5.1 Nécessité d'une politique globale

Toute intervention sur le stationnement dans les centres des affaires (C.D.A.) de nos municipalités présente des difficultés en raison de leurs caractéristiques particulières. Ainsi on peut se trouver dans des secteurs où la trame urbaine date de plusieurs décennies, avec tout les problèmes d'accessibilité et de circulation d'un de nos réseaux de voirie conçu en fonction des besoins générés par les moyens de transports du temps.

La densité d'occupation du sol rend généralement onéreuse les opérations liées aux stationnements. De plus, la présence de diverses fonctions urbaines, telles le commerce, la résidence, l'industrie, la place d'affaires, rend complexes les choix d'intervention. Cette complexité provient des différents besoins en espaces de stationnement, selon le genre d'occupation des espaces ou la période de la journée. La configuration linéaire, habituellement le long d'un axe routier majeur, ou regroupée du C.D.A., influe également sur les choix d'intervention. Dans les secteurs densément occupés que sont les centres-villes et, à fortiori, dans les C.D.A., qui constituent le point le

plus achalandé, un des problèmes majeurs des autorités locales et du secteur privé est de fournir des espaces de stationnement en quantité suffisante et des localisations optimales, à un coût accessible pour les clients et les résidents¹.

Le stationnement sur emprise en milieu urbain a plus souvent qu'autrement des incidences sur la fluidité du trafic et est souvent cause d'accidents.

Les automobiles stationnées constituent des obstacles placés en bordure immédiate de la voie. Elles peuvent rendre plus difficiles les virages à droite. Elles nécessitent une attention accrue de la part des conducteurs, particulièrement lorsqu'ils appréhendent une manoeuvre de stationnement ou une sortie d'un autre automobiliste. L'ouverture de portes peut être faite soudainement et stresser davantage le chauffeur qui passe. Enfin la voiture immobilisée peut réduire la visibilité, surtout lorsqu'il y a des enfants².

Le stationnement sur la chaussée impose un handicap particulièrement sévère aux véhicules de transport en commun. Les autobus circulent dans la voie qui borde les voitures garées, celle qui est la plus perturbée. De plus, les

(1) QUÉBEC, Ministère des Affaires municipales. Revitalisation des secteurs commerciaux des centres-villes. Québec, 1983, 182 pp.

(2) Highway Research Board. Parking Principles. Washington, 1971, p. 163-164.

autobus doivent toujours sortir et rentrer dans une voie de circulation plutôt que de filer en ligne droite. Même dans des conditions idéales, où les automobilistes cèdent le passage à l'autobus tel que le requiert l'article 384 du Code de sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.1), cette manoeuvre cause un retard¹.

Les corporations municipales et intermunicipales de transport peuvent, avec l'approbation du ministre des Transports, construire, posséder et exploiter des parcs ou garages de stationnement qu'elles considèrent nécessaires ou utiles à une exploitation efficace de leurs services (art. 38 de la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport, L.R.Q., C-70).

Jusqu'ici, le ministère des Transports n'a pas apporté toute l'attention nécessaire concernant l'impact que les stationnements hors rue pourraient avoir sur la protection de ses infrastructures. Pourtant, le Ministère possède des instruments de protection de ses infrastructures en matière de stationnement. Restera à valider ceux-ci.

2.2.5.2 Instruments de protection

1. Outils législatifs

L'article 10,5° de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8) donne le pouvoir au ministre des Transports d'établir des parcs de station-

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. La conception du stationnement en fonction de l'économie urbaine. Service des études. Québec, 1984e, 153 pp.

nement. Cet article se lit comme suit: "Lorsque la construction ou la reconstruction d'une route ou d'un pont a été ordonnée par décret du gouvernement, le ministre peut:

"5° Établir des parcs de stationnement, belvédères, pavillons et tout ouvrage de protection, de sécurité ou d'embellissement".

L'article 113, 10° de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1) stipule que:

"Le conseil d'une municipalité peut adopter un règlement de zonage pour l'ensemble ou partie de son territoire. Ce règlement peut contenir des dispositions...":

"10° prescrire, pour chaque zone ou chaque usage ou combinaison d'usages, l'espace qui sur les lots doit être réservé et aménagé pour le stationnement ou pour le chargement ou le déchargement des véhicules ou pour le stationnement des véhicules utilisés par les personnes handicapées au sens de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées (1978, c.7) se servant de fauteuils roulants et la manière d'aménager cet espace; établir des normes de stationnement à l'intérieur ou à l'extérieur des édifices;"

Comme dans le cas de tout usage ou construction elle peut régir l'emplacement des terrains de stationnement, article 113-3° de la même Loi.

Le long des rues, les municipalités peuvent prohiber, restreindre ou régir le stationnement

des véhicules si elles sont responsables de l'entretien du chemin (Code de la sécurité routière, L.R.Q., c. C-24.1, a. 372).

Les municipalités ont le loisir de distinguer entre différentes catégories d'utilisateurs, dans la mesure où le stationnement des autobus et taxis peut être limité aux endroits désignés par règlements (Loi sur les cités et villes, L.R.Q., c. C-19, a. 415, 32; et a. 512, 5° du Code de la sécurité routière, L.R.Q., c. C-24.1).

Les municipalités peuvent elles-mêmes établir des endroits de stationnement ou ériger des garages et fixer, par règlement, les tarifs applicables (Loi sur les cités et villes, L.R.Q., c. C-19, a. 415, 6°).

Les corporations municipales et intermunicipales de transport peuvent, avec l'approbation du ministre des Transports, construire, posséder et exploiter des parcs ou garages de stationnement qu'elles considèrent nécessaires ou utiles à une exploitation efficace de leurs services (Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport, L.R.Q., c. C-70, a. 38).

2. Outils normatifs

Le gouvernement du Québec intervient dans le domaine du stationnement en ses qualités d'autorité normative, d'employeur, de pourvoyeur de fonds et collecteur d'impôts. Le ministre des

Transports a édicté des normes de stationnement dans le Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.1) et particulièrement à l'article 369.

Au cahier des normes¹, tome 1, nous y retrouvons une section portant sur les éléments géométriques. Sous l'article 2.22 intitulé "Accotement" on y retrouve ceci:

"L'accotement doit être assez large pour permettre à un véhicule d'effectuer un arrêt d'urgence sans entraver la circulation. Il protège l'automobiliste lors d'un dépassement imprévu et lui permet d'éviter une collision frontale. Des accotements larges suscitent chez les conducteurs une sensation de confort et de sécurité".

Ce n'est qu'en milieu urbain que les profils en travers types prennent en considération des espaces linéaires de stationnements (voir les plans-types D-2309, D-2310, D-2311 et D-2312) selon qu'il s'agit d'un deux ou quatre voies contiguës (figure 11) ou d'un quatre ou six voies à chaussées séparées (figure 12).

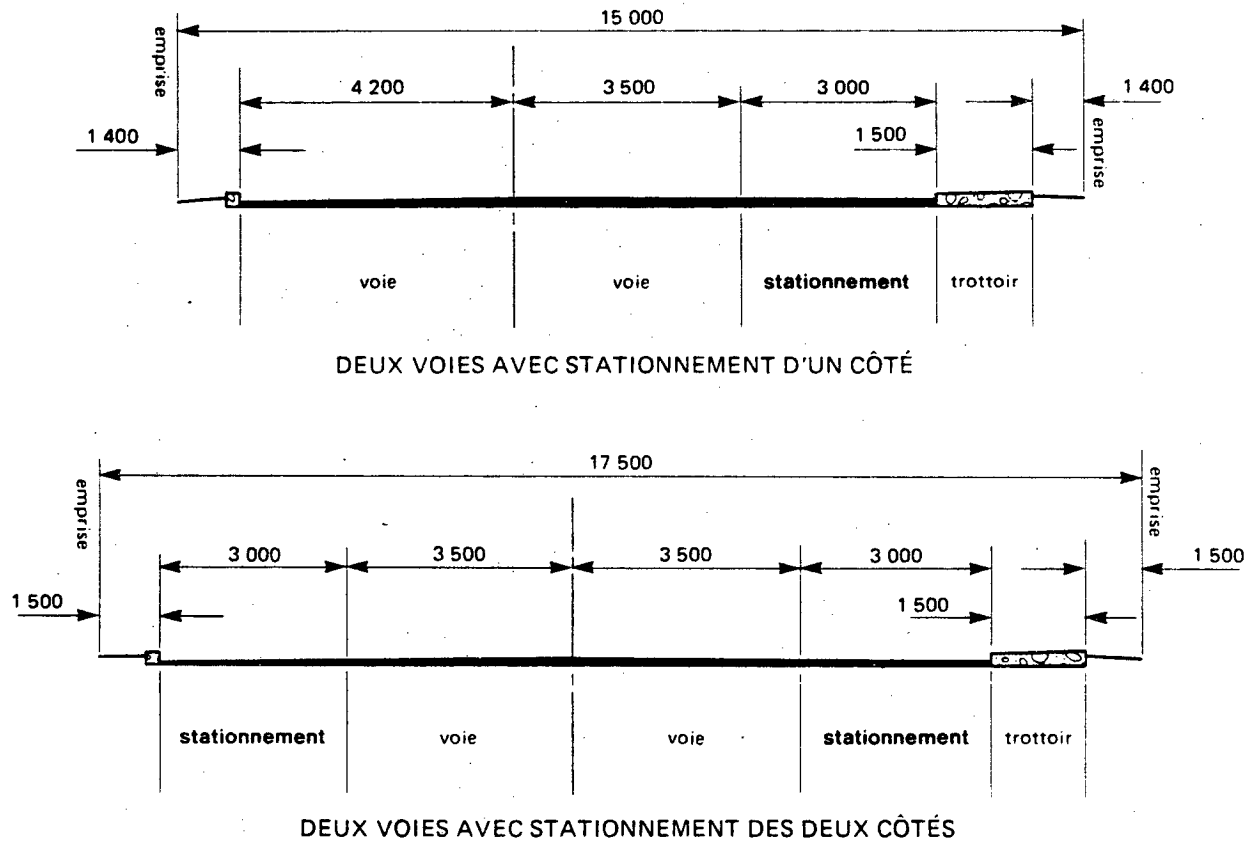
2.2.5.3 Constatations sur l'efficience des instruments de protection

Le ministère des Transports vit actuellement des problèmes directement liés au stationnement. Voici les faits saillants de deux cas:

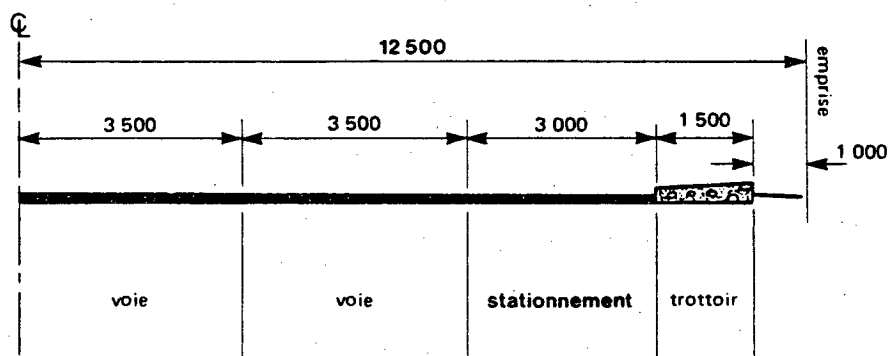
(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. Cahier des normes, tome 1. Direction générale du génie, Québec, 1980 a.

**Figure 11 : NORMES DES DIFFÉRENTES ROUTES À VOIES
CONTIGÜES EN MILIEU URBAIN**

D-2309 ROUTE PRINCIPALE OU RÉGIONALE



D-2310 ROUTE PRINCIPALE

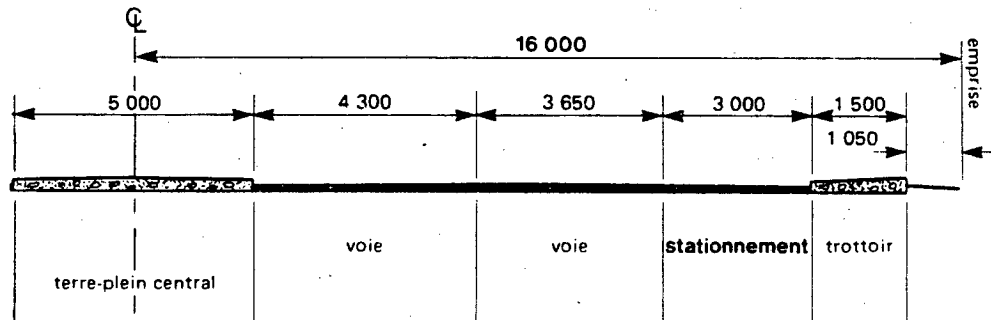


Note: Les mesures sont en millimètres (mm)

Tiré du: Cahier des Normes, tome 1. Ministère des Transports du Québec, Québec, 1980a.

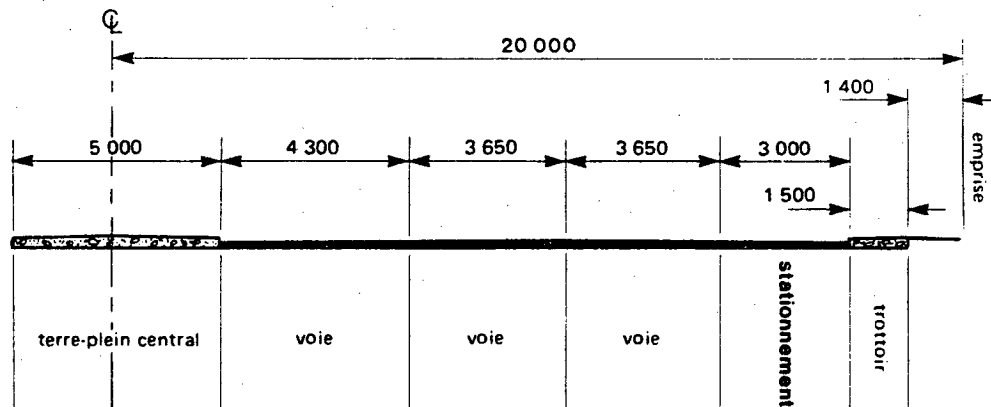
Figure 12: NORMES DES ROUTES PRINCIPALES À CHAUSSÉES SÉPARÉES EN MILIEU URBAIN

D-2311 ROUTE PRINCIPALE



QUATRE VOIES AVEC STATIONNEMENT

D-2312 ROUTE PRINCIPALE



SIX VOIES AVEC STATIONNEMENT

Note: Les mesures sont en millimètres (mm)

Tiré de: Cahier des Normes, tome 1. Ministère des Transports du Québec, Québec, 1980a.

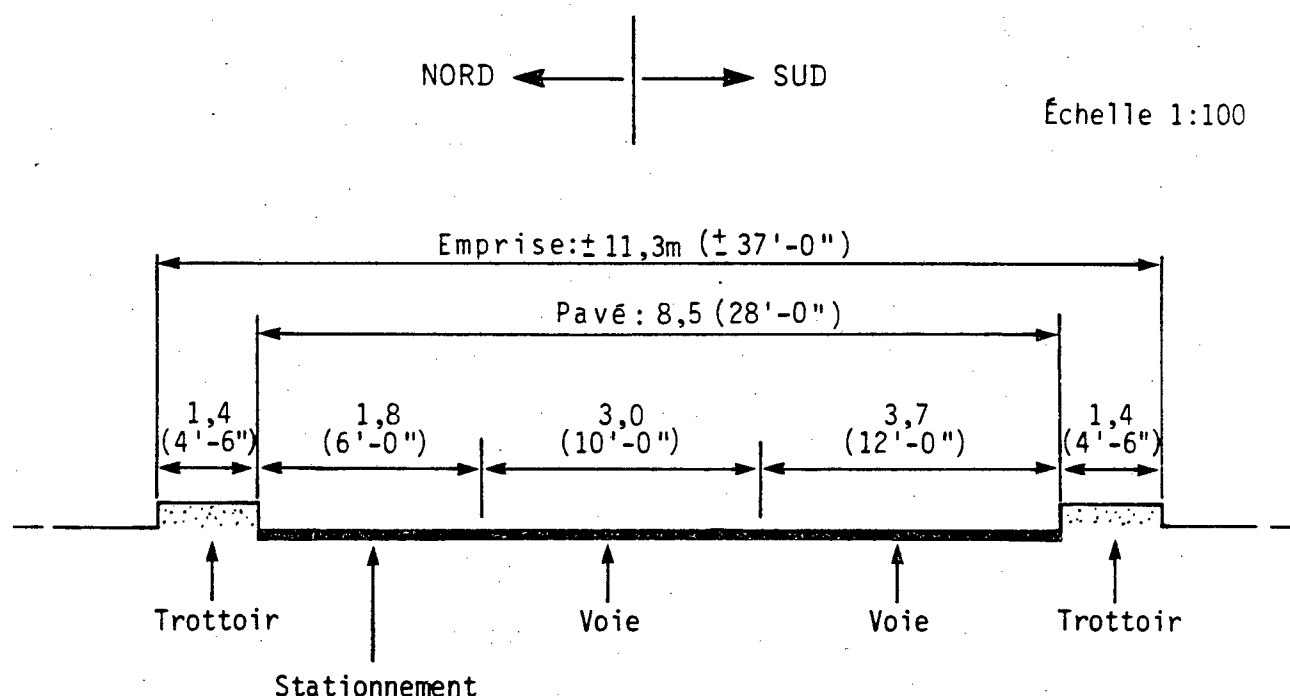
- . Après avoir envisagé la construction d'une nouvelle route entre les municipalités de Princeville et Plessisville, le Ministère a éliminé cette solution, lui préférant le réaménagement de la route 116 dans son tracé actuel.

Le réaménagement de la route à quatre voies contiguës oblige le ministère des Transports à empiéter de façon substantielle sur les terrains des résidants de la route 116. Chaque propriétaire aura droit à une entrée sur la voie publique selon les normes établies par le ministère des Transports. Ce projet consterne les résidants qui bénéficiaient de l'emprise de la route après avoir fait poser des drains et effectué le remplissage des fossés. Pratique tolérée mais illégale. Quelques industries et commerces verront leur aire de stationnement réduite de plus de la moitié. Cette situation a mené des résidants à signer une pétition demandant au ministère des Transports de reconsidérer les superficies d'élargissement en les restreignant. On demande aussi au Ministère de s'engager à remplir et niveler tous les fossés. Les résidants ont obtenu une résolution du conseil de la paroisse de Princeville les appuyant dans leur demande pour obtenir une audience publique sur le réaménagement de la route 116. L'audience publique retardera, sans doute, de plusieurs mois le début de ses travaux.

- . Le Ministère a été appelé dernièrement à examiner l'effet de la circulation motorisée sur la route 169 traversant la ville de Desbiens

au Lac Saint-Jean. La route 169, appelée rue Hébert en milieu urbain, s'étend sur une longueur de 1,65 km (1 mille). Afin d'apprécier l'exiguïté de la route, nous incluons une section type de la route 169 au centre-ville de Desbiens (figure 13).

FIGURE 13: SECTION TYPE DE LA ROUTE 169
AU CENTRE-VILLE DE DESBIENS



La municipalité de Desbiens ne possède pas de corps policier qui lui est attribué. Plutôt, la surveillance et l'application du Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.1) sont assurées par le poste de la Sûreté du Québec à Alma. Une auto-patrouille effectuée, à peu près à toutes les huit heures, une tournée dans la municipalité.

Malgré qu'un règlement municipal, passé en 1974, interdit le stationnement sur le côté sud de la rue Hébert, aucune signalisation à cet effet n'a pu être repérée sur les lieux. Une telle situation laisse présager un manque de contrôle, voire même un certain laisser-aller en matière de stationnement. Aussi, il n'est pas rare maintenant d'apercevoir des véhicules stationnés sur les deux côtés de la rue. Considérant le faible gabarit de la chaussée (8,5 m), il ne reste plus dans ce cas, après avoir retranché un minimum de 3,6 m pour le stationnement de chaque côté, que 4,9 m (16 pieds) disponibles aux deux voies de circulation. Comment peut-on alors se déplacer en toute sécurité sur deux voies affichant une largeur libre de 4,9 m (16 pieds)?

Selon la sûreté du Québec, la majorité des accidents rapportés sur la route 169 dans le secteur urbanisé de Desbiens implique directement ou indirectement un ou plus d'un véhicule stationné. Un cas fréquent consiste en un accrochage résultant de la rencontre de deux véhicules dans un passage étroit laissé par d'autres véhicules en stationnement.

L'étude¹ réalisée par la Division de la planification du réseau routier recommandait:

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. Étude du stationnement sur la route 169 traversant la ville de Desbiens; Lac Saint-Jean-Est. Division de la planification du réseau routier. Québec, 1985 a, 41 pp.

- a) que l'option d'interdire le stationnement sur la route 169 dans le secteur urbain, et de le permettre seulement sur les rues transversales soit considérée et évaluée comme une solution alternative parmi tant d'autres qui seront étudiées par la Direction des tracés et projets du ministère des Transports;
- b) que cette solution, comparativement à d'autres telles des voies de contournement du centre urbain ou l'élargissement de la rue principale, soit considérée comme la solution impliquant un minimum de travaux et de coûts de réalisation, si ce n'est la mise en place d'une signalisation appropriée et la réfection de certains trottoirs;
- c) que, advenant l'abandon d'un projet de réaménagement de la rue Hébert ou du passage de la route 169 dans un nouveau corridor, la municipalité de Desbiens, en collaboration avec la Sûreté du Québec, se dote d'une politique plus sévère et cohérente en matière de stationnement sur l'artère actuelle;
- d) que dans un premier temps et avant d'envisager des actions plus drastiques, la municipalité de Desbiens commence par appliquer et faire respecter rigoureusement son règlement no 126 de juillet 1974, interdisant le stationnement sur le côté sud de la route 169; ce geste devrait donc se traduire par l'installation de panneaux de prescription suivie d'une surveillance accrue par la Sûreté du Québec;

- e) que dans un deuxième temps et pour remédier plus efficacement au problème, la municipalité en vienne à interdire complètement et en tout temps le stationnement sur les deux côtés de la rue Hébert; au pis-aller, seuls des camions de livraison chez certains marchands pourraient être tolérés et ce, dans des zones de débarquement bien délimitées;
- f) que, toujours si la solution préconisée dans la présente étude est préférée à d'autres alternatives, le ministère des Transports établisse une stratégie d'intervention et/ou une série de rencontres avec les différentes autorités responsables dans le milieu (municipalité de Desbiens, Sûreté du Québec, M.R.C. du Lac Saint-Jean-Est, etc.) pour leur faire part de sa proposition, de sa contribution éventuelle et des moyens à prendre pour sensibiliser la population au projet précité.

La revitalisation des centres-villes et secteurs centraux constitue aujourd'hui une préoccupation majeure tant pour les municipalités que pour le gouvernement du Québec. Jusqu'aux amendements, introduits en 1983 à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1), un programme particulier d'urbanisme (P.P.U.) se devait d'être une composante du plan d'urbanisme et ne pouvait être adopté qu'en même temps que le plan d'urbanisme ou une fois ce dernier en vigueur. Compte tenu de l'importance d'agir rapidement dans les centres-villes ou les secteurs centraux, des modifica-

tions récentes à cette Loi ont autorisé les municipalités à adopter un P.P.U. pour les "aires d'aménagement" que constitue leur centre-ville ou leur secteur central avant l'adoption d'un schéma d'aménagement et d'un plan d'urbanisme¹.

Si les centres-villes ont déjà connu des périodes fort prospères, depuis quelques décennies, le poids économique et le volume d'activités communautaires au centre-ville ont sensiblement diminué. Les causes de ce déclin sont multiples et bien connues (Référer à la première partie de la Politique de revitalisation des centres-villes intitulée "Évolution de la structure et déclin des centres-villes", p. 9-23)².

Face à ce constat, les élus, les gens d'affaires et les citoyens de plusieurs municipalités ont pris position en faveur d'un rétablissement de l'équilibre entre le centre et la périphérie. C'est ainsi que plusieurs municipalités ont décidé d'intervenir dans leur centre-ville en s'attaquant aux problèmes de stationnement, de circulation véhiculaire et piétonnière, de

(1) Article 85.1 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, (L.R.Q., c. A-19.1) adopté le 22 décembre 1983. Le terme "centre-ville" est utilisé dans le cas des municipalités régies par la Loi sur les cités et villes tandis que celui de "secteur central" s'applique aux municipalités régies par le Code municipal. Nous utiliserons le terme "centre-ville" seulement, mais le contenu présenté s'applique également aux secteurs centraux.

(2) QUÉBEC, Conseil exécutif. Politique de revitalisation des centres-villes. Québec, 1984, 57 pp.

mobilier urbain, etc. L'aide financière du gouvernement du Québec, dans le cadre du programme ReviCentre, permet également aux municipalités d'accélérer la mise en oeuvre de projets d'amélioration physique.

Réussir la revitalisation du centre-ville requiert une coordination de l'ensemble des actions entreprises. Malheureusement, on peut citer trop d'exemples où un geste mal pensé a sapé le progrès réalisé sur d'autres fronts. Par exemple: l'élargissement des trottoirs et l'instauration des sens uniques sans une amélioration de la quantité des espaces de stationnement et des accès à ces derniers. De même, une planification inadéquate peut occasionner la fermeture prolongée de la rue principale faisant ainsi fuir la clientèle habituelle bien au-delà de la période de chantier.

L'élaboration d'une stratégie pour le centre-ville permet d'éviter ces problèmes et peut jouer un rôle important dans la revitalisation des centre-villes. C'est pour ces raisons que l'adoption d'un P.P.U. est une des conditions de la participation d'une municipalité au programme d'aide financière ReviCentre.

Le ministère des Transports aurait tout intérêt à s'intéresser au P.P.U. et au programme d'aide financière ReviCentre surtout concernant les endroits où la fluidité du trafic sur nos réseaux national, régional et collecteur majeur se croisent dans les centre-villes.

2.2.5.4 Bilan

La présence de diverses fonctions urbaines, la configuration linéaire habituellement le long d'un axe routier majeur, ou regroupée du centre des affaires (C.D.A.) compliquent et influent sur le choix des interventions. Cette complexité provient des différents besoins en espaces de stationnement, selon le genre d'occupation des espaces ou la période de la journée. De plus, dans les secteurs densément occupés que sont les centre-villes et les centres des affaires, un des problèmes majeurs des autorités locales et du secteur privé est de fournir des espaces de stationnement en quantité suffisante et des localisations optimales à un coût accessible pour les clients et les résidents.

Le stationnement sur emprise en milieu urbain a plus souvent qu'autrement des incidences sur la fluidité du trafic et est souvent cause d'accidents. Les automobiles stationnées constituent des obstacles placés en bordure immédiate de la voie et rendent plus difficile et même parfois dangereuse la manoeuvre des conducteurs de véhicules en mouvement. Ainsi, elles nécessitent une attention accrue de la part des conducteurs, lors de virages ou lors d'une manoeuvre de stationnement ou de sortie d'autres automobilistes. Enfin, une voiture immobilisée peut réduire la visibilité et accroître les risques pour les piétons.

Le stationnement sur la chaussée impose un handicap particulièrement sévère aux véhicules de transport en commun. Les autobus doivent toujours sortir et rentrer dans une voie de circulation plutôt que de filer en ligne droite. Même dans des conditions idéales, où les automobilistes cèdent le passage à l'autobus tel que le requiert l'article 384 du Code de sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.1), cette manoeuvre cause un retard¹.

Instruments de protection

Les instruments de protection dont les différents intervenants possèdent pour régir ou régler les parcs de stationnement sont d'ordre législatif et normatif. Ils seront abordés selon cet ordre.

L'article 10,5° de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8) donne le pouvoir au ministre des Transports d'établir des parcs de stationnement.

. Article 10: "Lorsque la construction ou la reconstruction d'une route ou d'un pont a été ordonné par décret du gouvernement, le ministre peut:

5° Établir des parcs de stationnement, belvédères, pavillons et tout ouvrage de protection, de sécurité ou d'embellissement".

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. La conception du stationnement en fonction de l'économie urbaine. Service des études. Québec, 1984 e, 153 pp.

L'article 113, 10° de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1) stipule que: "Le conseil d'une municipalité peut adopter un règlement de zonage pour l'ensemble ou partie de son territoire. Ce règlement peut contenir des dispositions...":

10° Prescrire, pour chaque zone ou chaque usage ou combinaison d'usages, l'espace que sur les lots doit être réservé et aménagé pour le stationnement ou pour le chargement ou le déchargement de véhicules ou pour le stationnement des véhicules utilisés par les personnes handicapées au sens de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées (1978, c. 7) se servant de fauteuils roulants et la manière d'aménager cet espace; établir des normes de stationnement à l'intérieur ou à l'extérieur des édifices;"

Selon le Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.1, a. 372), les municipalités peuvent, le long des rues, prohiber, restreindre ou régir le stationnement des véhicules si elles sont responsables de l'entretien du chemin. La Loi sur les cités et villes (L.R.Q., c. C-19, a. 415, 6°) permet aux municipalités d'établir des endroits de stationnement ou ériger des garages et fixer, par règlement, les tarifs applicables.

De plus, les municipalités ont le loisir de distinguer entre différentes catégories d'uti-

lisateurs, dans la mesure où le stationnement des autobus et taxis peut être limité aux endroits désignés par règlements (Loi sur les cités et villes, L.R.Q., c. C-19, a. 415, 32; et a. 512, 5° du Code de la sécurité routière, L.R.Q., c. C-24, 1°).

Enfin, les corporations municipales et intermunicipales de transport peuvent, avec l'approbation du ministre des Transports, construire, posséder et exploiter des parcs ou garages de stationnement qu'elles considèrent nécessaires ou utiles à une exploitation efficace de leurs services (Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport, L.R.Q., c. C-70, a. 38).

Le gouvernement du Québec intervient dans le domaine du stationnement en ses qualités d'autorité normative, d'employeur, de pourvoyeur de fonds et collecteur d'impôts. Le ministre des Transports a édicté des normes de stationnement dans le Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.1) et particulièrement à l'article 369.

Au cahier des normes¹, tome 1, nous y retrouvons une section portant sur les éléments géométriques. Sous l'article 2.22 intitulé "Accotement" on y retrouve ceci:

"L'accotement doit être assez large pour permettre à un véhicule d'effectuer un arrêt d'ur-

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. Cahier des normes, tome 1. Direction générale du génie, Québec, 1980 a.

gence sans entraver la circulation. Il protège l'automobiliste lors d'un dépassement imprévu et lui permet d'éviter une collision frontale. Des accotements larges suscitent chez les conducteurs une sensation de confort et de sécurité". Ce n'est qu'en milieu urbain que les profils en travers-types prennent en considération des espaces linéaires de stationnements selon qu'il s'agit d'un deux ou quatre voies contiguës ou d'un quatre ou six voies à chaussées séparées.

Jusqu'ici le ministère des Transports n'a pas apporté toute l'attention nécessaire concernant l'impact que les stationnements hors rue pourrait avoir sur la protection de ses infrastructures. Pourtant le Ministère possède des instruments de protection en matière de stationnement; il ne restera qu'à les valider.

Constatations sur l'efficience des instruments de protection

La revitalisation des centre-villes et secteurs centraux constitue aujourd'hui une préoccupation majeure tant pour les municipalités que pour le gouvernement du Québec. Compte tenu de l'importance d'agir rapidement dans les centre-villes ou les secteurs centraux, des modifications¹ à la Loi sur l'aménagement et l'urba-

(1) Article 85.1 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1), adopté le 22 décembre 1983. Le terme "centre-ville" est utilisé dans le cas des municipalités régies par la Loi sur les cités et villes tandis que celui de "secteur central" s'applique aux municipalités régies par le Code municipal. Nous utiliserons le terme "centre-ville" seulement, mais le contenu présenté s'applique également aux secteurs centraux.

nisme (L.R.Q., c. A-19.1) ont autorisé les municipalités à adopter un programme particulier d'urbanisme (P.P.U.) pour les aires d'aménagement qui constitue leur centre-ville ou leur secteur central avant l'adoption d'un schéma d'aménagement et d'un plan d'urbanisme.

Depuis quelques décennies, le poids économique et le volume d'activités communautaires au centre-ville ont sensiblement diminués. Face à ce constat, plusieurs municipalités ont décidé d'intervenir dans leur centre-ville en s'attaquant aux problèmes de stationnement, de circulation véhiculaire et piétonnière, du mobilier urbain, etc. L'aide financière du gouvernement du Québec, dans le cadre du programme ReviCentre, permet également aux municipalités d'accélérer la mise en oeuvre de projets d'amélioration physique.

L'élaboration d'une stratégie pour le centre-ville requiert une coordination de l'ensemble des actions entreprises et peut jouer un rôle important dans la revitalisation des centres-villes. L'adoption d'un P.P.U. est une des conditions de la participation d'une municipalité au programme d'aide financière ReviCentre.

Le ministère des Transports aurait tout intérêt à s'intéresser aux P.P.U. et au programme ReviCentre surtout quand le réseau de catégorie nationale, régionale et collectrice majeure se retrouve dans les centres-villes.

2.2.6 Haltes routières

2.2.6.1 Définition et répartition

Afin d'assurer sécurité et confort aux usagers de la route, des endroits spécifiques sont prévus le long du réseau routier pour éviter que les automobilistes utilisent les accotements pour s'arrêter; ces endroits sont généralement désignés sous le nom de parcs routiers.

L'on distingue trois catégories de parcs routiers: les relais routiers, les belvédères et les haltes routières.

Relais routiers

Les relais routiers sont des espaces aménagés en bordure d'une autoroute comprenant une station-service, un parc de stationnement et un restaurant. Au Québec, l'implantation de ces postes de ravitaillement est limitée aux autoroutes à péage. Sur le reste du réseau routier, la politique du ministère des Transports est de laisser à l'entreprise privée le soin de donner les services de restauration et d'entretien des véhicules.

Belvédères

Les belvédères sont des espaces aménagés en dehors de l'accotement des routes pour le stationnement des véhicules afin de prendre avan-

tage d'une vue panoramique. Ils sont ouverts durant la période estivale et quelquefois ils peuvent servir d'arrêt d'urgence lorsque débarrassés durant la période hivernale. Les normes pour ces aménagements sont les mêmes que celles concernant les aires de stationnement.

Haltes routières

Les haltes routières sont des espaces aménagés en bordure d'une route et réservés aux automobilistes désirant prendre du repos, sans gêner l'écoulement de la circulation.

Elles comprennent des aires de stationnement, un bâtiment sanitaire, un téléphone public et des équipements tels que des tables avec abri, bancs, poubelles, foyers, mâts, etc... Elles sont implantées le long des autoroutes, sur les routes numérotées, sur les circuits touristiques et le long des routes panoramiques. Elles sont prévues pour les usagers de la route qui y font des arrêts de courte durée ne devant pas dépasser quatre heures. Ce type de parc routier ne doit jamais servir de parc municipal ou de terrain de camping.

Les haltes routières se divisent en deux grandes classes:

- a) Les haltes permanentes. Les haltes permanentes sont ouvertes au public 12 mois par année et 24 heures par jour. Elles sont généralement localisées à intervalle de

50 km environ et situées en bordure des routes à chaussées séparées à accès réglementés comme les autoroutes. Toutefois, une halte permanente peut être construite sur une route autre qu'une autoroute dans les cas suivants:

- près des principaux accès frontaliers, l'implantation de haltes routières vise à permettre au Ministère du Tourisme et aux associations touristiques régionales (A.T.R.) l'implantation de maisons du tourisme (Stanstead) ou de kiosques d'informations touristiques (Pointe-à-La-Croix, Rivière-Beaudette);
- sur une route à accès réglementés; quand le débit de circulation est élevé et comprend un fort pourcentage de véhicules en transit;
- en bordure d'un long tronçon de route où il n'y a aucune habitation ni aucun service de restaurant, de station-service ou d'hôtellerie et où le débit de circulation est important en été comme en hiver.

- b) Les haltes saisonnières. Les haltes saisonnières sont ouvertes au public durant la période estivale, c'est-à-dire de mai à octobre. Elles sont construites en bordure des routes à accès libre, d'une façon générale sur les routes numérotées. Les services offerts sur ces sites sont sensiblement

les mêmes que ceux des haltes permanentes, cependant la norme d'aménagement est moins élevée et la capacité plus faible.

La répartition des haltes par classes de routes¹ montre que les haltes permanentes, pour près de 90% des cas, sont situées sur des autoroutes (Tableau 15). L'aménagement d'une halte routière en bordure d'autoroute doit avant tout répondre au besoin de sécurité de l'automobiliste d'où son caractère permanent. Les quatre haltes permanentes situées sur des routes principales sont des haltes situées à proximité de frontières (Degelis, Pointe-à-la-Croix) et/ou utilisées pour des fins touristiques (Rivière-du-Loup) ou à l'entrée d'une région (Vauquelin). Par contre, les haltes permanentes situées sur les routes principales sont sous-utilisées en période hivernale, avec la diminution du flux touristique sur ces routes.

Le réseau de haltes saisonnières se retrouve principalement (plus de 85%) sur les routes principales. L'aménagement d'une halte saisonnière répond plus à des critères de site et de services à l'usager qu'à la notion de sécurité, d'où l'aménagement de haltes routières sur les routes secondaires et locales. On en compte actuellement 26 aménagées sur de telles routes.

Le réseau actuel des haltes routières a nécessité des immobilisations de l'ordre de 25 millions de dollars. En 1981, on évaluait à près

(1) Selon la classification actuelle du réseau routier.

TABLEAU 15

**RÉPARTITION DES HALTES ROUTIÈRES PAR REGION ADMINISTRATIVES
DU M.T.Q. SELON LA CLASSIFICATION ACTUELLE DU RÉSEAU ROUTIER**

RÉGION	TOTAL RÉGION	HALTES PERMANENTES		HALTES SAISONNIÈRES			
		Autoroute	Rte principale	Rte principale	Sec.	Locale	Autre
1	32	3	3	23	1	2	---
2	12	---	---	11	1	---	---
3-1	18	3	---	12	3	---	---
3-2	28	9	---	13	5	1	---
4	18	5	---	13	---	---	---
5	12	1	---	7	4	---	---
6-1	9	5	---	4	---	---	---
6-2	10	3	---	6	1	---	---
6-3	2	2	---	---	---	---	---
6-4	9	2	---	5	2	---	---
7	15	---	---	11	3	---	1
8	17	---	1	14	2	---	---
S.TOTAL		33	4	119	22	3	1
TOTAL	182	37		145			

Notes: (1) Comprend la halte de Sainte-Foy au pont Pierre Laporte.
 (2) Halte du Lac Beauport.
 (3) Une des haltes de Saint-Etienne-des-Grès sur l'autoroute 55 a été exclue.

de 600 000 \$ le coût de construction d'une halte permanente alors que la halte saisonnière demandait des investissements de l'ordre de 100 000 \$.

2.2.6.2 Coûts d'entretien

En moyenne, les coûts d'entretien d'une halte routière saisonnière sont de 5 000 \$ alors que ceux d'une halte routière permanente sont de l'ordre de 25 000 \$.

Les budgets annuels requis pour l'entretien des haltes routières depuis 1978 s'établissent à :

1978 - 1979:	1 168 000 \$
1979 - 1980:	1 215 000 \$
1980 - 1981:	1 298 000 \$
1981 - 1982:	1 463 000 \$
1982 - 1983:	1 633 757 \$
1983 - 1984:	1 338 123 \$

2.2.6.3 Préoccupations du ministère des Transports

En 1983, dans le contexte d'une décroissance budgétaire, le Ministère réévaluait la situation de ses immobilisations dans ce domaine et définissait de nouvelles orientations ayant pour conséquence une diminution de l'implication financière du Ministère dans l'exploitation du réseau des haltes routières¹.

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. L'intervention du ministère des Transports dans le domaine des haltes routières. Direction générale du génie. Québec, 1983b, 33 pp.

Cette orientation se traduisit, d'une part, par une volonté de diminuer l'intervention du Ministère dans le développement du réseau de haltes routières, en favorisant le réseau routier à grand débit et celui des régions isolées, d'autre part, le Ministère entendait diminuer son intervention dans l'exploitation du réseau de haltes routières, en s'associant des organismes locaux pour l'exploitation, en cédant certains équipements, en réaménageant ou en fermant des haltes routières.

C'est ainsi que le Ministère entend conserver l'exploitation d'une partie du réseau des haltes routières (réseau de base) et céder les haltes routières qui répondent moins aux besoins de l'automobiliste (réseau complémentaire).

En 1984, suite au premier document d'orientation, le Ministère procédait à l'évaluation de la vocation réelle des sites et à l'identification des haltes routières susceptibles d'être exploitées par des organismes locaux¹. Il ressort de cette analyse que le Ministère devrait conserver 89 haltes routières, soit la totalité des haltes permanentes et certaines haltes saisonnières situées sur le réseau routier principal à grand débit, ce qui constitue le réseau de base.

Le réseau de base demeurera la responsabilité du Ministère quant à la propriété et l'exploit-

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. Développement et exploitation du réseau des haltes routières. Direction générale du Génie. Québec, 1984a, 44 pp. + annexes.

tation. Par contre, certaines haltes routièrès pourront être exploitées conjointement, notamment les haltes routièrès associées à la diffusion de l'information touristique. Dans ce cas, un protocole d'entente définira les modalités d'utilisation et les responsabilités des co-exploitants.

Quant au reste des haltes routièrès (93), l'analyse a fait ressortir que ces dernières répondaient de moins en moins aux besoins des automobilistes et étaient utilisées beaucoup plus par les populations locales, surtout celles situées sur les routes secondaires où les débits de circulation sont plus faibles et celles situées à proximité de milieux urbains. Cette situation a entraîné sur ces haltes routièrès une recrudescence du vandalisme et par le fait même, en une augmentation des coûts d'entretien. Le Ministère considère que ces haltes routièrès ne servent plus à assurer la sécurité de l'automobiliste et qu'il n'est pas dans la vocation du ministère des Transports d'exploiter des équipements à des fins récréatives.

C'est ainsi que le ministère des Transports entend offrir aux municipalités les haltes routièrès qui ne sont plus nécessaires pour ces besoins de réfection de routes ou de belvédères, soit un total de 86 haltes routièrès à céder puisque sept haltes routièrès pourraient être fermées à cause de conditions particulières.

Le ministère des Transports considère que la gestion de ces équipements peut être avantageusement confiée aux municipalités, possiblement à un coût moindre de fonctionnement. La cession de ces haltes routières entraînera pour le ministère des Transports une réduction des coûts d'entretien de 400 000 \$ par année.

La cession des terrains désaffectés des haltes routières est effectuée gratuitement à la condition que la municipalité s'engage à les utiliser pour des fins municipales approuvées par le ministère des Transports à ne pas y construire d'immeubles à des fins résidentielles ou à toute autre fin sans l'approbation du ministre, sinon les terrains cédés redeviennent la propriété du ministère des Transports aux frais de la municipalité ou à lui en réclamer la valeur marchande à la date de la réclamation.

Liste des haltes routières à céder

<u>RÉGIONS</u>	<u>ENDROITS</u>
01	Carleton Etang-du-Nord (Iles-de-la-Madeleine) Fatima (Iles-de-la-Madeleine) Les Méchins Matane Nouvelle Notre-Dame-du-Portage Percé (Côte Surprise) Percé (Pic-de-l'Aurore) Ste-Anne-de-la-Pocatière St-Joachim-de-Tourelle St-Pierre-du-Lac

<u>RÉGIONS</u>	<u>ENDROITS</u>
02	Boileau Mistassini Notre-Dame-de-la-Terrière Otis Péribonka (rivière) St-Félicien Ste-Rose-du-Nord
3-1	Hauterive - Pointe-Lebel Sacré-Coeur-de-Jésus St-Dunstan du Lac Beauport Ste-Foy St-François (Ile d'Orléans) St-Joachim St-Léonard de Portneuf Stoneham - Tewkesbury (route 175)
3-2	Charny Inverness Risborough - Marlow St-Anselme Ste-Croix Ste-Emilie St-Georges-Est St-Jean-Chrysostome Ste-Julie St-Lambert St-Malachie St-Pierre-de-Broughton St-Vallier
04	Arthabaska Batiscan Bécancour Chester-Ouest Grandes-Piles Haute-Mauricie La Pérade
05	Cookshire Ditton Frontenac Lingwick (route 108) Lingwick (route 275) Melbourne Ste-Catherine-de-Hatley St-Gérard St-Sébastien Stanstead-Est

<u>RÉGIONS</u>	<u>ENDROITS</u>
6-1	Otterburn Park St-Charles St-Denis Shefford
6-2	Godmanchester Hemmingford Notre-Dame-du-Bonsecours St-Anicet St-Césaire Ste-Marie-de-Monnoir St-Timothée
6-4	Grenville Lachute Rawdon Terrebonne
07	Ferme-Neuve Iles-aux-Allumettes Litchfield (route 301) Messine Notre-Dame-du-Laus Pontiac Wright
08	Destor Fugèreville Launay Mercier Nédelec Palmarolle Témiscaming

2.2.6.4 Instruments de protection

1. Outils législatifs

Quels pouvoirs le ministre des Transports a-t-il pour céder des haltes routières aux municipalités et quels pouvoirs les municipalités ont-elles pour les recevoir ?

Le ministre des Transports a-t-il le pouvoir de céder des haltes routières aux municipalités ?

L'article 90 de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8) stipule:

"90. Sous réserve des dispositions de la section XIII, tous les chemins, ponts ou autres travaux nécessaires, construits ou reconstruits par le gouvernement en vertu de la présente loi, sont, restent ou deviennent la propriété des municipalités dans les limites desquelles ils sont situés".

Cet article transfère donc la propriété du chemin et de tous les travaux nécessaires à la municipalité. La détermination du droit de propriété des haltes paraît donc très simple lorsque l'on lit l'article 108 de la même loi. Cet article édicte:

"108. Les haltes routières et les péages sont des travaux accessoires de chemin ou de route et ils sont assujettis à la présente loi".

Puisque les haltes routières sont des travaux accessoires et que l'article 90 ne transfère aux municipalités que la propriété des travaux nécessaires, elles demeurent la propriété du ministère des Transports. Tout cela est bien beau. Cependant, cet article 108 n'a été introduit que tout récemment par l'article 7 de la Loi modifiant la Loi sur les autoroutes et

d'autres dispositions législatives (L.Q., 1982, c. 49). Un principe solidement établi par nos tribunaux veut qu'une loi n'ait pas, à moins qu'elle ne le mentionne expressément, d'effet rétroactif. Dans cette optique, le problème de la détermination du droit de propriété des haltes routières qui existaient avant le 1er janvier 1983¹ devient épineux.

Opinion légale²

"Il faut se demander si l'article 108 est un article déclaratoire. Lorsqu'il édicte une telle disposition, le législateur ne modifie pas le droit existant; il ne fait que préciser l'interprétation que l'on doit lui donner.

Un fait est cependant certain. Une disposition ne peut être déclaratoire que si l'on peut raisonnablement penser que les tribunaux seraient arrivés à conclure dans le sens qu'elle indique, même en son absence. Or, l'article 90 de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8) ne transfère aux municipalités que la propriété des travaux nécessaires du chemin et de route. En droit, le mot nécessaire a un sens bien précis. Il suffira pour s'en convaincre de citer le passage suivant de l'ancien juge Pigeon qui déclarait alors qu'il était encore professeur:

"Cette raison est la suivante: c'est que le mot "nécessaire" a en droit un sens très rigou-

(1) Date de l'entrée en vigueur de la Loi, 1983, G.O., Partie II, p. 200.

(2) Extrait d'une opinion de Me Daniel Morin, Direction du contentieux du ministère des Transports, 18 septembre 1984.

reux, très rigide. Il s'entend exclusivement de ce qui est absolument indispensable. Dans le langage courant, on a tendance à employer le mot "nécessaire" pour dénoter simplement la grande utilité, la commodité. Mais "nécessaire" en droit veut dire une chose absolument indispensable, ce dont on ne peut rigoureusement pas se passer. En somme une nécessité inéluctable"¹.

A la lumière de cette définition, je ne vois vraiment pas comment on pourrait prétendre qu'une halte routière est nécessaire à une route. Elle peut être utile, cela va de soi. Mais pour qu'elle soit qualifiée de "nécessaire", il faudrait que le chemin ne soit pas complet sans elle; qu'il soit impossible d'y circuler de façon sécuritaire.

On peut donc raisonnablement soutenir que les tribunaux auraient décidé, en l'absence de l'article 108 de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8), que les haltes routières ne sont que des travaux accessoires à la route."

Me Daniel Morin conclut que c'est le ministre des Transports qui est propriétaire des haltes routières et il continue de donner son opinion:

"Il s'agit maintenant d'examiner si le ministre des Transports peut céder aux municipalités certaines haltes routières. La Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant

(1) PIGEON, Louis-Philippe, Rédaction et interprétation des lois. (Québec: s.n., 1965?), 56 pp.

les transports (L.Q., 1984, c. 23) a modifié les paragraphes 5° et 7° de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8). Ces paragraphes se lisent maintenant comme suit:

"10. Lorsque la construction ou la reconstruction d'une route a été ordonnée par décret du gouvernement, le ministre des Transports peut:
...

5° Établir des parcs de stationnement, des lieux d'approvisionnement, des haltes routières, des belvédères, des pavillons, des pistes cyclables, des sentiers réservés aux piétons et tous ouvrages de protection, de sécurité ou d'embellissement;
...

7° Céder louer, échanger tout bien ainsi établi ou acquis ou en disposer de la manière qu'il juge appropriée."

L'article 11 permet au ministre d'exercer, au besoin, tous les pouvoirs prévus à l'article 10 pour tout chemin qu'il entretient. Un fait est certain. Le ministre a le pouvoir de céder les haltes routières situées le long des chemins qu'il entretient. De plus, le fait que la loi précise qu'il peut en disposer de la manière qu'il juge appropriée, écarte, à mon avis, toute réglementation concernant les biens publics excédentaires. En effet, on voit mal comment un règlement pourrait venir limiter un pouvoir discrétionnaire conféré par la loi. Donc, dans ces cas, le ministre peut céder une halte routière et ce, peu importe qu'elle soit ou non désaffectée.

Mais qu'en est-il des haltes routières situées le long des chemins dont l'entretien relève d'une municipalité. L'article 10 ne peut recevoir application puisqu'il ne s'agit pas de construire ou reconstruire une route. L'article 11 est tout aussi inutile puisqu'il ne concerne que les chemins que le ministre entretient. Le ministre ne peut donc vendre ces haltes à moins qu'elles ne soient désaffectées. A ce moment, elles cesseront d'être des haltes routières pour devenir des biens publics excédentaires. Evidemment, dans de tels cas, le Règlement sur les conditions d'aliénation des biens immeubles publics excédentaires (R.R.Q., c. A-6, r. 3) devrait recevoir application. Il faudrait donc que le Conseil du trésor adopte un C.T. dérogatoire à ce règlement pour permettre au ministre des Transports de céder certaines de ces haltes aux municipalités."

Les municipalités ont-elles le pouvoir d'acquérir des haltes routières ?

Le paragraphe 2 de l'article 28 de la Loi sur les cités et villes (L.R.Q., c. C-19) stipule:

"28 1. Cette corporation a, sous son nom corporatif, succession perpétuelle et peut:

1° ...

2° Acquérir pour des fins de sa compétence des biens meubles ou immeubles, par achat, donation, legs ou autrement, et en disposer à titre onéreux, à l'enchère, par soumissions publiques

ou de toute autre façon approuvée par la Commission municipale du Québec, quand elle n'en a plus besoin;".¹

Or, aucune disposition des lois municipales ne permet aux municipalités d'exploiter une halte routière. Elles ne peuvent donc pas les acquérir puisqu'il ne s'agirait pas d'une acquisition pour les fins de leur compétence. Par conséquent, les municipalités ne peuvent acquérir que des haltes désaffectées. Même là, il faudrait vérifier s'il s'agit d'une acquisition pour les fins de leur compétence.

Opinion légale²

"Le sous-paragraphe a) du paragraphe 4 de l'article 415 de la Loi sur les cités et villes (L.R.Q., c. C-19) permet aux municipalités de faire des règlements:

"4° a) Pour ouvrir, clore, orner, améliorer et entretenir, aux frais de la municipalité, des places ou parcs publics, propres à contribuer à la santé et au bien-être des habitants de la municipalité;".³

Il faut noter que ces places ou parcs publics ne peuvent être établis que s'ils sont propres à contribuer à la santé et au bien-être des

- (1) Le paragraphe 1° de l'article 6 du Code municipal (L.R.Q., c. C-27.1) contient une disposition au même effet.
- (2) Extrait d'une opinion de Me Daniel Morin, Direction du contentieux du ministère des Transports, 18 septembre 1984.
- (3) Le paragraphe 1° de l'article 564 du Code municipal (L.R.Q., c. C-27.1) contient une disposition au même effet.

habitants de la municipalité. Ce sont donc ces derniers qui doivent être les principaux bénéficiaires des aménagements.

Une municipalité pourrait également décider de transformer une halte désaffectée en centre de loisirs ou en terrain de jeux. Le sous- paragraphe c) du paragraphe 4 de l'article 415 de la Loi sur les cités et villes (L.R.Q., c. C-19) prévoit en effet qu'une municipalité peut faire des règlements:

"c) Pour établir, aménager, maintenir et améliorer des centres de loisirs et des terrains de jeux; et aussi pour conclure des ententes avec toute corporation scolaire, institution d'enseignement ou toute autorité religieuse pour établir, aménager, maintenir et améliorer en commun des centres de loisirs et des terrains de jeux et déterminer la part contributive de chacune des parties à de telles ententes; toute entente visée par le présent sous- paragraphe peut être conclue par résolution;"¹

Il faudra donc, pour déterminer la légalité d'une cession à une municipalité, examiner, cas par cas, l'utilisation qu'entend faire la municipalité de la halte désaffectée. D'autre part, nous avons vu que le ministre devra désaffecter la halte avant de la céder à une municipalité puisque celle-ci n'a pas le pouvoir d'exploiter une halte routière. Cela

(1) Le paragraphe 2° de l'article 564 du Code municipal (L.R.Q., c. C-27.1) contient une disposition au même effet.

entraîne que le ministre ne pourra, dans ce cas, utiliser les pouvoirs que lui confère le paragraphe 7° de l'article 10 de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8) puisque ce ne sera pas, à proprement parler, une halte routière qu'il cédera. Par conséquent, il ne pourra en disposer "de la manière qu'il juge appropriée". Il s'agira donc d'un cas d'application du Règlement sur l'aliénation des biens immeubles publics excédentaires en vertu de la Loi sur l'administration financière (L.R.Q., c. A-6).

Quels sont les pouvoirs du ministre des Transports ayant trait à l'exploitation du réseau de base des haltes routières ?

Rappelons à nouveau que le réseau de base concerne 89 haltes routières, soit la totalité des haltes routières permanentes et certaines haltes secondaires situées sur le réseau routier principal à grand débit. L'article 12.1 alinéa "c" de la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M-28) stipule:

"c) Le gouvernement peut, par règlement, à l'égard des immeubles administrés par le Ministère et des installations et équipements qui s'y trouvent, y interdire ou y réglementer certaines activités."

Les haltes routières sont aménagées pour:

- accroître la sécurité de l'automobiliste;
- assurer le confort et l'agrément de l'usager

en lui procurant un lieu de relaxation et de repos;

- assurer un niveau de service adéquat à l'utilisateur par l'installation d'équipements sanitaires et d'aires de repos.

La satisfaction de l'utilisateur en regard de ces trois buts constitue et représente le niveau de service de base qui doit être commun à chacune des haltes routières. Ce service de base est nécessaire, car, suite à un long périple, les effets de la monotonie et de la fatigue se font sentir. C'est à ce moment que la sécurité de l'automobiliste impose l'aménagement d'espaces où il sera possible de profiter de quelques moments de détente.

L'orientation privilégiée par le ministère des Transports est donc de procurer un havre sécuritaire au public voyageur, par le biais des haltes routières, laissant au secteur privé localisé aux principaux carrefours longeant le réseau autoroutier le soin d'assumer les services de restauration et de vente d'essence. Lors de la construction du réseau autoroutier le Ministère privilégiait cette approche plutôt que de donner des concessions de commerces sur les haltes routières. Dans ce contexte, le secteur privé a joué efficacement son rôle et a investi dans la construction de restaurants et de stations-service, des sommes souvent appréciables, pour assurer aux utilisateurs du réseau autoroutier les services requis en terme de restauration et de services à l'auto.

Depuis quelques années, les haltes routièrès sont le foyer d'un envahissement par une multitude de commerces, plus spécifiquement de cantines mobiles, modifiant ainsi l'objectif initial énoncé précédemment, et mettant en veilleuse l'engagement que le Ministère a pris antérieurement auprès du secteur privé, dans le cadre de l'installation d'aires de service localisés aux différents carrefours.

De plus, l'émergence de cantines mobiles amène d'autres genres de commerces à occuper les haltes routièrès pour leurs fins respectives. Il est fréquent de voir, sur les haltes routièrès du réseau autoroutier québécois, des cantines mobiles, des cultivateurs écoulant leurs produits, des vendeurs de gilets et des artisans écoulant leur production. Les haltes routièrès initialement prévues comme étant un oasis de repos deviennent de plus en plus des centres commerciaux.

Profitant d'avantages physiques exceptionnels, les propriétaires de cantines mobiles et autres commerçants ont trouvé preneur parce qu'ils s'exercent en première ligne. Le Ministère est dans l'incapacité d'assurer l'ordre considérant que les 22 espaces de stationnement pour chacune des haltes sont insuffisants suite à l'achalandage accru. De plus, on constate que plusieurs camionneurs sont dans l'obligation de stationner leur camion aux abords des autoroutes hors des haltes routièrès. L'utilisation par ces commerçants des haltes routièrès

cause un préjudice à l'entreprise privée localisée aux carrefours.

Faute d'une réglementation appropriée, le Ministère ne possédait pas les outils lui permettant de réagir efficacement. Les cantines mobiles se sont donc installées graduellement dans les haltes routières du réseau autoroutier, causant ainsi un préjudice aux propriétaires de restaurants qui, compte tenu de l'orientation gouvernementale initiale, ont investi des montants appréciables pour desservir les automobilistes tant au niveau de la restauration que des services à l'auto. Ces propriétaires se plaignent donc de l'inertie du ministère des Transports, alors que les propriétaires des cantines montent actuellement une campagne de publicité pour démontrer que leur existence est absolument nécessaire à la population et conserver un privilège.

Cette nécessité peut cependant être mise en doute, compte tenu qu'avant les années 80, les automobilistes se privaient avantageusement de ce genre de services. De plus, des services de restauration sont disséminés de façon régulière tout au long des autoroutes de même qu'à proximité des principales haltes routières. Par exemple, sur l'autoroute 20, entre Rivière-du-Loup et Montréal, la plupart des haltes routières sont situées à quelque trois ou quatre kilomètres d'un carrefour, dispensant, par le biais de l'entreprise privée, des services aux automobilistes.

2. Outils normatifs

Au tome 3 du cahier des normes¹, le chapitre 6 traite des critères d'implantation dont les éléments sont la localisation, la capacité et l'aménagement.

Dans le "guide de conservation des chaussées"², la section "instructions" traite du programme d'ameublement pour les haltes routières au numéro I-4

2.2.6.5 Constatations sur l'efficience des instruments de protection

Dès le mois de mai de l'année 1985, un C.T. dérogatoire au règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires (C.T. 154599 du 29 janvier 1985), était acheminé au Conseil du Trésor afin d'obtenir l'autorisation de disposer des haltes routières dites du réseau complémentaire. La cession des terrains désaffectés des haltes routières sera effectuée gratuitement à la condition que la municipalité s'engage à les utiliser pour des fins municipales approuvées par le ministère des Transports, à ne pas y construire d'immeubles à des fins résidentielles ou à toute autre fin sans l'approbation du ministre, sinon les terrains cédés redeviennent la propriété du ministère des Transports aux frais de la municipalité ou à

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports, Cahier des normes, tome 3. Direction générale du génie, 1980a.

(2) QUÉBEC, Ministère des Transports, Guide de conservation des chaussées. Direction de l'entretien, 1984b.

lui en réclamer la valeur marchande à la date de la réclamation.

Le Conseil du Trésor a entériné la demande en dérogation formulée par le ministère des Transports et le C.T. 157030 en date du 18 juin 1985 en fait foi.

La procédure de cession des haltes routières est la suivante:

- | | |
|---|---|
| 1. Responsabilité de la disposition | . Direction des acquisitions |
| 2. Préparation des plans des terrains (description, servitudes) | . Direction des acquisitions /
Directions régionales |
| 3. Offre des haltes routières aux municipalités une fois que le C.T. de dérogation aura été accordé. L'offre est faite en premier à la municipalité où se trouve la halte routière mais pourrait aussi être offerte dans le cas de non-intérêt à une ou à des municipalités environnantes | . Direction des acquisitions /
Directions régionales |
| 4. Si la municipalité <u>accepte</u> :
. Préparation et signature de l'acte de cession | . Direction du contentieux / Direction des acquisitions /
Municipalité |

5. Si la municipalité refuse:

5.1 Pour les haltes routières où les actions suivantes sont déjà prévues:

- | | |
|-------------------------------|---------------------|
| . Transformation en belvédère | . Région / District |
| . Fermeture et vente par sou- | . Direction des |
| mission publique selon la | acquisitions |
| procédure prévue au C.T. | |
| 154599 | |

5.2 Pour les haltes routières restantes:

- | | |
|-------------------------------|----------------------|
| . Réévaluation cas par cas et | . Direction générale |
| identification de nouvelles | des opérations |
| actions (fermeture ou trans- | |
| formation en belvédère ou | |
| intégration au réseau de | |
| base) | |

6. Mise à jour de l'inventaire du ré- . Direction générale
seau des haltes routières et suivi des opérations
du programme de cession

En ce qui a trait au réseau de base, celui-ci sera sous l'entière responsabilité du Ministère quant à son exploitation, ce qui à court terme ne modifie en rien le mode de fonctionnement actuel. Par contre, le Ministère entend régulariser l'utilisation conjointe des haltes routières, notamment en ce qui a trait à la diffusion d'informations touristiques, par le biais d'un protocole d'entente, définissant les responsabilités de chacune des parties impliquées.

Le Ministère n'a pas l'intention d'étendre ce réseau de base et entend limiter les nouvelles interventions aux routes suivantes où des lacunes ont été observées:

- . la route 167 (St-Félicien - Chibougamau);
- . la route 113 (Chibougamau - Lebel-sur-Quévillon);
- . la route 175 (Parc des Laurentides);
- . la route 117 (Parc de la Vérendrye);
- . la route 132 (New-Richmond et Port-Daniel);
- . la route 138 (Port-Cartier et Havre-Saint-Pierre);
- . l'autoroute 10 entre Montréal et Sherbrooke;
- . l'autoroute 40 entre Trois-Rivières et Québec.

Le 4 mars 1985, le Comité de direction du Ministère acceptait le contenu des propositions relatives au développement et à l'exploitation du réseau de haltes routières¹.

Une des recommandation était: que la présence de commerces ambulants sur les haltes routières

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. Développement et exploitation du réseau des haltes routières. Direction générale du génie, Québec, 1984a, 44 pp. + annexes.

soit interdite et qu'une réglementation à cet effet soit préparée dans les plus brefs délais.

Le 12 juin 1985, le ministre des Transports présentait au Conseil des ministres un projet de décret concernant le Règlement sur certains immeubles administrés par le ministre des Transports.

L'article 1 du règlement proposé se lit comme suit:

"1. 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'une halte routière, d'une zone de péage ou d'une zone d'arrêt ou de stationnement située le long d'un chemin public."

Ce projet de règlement se veut une continuation de la politique du Ministère, initiée lors de la construction du réseau autoroutier, à savoir, fournir au secteur privé le soin de suppléer, le long du réseau, aux services de restauration et autres services connexes requis par les automobilistes.

Ce règlement assurera la satisfaction des propriétaires de restaurants qui ont investi souvent des sommes appréciables pour implanter leurs commerces permanents aux divers carre-

fours et repousserait une injonction prévue afin que cesse le commerce des cantines mobiles sur les haltes routières.

Au moment de la rédaction de ce chapitre sur les haltes routières (octobre 1985), le décret est toujours sous étude par les hautes instances gouvernementales.

2.2.6.6 Bilan

Afin d'assurer sécurité et confort aux usagers de la route, des endroits spécifiques sont prévus le long du réseau routier pour éviter que les automobilistes utilisent les accotements pour s'arrêter. Ces endroits sont généralement désignés sous le nom de parcs routiers. L'on distingue trois catégories de parcs routiers: les relais routiers, les belvédères et les haltes routières.

Les haltes routières sont des espaces aménagés en bordure d'une route et réservés aux automobilistes désirant prendre du repos, sans gêner l'écoulement de la circulation. Elles comprennent des aires de stationnement, un bâtiment sanitaire, un téléphone public et divers équipements (tables avec abri, bancs, poubelles, etc.).

Elles se retrouvent le long des autoroutes, sur les routes numérotées, sur les circuits touristiques et le long des routes panoramiques. Elles sont prévues pour les usagers de la route

qui y font des arrêts de courte durée ne devant pas dépasser quatre heures.

Les haltes routières se divisent en deux grandes classes: les haltes permanentes et les haltes saisonnières.

Les haltes permanentes sont ouvertes au public 12 mois par année et 24 heures par jour. Elles sont généralement localisées à intervalle de 50 kilomètres environ et situées en bordure des routes à chaussées séparées à accès réglementés comme les autoroutes (près de 90% des haltes permanentes).

L'aménagement d'une halte routière en bordure d'autoroute doit avant tout répondre au besoin de sécurité de l'automobiliste d'où son caractère permanent. Cependant, des haltes permanentes peuvent être situées sur des routes principales à proximité de frontières utilisées pour des fins touristiques ou quand le débit de circulation est élevé et comprend un fort pourcentage de véhicules en transit ou à l'entrée d'une région.

Par contre, les haltes permanentes situées sur les routes principales sont sous-utilisées en période hivernale, avec la diminution du flux touristique sur ces routes.

Les haltes saisonnières sont ouvertes au public durant la période estivale (de mai à octobre). Elles sont construites en bordure des routes à

accès libre d'une façon générale sur les routes numérotées. Les services offerts sont sensiblement les mêmes que ceux des haltes permanentes bien que la norme d'aménagement est moins élevée et la capacité plus faible.

Le réseau de haltes saisonnières se retrouve essentiellement (plus de 85%) sur les routes principales. Il répond plus à des critères de site et de services à l'usager qu'à la notion de sécurité, d'où l'aménagement sur des routes secondaires et locales.

Préoccupations du ministère des Transports

En 1981, le Ministère évaluait à près de 600 000\$ le coût de construction d'une halte permanente alors que la halte saisonnière demandait des investissements de l'ordre de 100 000\$. En ce qui concerne les coûts d'entretien, il est en moyenne de 25 000\$ pour une halte permanente et de l'ordre de 5 000\$ pour une halte saisonnière. Les budgets annuels requis pour l'entretien des haltes routières de 1978 à 1984 variait entre 1 168 000\$ et 1 633 000\$.

En 1983, dans le cadre d'une décroissance budgétaire, le Ministère réévaluait la situation de ses immobilisations dans ce domaine et définissait de nouvelles orientations ayant pour conséquence une diminution de l'implication financière du Ministère dans l'exploitation du réseau des haltes routières¹.

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. L'intervention du ministère des Transports dans le domaine des haltes routières. Direction générale du génie. Québec, 1983b, 33 pp.

Cette orientation se traduit, d'une part, par une volonté de diminuer l'intervention du Ministère dans le développement du réseau de haltes routières, en favorisant le réseau routier à grand débit et celui des régions isolées, d'autre part, le Ministère entendait diminuer son intervention dans l'exploitation du réseau de haltes routières, en s'associant des organismes locaux pour l'exploitation, en cédant certains équipements, en réaménageant ou en fermant des haltes routières.

Le Ministère entend donc conserver l'exploitation d'une partie du réseau des haltes routières (réseau de base) et céder les haltes routières qui répondent moins aux besoins de l'automobiliste (réseau complémentaire). Le Ministère procédait en 1984, à l'évaluation de la vocation réelle des sites et à l'identification des haltes routières susceptibles d'être exploitées par des organismes locaux¹. Il ressort de cette analyse que le M.T.Q. devrait conserver pour son réseau de base 89 haltes routières, soit la totalité des haltes permanentes (37) et certaines haltes saisonnières situées sur le réseau routier principal à grand débit.

Le réseau de base demeurera la responsabilité du Ministère quant à la propriété et l'exploitation. Par contre, certaines haltes routières pourront être exploitées conjointement (proto-

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. Développement et exploitation du réseau des haltes routières. Direction générale du génie, Québec, 1984a, 44 pp + annexes.

cole d'entente), notamment les haltes routièrès associées à la diffusion de l'information touristique.

Le réseau complémentaire sera constitué par les haltes routièrès (86) qui répondent de moins en moins aux besoins des automobilistes et sont utilisées beaucoup plus par les populations locales. En particulier, les haltes routièrès situées sur les routes secondaires où les débits de circulation sont plus faibles et celles situées à proximité des milieux urbains.

C'est ainsi que le M.T.Q. entend offrir la gestion de ces équipements aux municipalités, possiblement à un coût moindre du fonctionnement. La cession de ces haltes routièrès entraînera pour le M.T.Q. une réduction des coûts d'entretien de 400 000\$ par année.

La cession des terrains désaffectés des haltes routièrès est effectuée gratuitement à la condition que la municipalité s'engage à les utiliser pour des fins municipales approuvées par le ministère des Transports à ne pas y construire d'immeubles à des fins résidentielles ou à toute autre fin sans l'approbation du ministre, sinon les terrains cédés redeviennent la propriété du ministère des Transports aux frais de la municipalité ou à lui en réclamer la valeur marchande à la date de la réclamation.

Instruments de protection

Quels pouvoirs le ministre des Transports a-t-il pour céder des haltes routièrès aux

municipalités et quels pouvoirs les municipalités ont-elles pour les recevoir ?

L'article 11 de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8) permet au ministre d'exercer, au besoin, tous les pouvoirs prévus à l'article 10 pour tout chemin ou pont qu'il entretient. Cependant, lorsque les haltes routières sont situées le long des chemins dont l'entretien relève d'une municipalité, l'article 10 ne peut s'appliquer puisqu'il ne s'agit pas de construction ou reconstruction d'une route ou d'un pont. Le ministre ne peut donc vendre ces haltes à moins qu'elles ne soient désaffectées. A ce moment, elles cesseront d'être des haltes routières pour devenir des biens publics excédentaires. Dans de tels cas, le Règlement sur les conditions d'aliénation des biens immeubles publics excédentaires (C.T. 154 599) devrait recevoir application. Il faut donc que le Conseil du trésor adopte un C.T. dérogatoire à ce règlement pour permettre au ministre des Transports de céder certaines de ces haltes aux municipalités.

La désaffectation devient d'autant plus nécessaire car il existe aucune disposition dans les lois municipales ne permettant aux municipalités d'exploiter une halte routière. Elles ne peuvent donc pas les acquérir puisqu'il ne s'agirait pas d'une acquisition pour les fins de leur compétence.

Le sous-paragraphe a) du paragraphe 4 de l'article 415 de la Loi sur les cités et villes (L.R.Q., c. C-19) permet aux municipalités de faire des règlements: "Pour ouvrir, clore, or-

ner, améliorer et entretenir, aux frais de la municipalité des places ou parcs publics, propres à contribuer à la santé et au bien-être des habitants de la municipalité".

Le sous-paragraphe c) du paragraphe 4 de l'article 415 de la Loi sur les cités et villes (L.R.Q., c. C-19) permet à une municipalité de transformer une halte désaffectée en centre de loisirs ou en terrains de jeux.

Il faudra donc, pour déterminer la légalité d'une cession à une municipalité, examiner, cas par cas, l'utilisation qu'entend faire la municipalité de la halte désaffectée et si elle peut contribuer à la santé et au bien-être des habitants de la municipalité.

Le Conseil du trésor a entériné la demande en dérogation formulée par le ministère des Transports et le C.T. 157 030 en date du 18 juin 1985 en fait foi. La procédure de cession des haltes routières est décrite au tableau 16, à la page suivante.

Constatations sur l'efficiance des instruments de protection

L'orientation privilégiée par le M.T.Q. est de procurer un havre sécuritaire au public voyageur, par le biais des haltes routières, en laissant au secteur privé localisé aux principaux carrefours longeant le réseau autoroutier

TABLEAU 16

PROCÉDURE DE CESSIION DES HALTES ROUTIÈRES

DIRECTIONS RÉGIONALES	DISTRICTS	INTERVENANTS				ATTRIBUTIONS
		DIRECTION DES ACQUISITIONS	DIRECTION DU CONTENTIEUX	DIRECTION GÉNÉRALE DES OPÉRATIONS	MUNICIPALITÉS	
		•				Responsabilité de la disposition
•		•				Préparation des plans des terrains
•		•				Offre aux municipalités
SI LA MUNICIPALITÉ ACCEPTE						
		•	•		•	Préparation et signature de l'acte de cession
SI LA MUNICIPALITÉ REFUSE						
•	•					Transformation en belvé- dère
		•				Fermeture et vente selon la procédure du C.T. 154 599
POUR LES HALTES ROUTIÈRES RESTANTES						
				•		Réévaluation cas par cas et identification de nou- velles actions
				•		Mise à jour de l'inven- taire du réseau et suivi du programme de cession

le soin d'assumer les services de restauration et de vente d'essence. Lors de la construction du réseau autoroutier, le Ministère privilégiait cette approche plutôt que de donner des concessions de commerces sur les haltes routières. Dans ce contexte, le secteur privé a joué efficacement son rôle et a investi des sommes appréciables pour assurer aux utilisateurs du réseau autoroutier les services requis en terme de restauration et de services à l'auto.

Depuis quelques années, les haltes routières sont le foyer d'un envahissement par une multitude de commerces, plus spécifiquement les can-

tines mobiles, modifiant ainsi l'objectif initial énoncé précédemment et mettant en veilleuse l'engagement que le Ministère a pris antérieurement auprès du secteur privé.

Profitant d'avantages physiques exceptionnels, les propriétaires de cantines mobiles et autres commerçants ont trouvé preneur parce qu'ils s'exercent en première ligne. Le Ministère est dans l'incapacité d'assurer l'ordre considérant que les 22 espaces de stationnement pour chacune des haltes sont insuffisants suite à l'achalandage accru. De plus, on constate que plusieurs camionneurs sont dans l'obligation de stationner leur camion aux abords des autoroutes hors des haltes routières. L'utilisation par ces commerçants des haltes routières cause un préjudice à l'entreprise privée localisée aux carrefours.

Faute d'une réglementation appropriée, le Ministère ne possédait pas les outils lui permettant de réagir efficacement. Les cantines mobiles se sont donc installées graduellement dans les haltes routières du réseau autoroutier, causant ainsi un préjudice aux propriétaires de restaurants. Ceux-ci se plaignent donc de l'inertie du ministère des Transports, alors que les propriétaires des cantines montent actuellement une campagne de publicité pour démontrer que leur existence est absolument nécessaire à la population et conserver un privilège.

Le 12 juin 1985, le ministre des Transports présentait au Conseil des ministres un projet de décret concernant le Règlement sur certains immeubles administrés par le ministre des Transports.

L'article 1 du règlement proposé se lit comme suit:

"1. 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'une halte routière, d'une zone de péage ou d'une zone d'arrêt ou de stationnement située le long d'un chemin public."

Ce projet de règlement se veut une continuation de la politique du Ministère, initiée lors de la construction du réseau autoroutier, à savoir, fournir au secteur privé le soin de suppléer, le long du réseau, aux services de restauration et autres services connexes requis par les automobilistes.

Au moment de la rédaction de ce bilan sur les haltes routières (janvier 1986), le décret est toujours sous étude par les hautes instances gouvernementales.

2.2.7 Autres aménagements

A date, les éléments d'analyse de notre étude ont tous été identifiés spécifiquement. Pour ce sous-chapitre, les éléments d'analyse peuvent se diviser en deux catégories, "intra-emprise" et "hors-emprise".

2.2.7.1 Préoccupations du ministère des Transports

1. Les préoccupations "intra-emprise"

Plus que jamais l'on réclame des parties d'emprises, leur sol, sous-sol et sus-sol ou l'aérien, soit par baux, emphytéoses, ventes, servitudes, pour agrandir un stationnement de centre d'achats, un terrain privé dont un arpenteur a découvert l'empiètement sur ladite emprise, ou pour créer un ensemble d'affaires exploité de chaque côté parce que des administrateurs et des convoitants pour des intérêts certains jugent dans l'immédiat avec leurs connaissances de vie privée que ces biens sont comme des biens objets d'un commerce tout comme leurs biens personnels, tout comme les biens qu'ils ont pu acquérir et aliéner soit des biens aliénables comme n'importe quel bien.

Plus que jamais, des promoteurs de tout acabit veulent se servir des emprises requises pour chemins (rues, routes, boulevards, autoroutes) pour atteindre leurs objectifs, ayant l'air de créer des emplois, des commerces et répondre ainsi à un besoin des consommateurs.

La préoccupation du Ministère concerne ceux qui s'installent avec permission mais surtout ceux qui s'installent sans permission à l'intérieur des emprises, avec des marchés aux puces, des étalages de fruits et légumes, des produits de l'érable, etc.

2. Les préoccupations "hors-emprise"

La prévision des superficies nécessaires à l'expansion d'une agglomération, implique d'une part, que l'on identifie les perspectives de croissance et de développement au niveau socio-économique et, d'autre part, qu'on établisse quelle densité et quel patron d'utilisation du sol prévaudront au moment où cette croissance se traduira sur le plan physico-spatial.

La densité et les patrons d'utilisation du sol sont des outils de l'aménagement, en ce sens qu'il appartient aux autorités responsables de définir des objectifs en ces domaines et d'appliquer les réglementations permettant de les atteindre.

Dans ce sous-chapitre, nous désirons nous limiter aux circonstances d'envahissement temporaires de nos routes créées par des activités publiques tenues à un stade, à un auditorium, à un cinéma en plein air, à une salle de congrès, etc.

2.2.7.2 Instruments de protection pour les préoccupations "intra-emprise"

1. Outils législatifs

Les articles 42 et 43 de la Loi sur la voirie (L.R.Q. c. V-8) établissent les règles de concertation entre le Ministère et les Corporations municipales concernant l'empiètement sur les chemins entretenus par le ministre des Transports. Ces articles se lisent comme suit:

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 (S.R. 1964, c.133, a.49; 1972, c.54, a.32).

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.

Le surintendant général de l'entretien et de la réparation des chemins peut, sans formalité, remplir, dans un chemin que le ministre des Transports entretient, toute excavation non autorisée par le ministre des Transports et

démolir tout ouvrage fait sans cette autorisation (S.R. 1964, c.133, a.50; 1972, c.54, a.32).

Le texte suivant établit clairement que les biens du domaine public ne sont susceptibles d'aucune appropriation privée au profit des particuliers et ne peuvent, à cause de leur affectation à l'usage du public et tant que dure cette utilisation, être cédés ou prescrits.

Le texte suivant est tiré de la Cause de Cie du Téléphone Saguenay-Québec n. Cité de Chicoutimi, citée aux Rapports judiciaires de Québec, Cour du Banc du Roi (1938), volume LXV, pp. 222 et suivantes.

Il n'y a aucun doute qu'aux termes des articles 400 et 2220 du Code Civil de la province de Québec; les chemins ou routes des municipalités font partie du domaine public et que, par conséquent, comme tels, ils sont inaliénables comme imprescriptibles.

Notre droit sur ce point ne diffère pas du reste du droit français. Or Dalloz, dans son Répertoire pratique (V, Domaine public), décrit comme suit les conséquences du principe de l'inaliénabilité, aussi bien que l'imprescriptibilité du domaine public:

129. Conséquences du principe de l'inaliénabilité. - 1. Impossibilité d'expropriation publique.

130.2. Impossibilité de constitution de droits réels sur le domaine public. - Les dépendances du domaine public, n'étant pas susceptibles de propriété privée en faveur des particuliers et étant inaliénables ne peuvent: ...ni être hypothéqués; ...ni devenir l'objet d'un démembrement de la propriété, sous forme de droit d'usage ou d'usufruit; ...ni être grevées d'aucune servitude... La disposition de l'art. 661 C.C. autorisant l'acquisition forcée de la mitoyenneté des murs séparatifs est inapplicable aux constructions faisant partie du domaine public.

135. Du principe de l'imprescriptibilité des dépendances du domaine public, il résulte: 1. que ces dépendances ne peuvent être l'objet d'une possession utile, susceptible de faire acquérir des droits aux particuliers possesseurs; 2. que ces dépendances ne peuvent être l'objet d'une action possessoire de la part des tiers contre l'Administration.

Si donc les routes font partie du domaine public, et qu'il est impossible de constituer des droits réels sur le domaine public, il faut donc en conclure qu'une personne ne peut, même avec la permission d'une municipalité, acquérir un droit de servitude dans une rue, le droit de servitude étant un droit réel.

Laurent, dans son Traité de Droit civil (T.7, n.132), traite de l'usage que peuvent faire les riverains de la rue:

132. On fait une autre objection qui nous conduira à examiner la nature particulière des servitudes établies sur un fonds du domaine public. Ceux-là mêmes qui soutiennent que les droits exercés par les propriétaires riverains sur la voie publique sont des servitudes, avouent qu'elles n'ont pas tous les caractères que présentent les servitudes en général. Mais où est la ligne de démarcation ? Et si ces droits ne réunissent pas tous les caractères qui distinguent les servitudes, n'en faut-il pas conclure que ce ne sont pas de vraies servitudes ? Ici est le noeud de la difficulté. Il n'y a rien d'absolu en fait de servitudes. Le code lui-même donne ce nom à des charges et à des obligations dérivant de la situation des lieux, ou attachés au voisinage, bien que ces charges et ces obligations diffèrent, sous beaucoup de rapports, des servitudes établies par le fait de l'homme. Cela est si vrai que les auteurs nient que ce soit des servitudes. Il y a donc des servitudes de diverses espèces. Eh bien, celles qui grèvent les fonds du domaine public forment ces espèces particulières, à raison de la nature de l'héritage servant. Cet héritage a une destination publique qui le place hors du commerce. De là une première conséquence sur laquelle tout le monde est d'accord. Les droits exercés par les riverains dans l'intérêt de leurs héritages ne peuvent pas compromettre la destination publique des rues. Il y a plus, l'autorité communale ne peut pas même concéder de pareilles servitudes, car il ne lui est pas permis de servir à tous;

ses concessions, si elle en fait, ne sont que des actes de pure tolérance; elle peut toujours les révoquer. Ainsi elle a souffert un empiètement sur une rue, provenant d'un balcon, d'une cave; elle peut supprimer ce qu'elle a toléré.

Il ne faut donc pas confondre le droit du riverain, qui est une espèce de servitude, avec le droit concédé par l'État sur le domaine public.

Dalloz, continuant à faire l'exposé de la doctrine et de la jurisprudence sur le domaine public, dans son Répertoire pratique (V. Domaine public), définit comme suit le caractère de cette concession:

149. Le principe d'après lequel le domaine public est inaliénable ne s'oppose pas à ce que l'État accorde sur ce domaine des concessions ou autorisations ayant pour objet de simples droits de jouissance ou d'occupation temporaire; ces concessions, faites moyennant des redevances, sont essentiellement temporaires et révocables ou rachetables.

Et plus loin:

159. L'État peut accorder à des particuliers ou des sociétés l'autorisation d'occuper temporairement le sol des routes nationales, d'établir dans le sous-sol des tuyaux pour l'adduction et la distribution de l'eau et du gaz,

d'installer sur ou sous ces routes des fils électriques pour le transport de la force motrice. Les départements et les communes peuvent accorder des autorisations de même nature relativement aux voies publiques, départementales, vicinales ou communales. Ces autorisations constituent des permissions de voirie, accordées moyennant redevances, et qui ne confèrent à l'occupant qu'un droit précaire et révocable sans indemnité.

Nous trouvons rapportée dans Sirey (1902.3.33), une cause de Pecard Frères v. Maire de la ville de Nevers, dans laquelle il a été jugé que si, en règle générale, les permissions de voirie, bien que précaires et révocables, ne peuvent être arbitrairement retirées lorsque l'intérêt de la sécurité ou de la circulation n'en fait pas une obligation, elles peuvent l'être cependant si elles constituent un danger pour la sécurité ou un obstacle à la circulation; sous cette décision, nous lisons la note suivante de monsieur Maurice Hauriou, auteur d'un traité de Droit administratif:

Cette affaire de retrait de permission de voirie intéresse en fait tous les permissionnaires auxquels des administrations municipales ont accordé des autorisations dans des conditions où ils peuvent être considérés comme faisant concurrence à un concessionnaire de la commune; en droit, elle apporte une contribution importante à la théorie de la permission de voirie, elle établit sur un point capital l'opposition

entre la permission de voirie et la concession.

La solution est très simple; le passage important des considérants, d'allure doctrinale, est très court: "Considérant que si, en règle générale, les permissions de voirie, bien que précaires et révocables, ne peuvent être arbitrairement retirées lorsque l'intérêt de la sécurité ou de la circulation n'en fait pas une obligation, il doit en être autrement toutes les fois que leur maintien aurait pour effet d'engager la responsabilité pécunière des communes ou de consacrer une situation inconciliable avec l'autorité de la chose jugée." Cela signifie: en principe, les permissions de voirie, bien que précaires et révocables, ne peuvent pas être retirées arbitrairement; elles ne peuvent l'être que dans les cas suivants: 1. si elles constituent un danger pour la sécurité ou un obstacle à la circulation; 2. si elles engagent la responsabilité pécunière de la commune; 3. si elles consacrent une situation inconciliable avec l'autorité de la chose jugée.

Jusqu'ici la première exception avait seule été définie (V. la note sous Cons. d'État, 26 déc. 1891, Comp. gén. du gaz, S. et P. 1893.2.142); notre arrêt apporte la définition des deux dernières.

Donc, au point de vue de la bonne administration, la décision était nécessaire: mais la théorie juridique y trouve aussi son profit.

D'une part, les droits du permissionnaire se trouvent d'autant mieux précisés. Plus s'allonge la liste des cas dans lesquels le retrait d'autorisation est possible, plus il devient évident qu'en dehors de ces cas, il ne l'est pas. Par suite, l'idée que le permissionnaire a, quant à l'avantage qui lui est concédé, des droits spéciaux, des droits de nature administrative évidemment, qui ne rappellent en rien les droits réels, ni les servitudes du droit civil (d'autant qu'il s'agit de dépendances du domaine public inaliénables et imprescriptibles), cette idée s'affermir et se fortifie."

2. Outils normatifs

Le seul outil dont le Ministère s'est donné¹ concerne des interventions dans l'emprise qui peuvent être exécutées par les compagnies d'utilités publiques, les corporations municipales, les entrepreneurs ou les particuliers et s'applique à divers genres de travaux (excavation, enfouissement de fils, passage ou réparation de tuyaux, etc.).

Les intervenants qui désirent effectuer des travaux pouvant altérer les infrastructures routières doivent faire une demande écrite afin d'obtenir un permis d'intervention. Toutes les demandes de permis doivent être accompagnées d'un plan ou d'un schéma indiquant la localisation, la nature et l'envergure des travaux et

(1) Politique (PO-7) et procédure (PR-7) du Guide de conservation des chaussées. Ministère des Transports, Québec, 1984b.

les aspects techniques s'y rapportant ainsi qu'un dépôt de garantie correspondant à l'estimation du coût de remise en état des éléments de l'emprise.

Quant aux différentes responsabilités des intervenants du Ministère, elles sont les suivantes:

Les directions régionales coordonnent l'application de la politique dans leur région respective;

Les districts voient à l'application de la politique, ce qui comprend l'émission du permis, la perception du dépôt, le suivi de la procédure administrative, la surveillance des travaux et la remise du dépôt ou facturation selon le cas;

Le Service de la conservation des chaussées assure la coordination provinciale de l'application et de l'interprétation de la politique;

Le Service des utilités publiques assume la responsabilité des négociations et des relations du Ministère avec les organismes d'utilités publiques et les corporations municipales.

2.2.7.3 Instruments de protection pour les préoccupations "hors-emprise"

1. Outils législatifs

Une municipalité peut introduire un programme

particulier d'urbanisme (P.P.U.). Ainsi, une "aire d'aménagement" qui suscite une attention particulière de la part d'une municipalité peut être un nouveau secteur de développement en périphérie, une zone industrielle, un centre-ville, ou dans le cas présent, un secteur réservé à des activités publiques.

Le P.P.U., pour une "aire d'aménagement" délimitée à l'intérieur du plan d'urbanisme, peut apporter plus de précisions concernant l'identification des affectations du sol, des densités d'occupation, des tracés de voies de circulation et des réseaux, des équipements et infrastructures incluant la séquence de construction de ces derniers.

En vertu des articles 5, 16, 26 et 27 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1), le ministre des Transports a, selon sa vocation particulière, un droit de regard et un pouvoir de faire modifier un plan d'aménagement. Cependant, les mêmes interventions ne s'appliquent pas au plan d'urbanisme ou au P.P.U. d'une municipalité. Puisque la proposition préliminaire d'un plan d'urbanisme doit être soumise à la consultation lors d'une assemblée publique tenue par le conseil municipal (a. 90) et qu'au cours de cette assemblée publique, il doit entendre les personnes et organismes qui désirent s'exprimer (a. 93), le Ministère aurait tout avantage à s'intéresser à ces plans d'urbanisme afin de protéger ses intérêts dans sa vocation particulière de

l'application des lois et des règlements relatifs aux transports et à la voirie.

Le règlement 1 sur l'aménagement et l'exploitation des ciné-parcs en vertu de la Loi sur le cinéma (L.R.Q., c. C-18) stipule à l'article 12 les normes concernant l'emplacement de l'écran et à l'article 16 les normes des voies d'entrée et de sortie pour l'accessibilité à la voie publique. Ces articles se lisent comme suit:

12. L'écran d'un ciné-parc doit être garanti par un ingénieur professionnel comme pouvant résister à une pression minimale de 30 livres au pied carré. La structure supportant l'écran doit être faite de béton armé ou d'acier.

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 1 000 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 seu-

lement, 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.

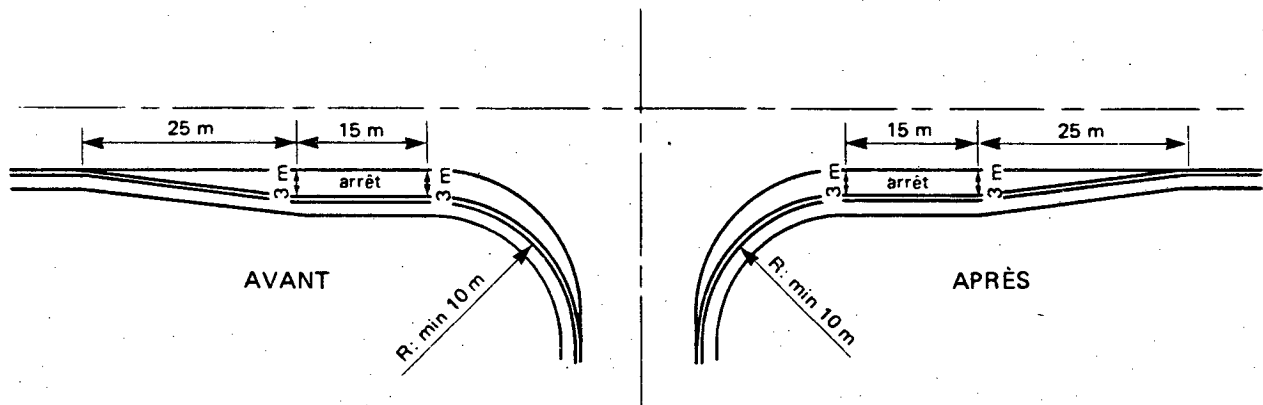
4) La voie périphérique du ciné-parc doit être éclairée au minimum tous les 100 pieds et sur toute sa longueur.

2. Outils normatifs

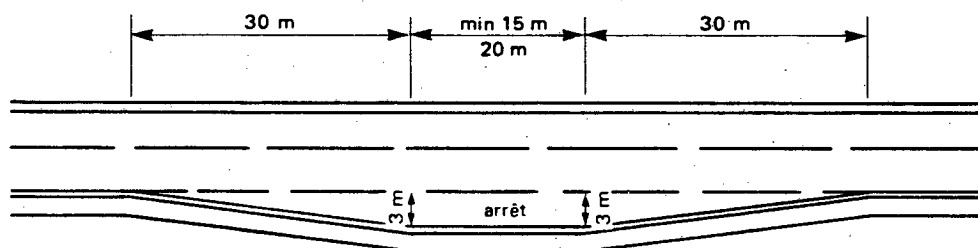
Tel que signalé au sous-chapitre des préoccupations du Ministère, la section "hors-emprise" veut se limiter aux circonstances d'envahissement temporaires de nos routes créées par des activités publiques tenues à un stade, à un auditorium, à un cinéma en plein air, à une salle de congrès, etc.

Le Ministère, bien conscient de ces problèmes, essaie d'y répondre par une insistance auprès de la municipalité pour la construction d'une route parallèle ou dite "de service" pour canaliser le trafic à des carrefours. Devant une impossibilité, le Ministère peut construire des voies auxiliaires telle que démontré à la section 2.6.6 du cahier des normes¹, tome 1, et dont les données géométriques sont présentées à la figure 14.

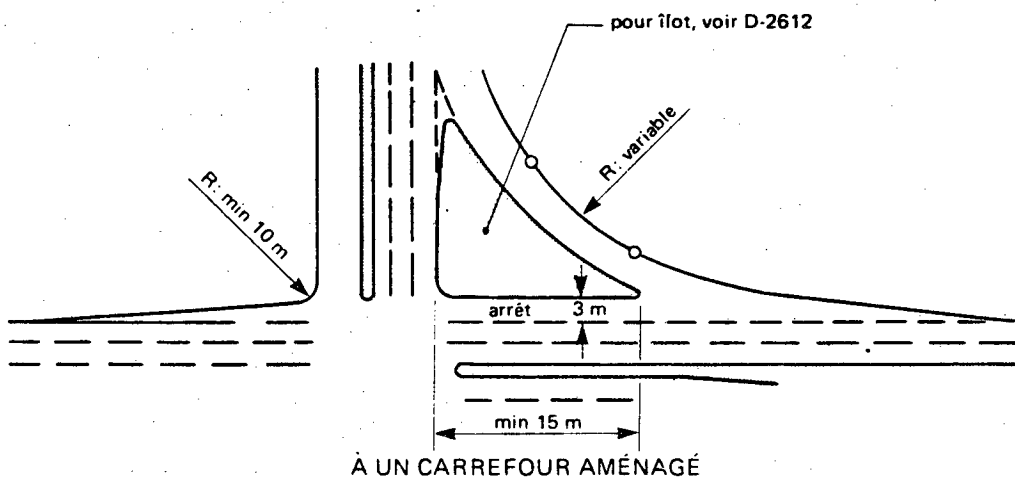
(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. Cahier des normes, tome 1. Direction générale du génie, Québec, 1980a.



À UN CARREFOUR



ENTRE DEUX CARREFOURS



À UN CARREFOUR AMÉNAGÉ

Définition

Ce sont des bandes de chaussée juxtaposées aux voies de circulation qui jouent le rôle de voie de décélération, d'accélération ou de dépassement et de voie de tourne à gauche ou à droite. Elles ont pour but de minimiser les dangers de la circulation à un carrefour et de libérer les voies principales afin de conserver à la route toute sa capacité.

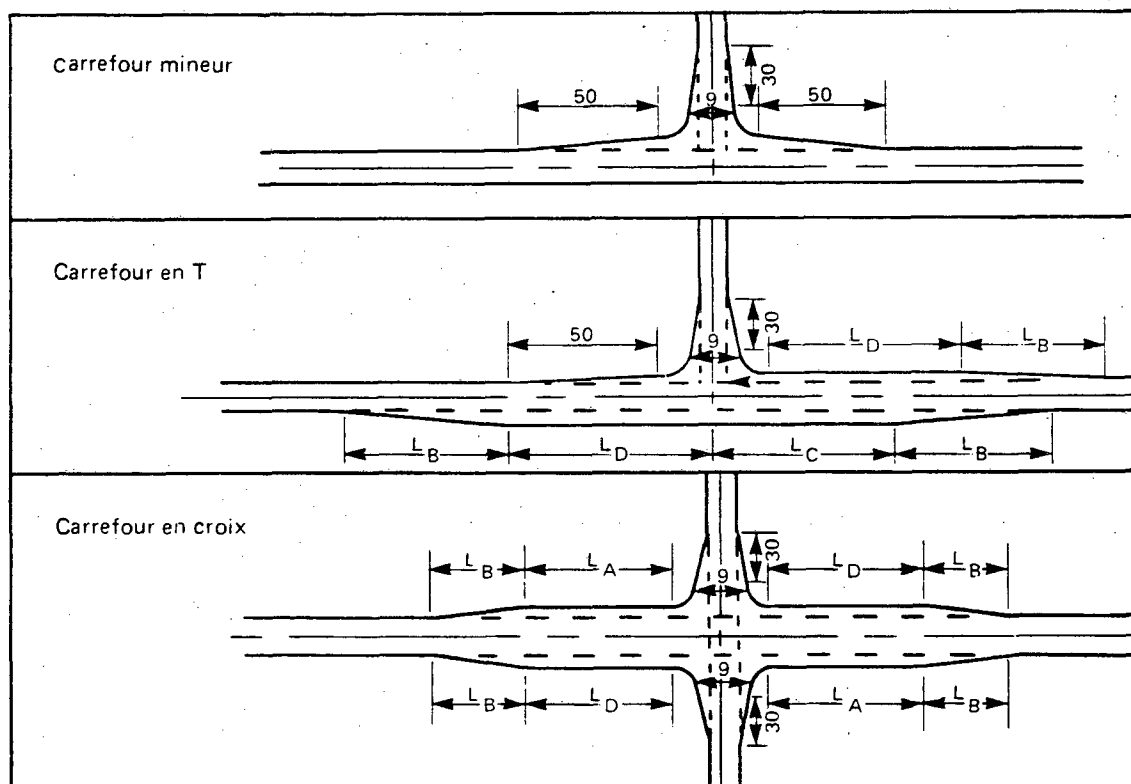
Géométrie

La longueur et la forme des voies auxiliaires à un carrefour sont données au tableau 17. Ces longueurs de voies correspondent à la distance d'arrêt d'un véhicule à une vitesse donnée et selon une pente ascendante ou descendante; puisqu'elles sont uniquement dépendantes de la vitesse des véhicules, ces normes s'appliquent surtout en milieu rural. En milieu urbain, c'est le débit de la circulation qui contrôle ces longueurs, car la vitesse dépasse rarement 50 ou 70 km/h; puisque la voie auxiliaire n'est plus une voie d'accélération ou de décélération mais une voie de stockage, elle doit être suffisamment longue pour accommoder tous les véhicules qui désirent l'emprunter.

A un carrefour sans feux de circulation, la longueur de la voie, excluant le biseau, est égale à la longueur de la file de véhicules pouvant s'accumuler pendant une période de deux minutes. La formule est la suivante:

Tableau 17 : Longueur et forme de voies auxillaires à un carrefour (en mètres)

Vitesse de base (km/h)		80		100		110	
	Pente %	L_A	L_D	L_A	L_D	L_A	L_D
Descendante	$0 \leq P < 3$	60	60	85	85	95	95
	$3 \leq P < 5$	45	85	65	120	75	135
	$5 \leq P$	30	110	50	150	60	170
Ascendante	$0 \leq P < 3$	60	60	85	85	95	95
	$3 \leq P < 5$	85	45	120	65	135	75
	$5 \leq P$	110	30	150	50	170	60
Longueur L_B		70		85		90	
L_C		50		60		70	



Note: Pour les différentes longueurs de voies auxillaires à un carrefour se référer aux données correspondantes du tableau 17

$$S = \frac{NL}{30}$$

où S= Longueur de la voie auxiliaire en
mètre

N= Nombre de véhicules tournant par heure

L= Longueur en mètre occupée par chaque
véhicule, sept mètres pour une automo-
bile et 12 mètres pour un camion.

A un carrefour avec feux de circulation, la
voie de stockage doit être assez longue pour
accommoder une fois et demie le nombre moyen de
véhicules qui s'accumulent durant un cycle
lumineux. Très souvent, en milieu urbain, on
emploie un biseau de 45 mètres et une voie de
stockage de 60 ou 70 mètres.

Dans le groupe des voies auxiliaires, on peut
également classer les voies réservées à l'arrêt
des autobus. Aux endroits où la circulation
est considérablement perturbée par les arrêts
fréquents des autobus, il est justifié d'aména-
ger une voie spéciale afin de libérer les voies
de circulation. Ces arrêts d'autobus peuvent
être situés à un carrefour ou entre ceux-ci;
tel que montré à la figure 14.

2.2.7.4 Constatations sur l'efficience des instruments de protection

1. Protection "intra-emprise"

Force est de constater que le Ministère n'a sans doute pas toujours fait les efforts nécessaires pour protéger l'intégrité de ses corridors en utilisant la loi actuelle pour contrôler l'existence de marchés aux puces, d'étalages de fruits et légumes, de produits de l'érable, etc. Ces commerces saisonniers gênent la fluidité du trafic et augmente indûment les possibilités d'accidents. Il y aurait sans doute des modifications légales, réglementaires ou administratives pour améliorer la situation présente.

2. Protection "hors-emprise"

Force est de constater que le règlement 1 sur l'aménagement et l'exploitation des ciné-parcs n'a pas toujours été appliqué pour assurer la protection de l'intégrité de nos infrastructures routières. Ce règlement, dont la responsabilité relève du ministre des Affaires culturelles pourrait, à l'avantage de tous, être modifié en concertation avec le ministre des Transports.

Dans bien des milieux, il existe une concertation harmonieuse entre les municipalités et le Ministère en ce qui a trait à la protection de nos routes. Malheureusement, dans d'autres

milieux les intervenants ne réussissent pas toujours à s'entendre sur des moyens de protection. Y aurait-il lieu de modifier nos lois et normes pour en arriver à une imposition positive?

2.2.7.5 Bilan

A date, les éléments d'analyse de notre étude ont tous été identifiés spécifiquement. Pour le sous-chapitre des "autres aménagements", les éléments d'analyse peuvent se diviser en deux catégories: les préoccupations "intra-emprise" et "hors-emprise".

Préoccupations "intra-emprise" du ministère des Transports

Plus que jamais, les propriétaires riverains de commerces ou d'industries ainsi qu'une diversité de promoteurs veulent se servir des emprises requises pour chemins (rues, routes, boulevards, autoroutes) pour atteindre leurs objectifs tout en faisant miroiter la création d'emplois.

Les préoccupations du Ministère concernent ceux qui s'installent avec permission mais surtout ceux qui s'installent sans permission à l'intérieur des emprises avec des marchés aux puces, des étalages de fruits et légumes, des produits de l'érable, etc.

Instruments de protection pour les préoccupations "intra-emprise"

Les articles 42 et 43 de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8) établissent les règles de concertation entre le Ministère et les Corporations municipales concernant l'empiètement sur les chemins entretenus par le ministre des Transports. Ces articles se lisent comme suit:

- . article 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 (S.R. 1964, c. 133, a. 49; 1972, c. 54, a. 32)".
- . article 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".

Le surintendant général de l'entretien et de la réparation des chemins peut, sans formalité, remplir, dans un chemin que le ministre des Transports entretient, toute excavation non autorisée par le ministre des Transports et démolir tout ouvrage fait sans cette autorisation (S.R. 1964, c. 133, a. 50; 1972, c. 54, a. 32).

Il a été établi clairement¹ que les biens du domaine public ne sont susceptibles d'aucune appropriation au profit des particuliers et ne peuvent, à cause de leur affectation à l'usage du public et tant que dure cette utilisation, être cédés ou prescrits.

Cette cause révèle que: "En règle générale, les permissions de voirie, bien que précaires et révocables, ne peuvent être arbitrairement retirées lorsque l'intérêt de la sécurité ou de la circulation n'en fait pas une obligation, il doit en être autrement toutes les fois que leur maintien aurait pour effet d'engager la responsabilité pécunière des communes ou de consacrer une situation inconciliable avec l'autorité de la chose jugée." Cela signifie: en principe, les permissions de voirie, bien que précaires et révocables, ne peuvent pas être retirées arbitrairement; elles ne peuvent l'être que dans les cas suivants: 1. si elles constituent un danger pour la sécurité ou un obstacle à la circulation; 2. si elles engagent la responsabilité pécunière de la commune; 3. si elles consacrent une situation inconciliable avec l'autorité de la chose jugée.

Le seul outil normatif dont le Ministère s'est donné² concerne des interventions dans l'emprise qui peuvent être exécutées par les compagnies d'utilités publiques, les corporations

(1) Cause de Cie du Téléphone Saguenay-Québec n. Cité de Chicoutimi, citée aux Rapports judiciaires de Québec, Cour du Banc du Roi (1938), volume LXV, pp. 222 et suivantes.

(2) Politique (PO-7) et procédure (PR-7) du Guide de conservation des chaussées. Ministère des Transports, Québec, 1984b.

municipales, les entrepreneurs ou les particuliers et s'applique à divers genres de travaux (excavation, enfouissement de fils, etc.).

Les intervenants qui désirent effectuer des travaux pouvant altérer les infrastructures routières doivent faire une demande écrite afin d'obtenir un permis d'intervention. Toutes les demandes de permis doivent être accompagnées d'un plan ou d'un schéma indiquant la localisation, la nature et l'envergure des travaux et que les aspects techniques s'y rapportant ainsi qu'un dépôt de garantie correspondant à l'estimation du coût de remise en état des éléments de l'emprise. En ce qui concerne les différentes responsabilités des intervenants du Ministère, elles sont résumées au tableau 18.

TABLEAU 18

**RESPONSABILITÉS DES INTERVENANTS POUR DES TRAVAUX EXÉCUTÉS
DANS L'EMPRISE DES ROUTES ENTRETENUES PAR LE M.T.Q.**

INTERVENANTS	ATTRIBUTIONS
Demandeur	Demande écrite pour obtention d'un permis d'intervention
Direction régionale	Coordination de l'application de la politique dans leur région respective
District	Application de la politique
Service de la conservation des chaussées	Coordination provinciale de l'application et de l'interprétation de la politique
Service des utilités publiques	Responsabilité des négociations et des relations du Ministère avec les organismes d'utilités publiques et les corporations municipales

Bien entendu, l'approche préconisée en sera une de collaboration. Le Ministère devra insister qu'à l'encontre d'une permission de voirie, que le Ministre soit dégagé au maximum (i.e. 0%) de toutes factures éventuelles à payer pour des déplacements requis pour l'expansion ou l'amélioration du réseau routier. Si nos agents causent dommages, notre responsabilité devrait être réduite au seul coût des salaires et non pas de remplacement des matériaux endommagés.

De plus, il est entendu que les plans d'installation et les endroits privilégiés devront être soumis aux autorités régionales du Ministère.

Constatations sur l'efficience des instruments de protection "intra-emprise"

Force est de constater que le Ministère n'a sans doute pas toujours fait les efforts nécessaires pour protéger l'intégrité de ses corridors en utilisant la loi actuelle pour contrôler l'existence de marchés aux puces, d'étalages de fruits et légumes, de produits de l'érable, etc. Ces commerces saisonniers gênent la fluidité du trafic et augmente indûment les possibilités d'accidents. Il en est de même pour certains propriétaires riverains de commerces et d'industries ainsi qu'une diversité de promoteurs voulant se servir des emprises pour atteindre leurs objectifs tout en faisant miroiter la création d'emplois, etc. Il y aurait sans doute des modifications légales,

réglementaires ou administratives pour améliorer la situation présente.

Préoccupations "hors-emprise" du ministère des Transports

Dans cette section de sous-chapitre, nous nous limiterons aux circonstances d'envahissement temporaire de nos routes créées par des activités publiques tenues à un stade, à un auditorium, à un cinéma en plein air, etc.

Instruments de protection pour les préoccupations "hors-emprise"

En vertu des articles 5, 16, 26 et 27 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1), le ministre des Transports a, selon sa vocation particulière, un droit de regard et un pouvoir de faire modifier un plan d'aménagement. Cependant, les mêmes interventions ne s'appliquent pas au plan d'urbanisme ou au P.P.U. d'une municipalité. Puisque la proposition préliminaire d'un plan d'urbanisme doit être soumise à la consultation lors d'une assemblée publique tenue par le conseil municipal (a. 90) et qu'au cours de cette assemblée publique, il doit entendre les personnes et organismes qui désirent s'exprimer (a. 93), le Ministère aurait tout avantage à s'intéresser à ces plans d'urbanisme afin de protéger ses intérêts dans sa vocation particulière de l'application des lois et des règlements relatifs aux transports et à la voirie.

Le règlement 1 sur l'aménagement et l'exploitation des ciné-parcs en vertu de la Loi sur le cinéma (L.R.Q., c. C-18) stipule à l'article 12 les normes concernant l'emplacement de l'écran et à l'article 16 les normes des voies d'entrée et de sortie pour l'accessibilité à la voie publique. Ces articles se lisent comme suit:

- . article 12. L'écran d'un ciné-parc doit être garanti par un ingénieur professionnel comme pouvant résister à une pression minimale de 30 livres au pied carré. La structure supportant l'écran doit être faite de béton armé ou d'acier.

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 de 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 1 000 pieds.

- . article 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.

En ce qui concerne les outils normatifs pour les préoccupations "hors-emprise" du M.T.Q., ils se limitent aux circonstances d'envahissement temporaires de nos routes créées par des activités publiques.

Le Ministère bien conscient de ces problèmes essaie d'y répondre par une insistance auprès de la municipalité pour la construction d'une route parallèle ou dite "de service" pour canaliser le trafic à des carrefours. Devant une impossibilité, le Ministère peut construire des voies auxiliaires telles que démontrées à la section 2.6.6 du cahier des normes¹.

Dans le groupe des voies auxiliaires, on peut également classer les voies réservées à l'arrêt des autobus. Ils sont utilisés lorsque la circulation est considérablement perturbée par les arrêts fréquents des autobus. Ces voies réservées aux arrêts d'autobus peuvent être situées à un carrefour ou entre ceux-ci.

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. Cahier des normes, tome 1. Direction générale du génie, Québec, 1980a.

Constatations sur l'efficience des instruments de protection "hors-emprise"

Le règlement 1 sur l'aménagement et l'exploitation des ciné-parcs en vertu de la Loi sur le cinéma (L.R.Q., c. C-18) n'a pas toujours été appliqué pour assurer la protection de l'intégrité de nos infrastructures routières. Ce règlement, dont la responsabilité relève du ministre des Affaires culturelles pourrait, à l'avantage de tous, être modifié en concertation avec le ministre des Transports.

Dans bien des milieux, il existe une concertation harmonieuse entre les municipalités et le Ministère en ce qui a trait à la protection de nos routes. Malheureusement, dans d'autres milieux, les intervenants ne réussissent pas toujours à s'entendre sur des moyens de protection. Une modification de nos lois et normes pour en arriver à une imposition positive serait-elle la solution recherchée ?

2.3 La problématique

2.3.1 La non-conformité des accès, une hémorragie à arrêter

Les municipalités et le ministère des Transports sont les principaux acteurs concernant la protection des abords routiers. Cependant, le partage des juridictions entre ces deux paliers de décision, dont les objectifs ne coïncident pas nécessairement et qui ont chacun des moyens

spécifiques d'agir prévus par des lois différentes, n'a pas permis, jusqu'à présent, de tirer pleinement profit des mesures de contrôle dont s'est doté le Ministère. En fait le nombre d'accès, leurs largeurs excessives et leurs empiètements sur les routes entretenues par le Ministère sont souvent le résultat d'une attitude permissive de la part des municipalités et d'une attitude de tolérance de la part du Ministère.

Il y a aussi ceux que l'on peut appeler "squatters" c'est-à-dire ceux qui se donnent à tort et à travers des droits d'accessibilité aux routes entretenues par le Ministère. Un très fort % de riverains exercent ce "soit disant" droit contre lequel nos outils législatifs et normatifs apparaissent difficiles d'application. Certaines provinces et états américains exercent un contrôle législatif sur les routes entretenues par eux. Le temps est donc venu d'en faire autant pour arrêter chez nous l'hémorragie.

2.3.2 Empiètement sur les servitudes de non-accès

Jusqu'en 1982, seul le ministre des Transports pouvait acquérir des servitudes de non-accès au chemin public. Depuis 1982, la Loi sur les cités et villes (L.R.Q., c. C-19, a. 415, 13e) et le Code municipal de la province de Québec (L.R.Q., c. C-27.1, a. 417, 8e) permettent aux cités, villes et corporations d'acquérir, de gré à gré ou par expropriation, une

servitude de non-accès sur un chemin public dont elle est responsable de l'entretien.

D'autre part, dans les cas où la Corporation municipale acquiert des terrains pour l'exécution d'un projet auquel le Ministère contribue, les plans préparés par la Corporation municipale ou ses mandataires sont soumis au Ministère et, si ces plans prévoient des servitudes de non-accès ou si le Ministère demande que de telles servitudes soient imposées, celles-ci doivent être acquises par le Ministère.

En vertu des articles précités de la Loi sur les cités et villes (L.R.Q., c. C-19) et du Code municipal (L.R.Q., c. C-27.1), les cités, villes et corporations ne peuvent, sans l'autorisation du ministre des Transports, modifier ou abandonner une servitude de non-accès déjà acquise par le Ministre, qu'il s'agisse de routes dont l'entretien est ou n'est pas remis à ces dernières.

Ce sont les districts qui doivent au nom du Ministre exercer une surveillance soutenue le long du réseau routier afin de déceler toutes irrégularités, seuls les cas litigieux sont référés à la Direction du contentieux.

Deux tendances se dégagent au niveau des districts concernant la surveillance et le contrôle des servitudes de non-accès. L'une consiste en une surveillance planifiée à différentes périodes de l'année à partir de documents

fonctionnels décrivant les endroits où s'exerce la servitude. Peu de problèmes découlent de celle-ci.

Quant à l'autre tendance, qui semble animer certains districts, le contrôle et la surveillance ne se fait pas conformément aux directives et par l'attente de signalisation d'infractions par d'autres. Des problèmes surgissent de cette attitude. Il y a par exemple la route 116 à l'intérieur de la municipalité de Sainte-Rosalie où l'on retrouve cinquante entrées existantes qui sont dans l'illégalité.

De plus, lors de la remise de chemins entretenus par le Ministère à la municipalité par voie de Gazette officielle, cette dernière n'est pas avisée formellement de la présence de servitudes de non-accès affectant la route concernée. Cette situation favorise donc la transgression des servitudes de non-accès et ce à l'insu du Ministère.

Une attitude uniforme s'impose ainsi qu'une réévaluation des besoins suite à une classification fonctionnelle de nos routes.

2.3.3 Les marges de recul, un élément à ne pas négliger

Aux approches et à la périphérie des villes, les routes nationales, régionales ou collectrices majeures, dont la vocation première était de relier deux pôles urbains et d'éviter ainsi

au trafic de transit les aléas de la circulation intra-urbaine, ont vu leurs fonctions modifiées pour devenir des voies au service des développements industriels, commerciaux et résidentiels.

Suite aux conséquences de cette attirance en marge de nos routes, nous constatons que bon nombre de routes principales, améliorées à grands frais, sont devenues au fil des ans, faute de mécanismes adéquats de contrôle, de véritables boulevard urbains à capacité réduite aux conditions de sécurité précaires et aux problèmes de pollution inhérents à la circulation motorisée.

Dans plusieurs cas, le Ministère a construit ou projeté de construire encore à grands frais, des routes de contournement de municipalités à cause d'une densité d'occupation du sol trop élevée pour pouvoir remédier facilement à une situation de fait; on pense aux marges de recul qui n'ont pas été prévues (ou respectées) pour permettre l'élargissement de la chaussée.

La question du partage des responsabilités, dans la construction et l'entretien des routes, entre le gouvernement provincial et les municipalités, se pose particulièrement bien pour les voies de contournement. D'une part, parce que la déviation repose sur des problèmes qui touchent généralement une route nationale ou régionale qui traverse un milieu urbain, ce qui implique un côtoiement de deux juridictions. D'autre part, parce que l'ancienne pénétrante

perd la part de trafic en transit et reprend ainsi un caractère de rue locale alors que la nouvelle voie permettra une certaine forme d'expansion ou développement; cette divergence entre les objectifs des deux intervenants quant à la vocation de la voie de contournement est particulièrement évidente lorsqu'on aborde la question du contrôle des abords. Tout compte fait, il en résulte que les municipalités font présentement beaucoup de demandes d'implantation de voies de contournement, dans l'esprit qu'elles n'ont rien à perdre, et souhaitent une intervention "gratuite" du M.T.Q.

Dans le même ordre d'idée, certaines municipalités font une demande de subvention auprès du ministère des Affaires municipales pour la revitalisation de leur centre-ville là où passait l'ancienne route.

Les municipalités pourraient avoir l'obligation de conserver les caractéristiques de circulation des chemins publics provinciaux qui traversent leur territoire avec comme conséquence qu'en cas de contournement nécessité par une augmentation du trafic local, elles assurent une partie ou la totalité des coûts afférents. D'ailleurs, l'article 6 de la Loi de la voirie (L.R.Q., c. V-8) donne déjà au M.T.Q. un pouvoir de transmettre la facture aux municipalités avec une entente préalable.

Au fur et à mesure que l'on construit de nouvelles routes et autoroutes et que les ban-

lieues se développent le long des autoroutes existantes, la circulation a tendance à s'intensifier et par voie de conséquence les nuisances qui y sont associées.

Le contrôle de l'utilisation des terrains en bordure d'une voie rapide relève présentement du domaine municipal par le biais de plans d'urbanisme et règlements de zonage. De la même façon que l'on devrait prohiber la construction d'habitations à des endroits là où il y a des risques d'inondations ou de glissements de terrains, on devrait limiter certaines utilisations du sol en des lieux où les nuisances constituent un problème majeur. Contrairement aux zones résidentielles, des activités commerciales, agricoles ou industrielles peuvent coexister avec un environnement bruyant et de la même façon, d'autres activités peuvent aussi s'accomoder d'un tel entourage, à la condition toutefois d'être bien situées ou protégées par l'utilisation d'isolants acoustiques ou de dispositifs anti-bruit.

Les municipalités ne sont pas toutes sensibilisées à ce qui peut être fait pour enrayer ou du moins diminuer la pollution par le bruit autre que devant des situations de fait, demander aux Ministères de construire à grands frais des barrières anti-bruit.

De même, de plus en plus de réclamations sont présentées au Ministère pour corriger la pollution des puits de surface causée par l'usage

des fondants et abrasifs de déglaçage des routes. Là aussi une règle de marge de recul devrait être de mise concernant la distance entre la route et les puits de surface.

Plusieurs règlements se rattachent à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2). Certains de ces règlements font référence à des interdictions de distances (ex.: l'eau d'un puit qui se trouve à moins de 25 pieds d'une habitation est interdite à la consommation; l'eau d'un puit creusé à moins de 100 pieds d'un cimetière, d'un abattoir, d'une fosse d'aisance, etc.). Par contre, le règlement n'indique pas qu'un puit doit être à une telle distance d'une route publique.

Devrons-nous à l'instar de certaines provinces canadiennes et états américains établir et contrôler des normes de marges de recul, lesquelles à toute fin pratique, pourraient être incorporées dans la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-8)?

2.3.4 Une nouvelle loi sur les affiches et panneaux-affiches s'impose

L'intérêt que porte le comité d'étude sur la protection des infrastructures routières ayant trait aux affiches et panneaux-affiches est de prendre conscience des efforts de part et d'autres pour une révision de la Loi sur les panneaux-réclame et affiches (L.R.Q., c. P-5). Celle-ci contenant 13 articles apparaissait

déjà incomplète en 1983 pour un contrôle suivant certaines particularités. Il fut donc confié à la Direction de l'entretien de préparer un projet de loi plus explicite. C'est ainsi que le 16 mai 1983, un document de travail (no.8) contenant 81 articles pertinents et intitulé "Projet de loi sur les affiches et les panneaux-affiches" fut présenté aux autorités du Ministère. Ce projet de loi a reçu l'approbation du Ministère en souhaitant qu'il fasse l'objet d'une harmonisation avec le projet de politique sur la signalisation du produit touristique.

Le Comité de normalisation du produit touristique formulait en juillet 1985 une série de recommandations dont deux d'entre elles qui méritent notre attention se lisaient comme suit:

- protéger un corridor hors emprise de 10 m, tout le long de la route, tel que prévu dans la politique sur la signalisation touristique; dans le même sens, abolir le corridor hors emprise de 10 m sur les autoroutes;
- protéger un second corridor de 10 m, connexe au corridor touristique de 10 m réservé à la signalisation d'acheminement, qui serait libre de toute signalisation; à l'extérieur de ces deux corridors de 10 m, pourrait être installée toute autre forme de signalisation (affichette, signalisation temporaire, etc.).

Au début de 1986 l'opportunité de ces corridors touristiques (deux de 10 mètres chacun) est encore au stade de questionnement. Il est permis de comprendre que la réserve et la gestion de tels corridors touristiques hors-emprise seraient difficiles, compte tenu des pouvoirs proposés aux législateurs dans le document de travail no.8.

Il appartient donc au Comité de normalisation du produit touristique d'examiner les contraintes et les mesures à prendre avec les services techniques concernés.

2.3.5 Nécessité d'une politique concertée en matière de stationnement

Toutes interventions sur le stationnement dans les centres des affaires (C.D.A.) de nos municipalités présente des difficultés en raison de leurs caractéristiques particulières. Ainsi on peut se trouver dans des secteurs où la trame urbaine date de plusieurs décennies, avec tout les problèmes d'accessibilité et de circulation d'un de nos réseaux de voirie conçu en fonction des besoins générés par les moyens de transports du temps.

Le stationnement sur emprise en milieu urbain a plus souvent qu'autrement des incidences sur la fluidité du trafic et est souvent cause d'accidents.

Les automobiles stationnées constituent des obstacles placés en bordure immédiate de la

voie. Elles peuvent rendre plus difficile et parfois même dangereuse les manoeuvres des conducteurs de véhicules en mouvement. Ainsi, elles nécessitent une attention accrue de la part des conducteurs, lors de virages où lors d'une manoeuvre de stationnement ou de sortie d'autres automobilistes. De même l'ouverture de portes peut être faite soudainement et s'il n'y a pas d'accidents stresser davantage le conducteur qui passe. Enfin, une voiture immobilisée peut réduire la visibilité et accroître les risques d'accidents pour les piétons.

Le stationnement sur la chaussée impose un handicap particulièrement sévère aux véhicules de transport en commun. Les autobus circulent dans la voie qui borde les voitures garées, celle qui est la plus perturbée. Les autobus doivent en plus toujours sortir et rentrer dans une voie de circulation plutôt que de filer en ligne droite. Même dans des conditions idéales, où les conducteurs de véhicules cèdent le passage à l'autobus tel que le requiert l'article 384 du Code de sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.1), cette manoeuvre cause des retards.

Les corporations municipales et intermunicipales de transport peuvent, avec l'approbation du ministre des Transports, construire, posséder et exploiter des parcs ou garages de stationnement qu'elles considèrent nécessaires ou utiles à une exploitation efficace de leurs services (a. 38 de la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport, L.R.Q., c. C-70).

Jusqu'ici le ministère des Transports n'a pas apporté toute l'attention nécessaire concernant l'impact que les stationnements hors rue pourrait avoir sur la protection de ses infrastructures. Pourtant le Ministère possède des instruments de protection de ses infrastructures en matière de stationnement; il ne reste qu'à les valider.

Le ministère des Transports aurait tout intérêt à s'intéresser aux plans particuliers d'urbanisme (P.P.U.) et au programme Revicentre surtout quand le réseau de catégorie nationale, régionale et collectrice majeure se retrouvent dans les centre-villes.

2.4.6 La vocation des haltes routières

En 1983, face à des coûts d'entretien annuels de 1,5 M\$, et dans le contexte d'une décroissance budgétaire, le Ministère réévaluait la situation de ses immobilisations en haltes routières et définissait de nouvelles orientations ayant pour conséquence une diminution de l'implication financière du Ministère¹. Ces orientations se traduisirent, d'une part, par une volonté de diminuer l'intervention du Ministère dans le développement du réseau de haltes routières, en favorisant le réseau routier à grand débit et celui des régions isolées, d'autre part, le Ministère entendait diminuer son intervention dans l'exploitation du réseau de haltes routières, en s'associant

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. Développement et exploitation du réseau des haltes routières. Direction générale du Génie. Québec, 1984a, 44 pp. + annexes.

des organismes locaux pour l'exploitation en cédant certains équipements, en réaménageant ou en fermant des haltes routières.

En 1984, suite au premier document d'orientation, le Ministère procédait à l'évaluation de la vocation réelle des sites et à l'identification des haltes routières susceptibles d'être exploitées par des organismes locaux¹. Il ressort de cette analyse que le Ministère devrait conserver 89 haltes routières, soit la totalité des haltes permanentes et certaines haltes secondaires situées sur le réseau routier principal à grand débit, ce qui constitue le réseau de base.

Quant au reste des haltes routières (93), l'analyse a fait ressortir que ces dernières répondaient de moins en moins aux besoins des automobilistes et étaient utilisées beaucoup plus par les populations locales, surtout celles situées sur les routes secondaires où les volumes de circulation sont plus faibles et celles situées à proximité de milieux urbains. Cette situation a entraîné sur ces haltes routières une recrudescence du vandalisme et par le fait même, en une augmentation des coûts d'entretien. Le Ministère considère que ces haltes routières ne servent plus à assurer la sécurité de l'automobiliste et qu'il n'est pas dans la vocation du ministère des Transports d'exploiter des équipements à des fins récréa-

(1) QUÉBEC, Ministère des Transports. Développement et exploitation du réseau des haltes routières. Direction générale du Génie, 1984a, 44 pp. + annexes.

tives. Il y aurait donc 86 haltes routièrès qui pourraient faire foi de cessions aux municipalités et sept autres pourraient être fermées à cause de conditions particulières. La cession de ces haltes routièrès entraînera pour le ministère des Transports une réduction des coûts d'entretien de 400 000\$ par année.

Une municipalité n'a pas le pouvoir d'exploiter une halte routièrè et par conséquent le ministre doit désaffecter la halte avant de la céder.

C'est ainsi que dès le mois de mai de l'année 1985, un C.T. dérogatoire au règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires (C.T. 154599 du 29 janvier 1985), était acheminé au Conseil du trésor afin d'obtenir l'autorisation de disposer des haltes routièrès dites du réseau complémentaire.

La cession des terrains désaffectés de haltes routièrès sera effectuée gratuitement à la condition que la municipalité s'engage à les utiliser pour des fins municipales approuvées par le ministère des Transports, à ne pas y construire d'immeubles à des fins résidentielles ou à toutes autres fins sans l'approbation du ministre, sinon les terrains cédés redeviennent la propriété du ministère des Transports aux frais de la municipalité ou à lui en réclamer la valeur marchande à la date de la réclamation.

Le Conseil du trésor a entériné la demande en dérogation formulée par le ministère des Transports et le C.T. 157030 en date du 18 juin 1985 en fait foi.

Si la municipalité refuse la cession qui lui est proposée, trois possibilités demeurent:

- transformation en belvédère;
- fermeture et vente par soumissions publiques selon la procédure du C.T. 154599;
- intégration au réseau de base.

En ce qui a trait au réseau de base, l'orientation privilégiée par le ministère des Transports est de procurer un havre sécuritaire au public voyageur, par le biais des haltes routières, laissant au secteur privé localisé aux principaux carrefours longeant le réseau autoroutier le soin d'assumer les services de restauration et de vente d'essence. Lors de la construction du réseau autoroutier le Ministère privilégiait cette approche plutôt que de donner des concessions de commerce sur les haltes routières. Dans ce contexte, le secteur privé a joué efficacement son rôle et a investi dans la construction de restaurants et de stations-service, des sommes souvent appréciables, pour assurer aux utilisateurs du réseau autoroutier les services requis en termes de restauration et de services à l'auto.

Depuis quelques années, les haltes routières sont le foyer d'un envahissement par des commerces ambulants, notamment de cantines mobiles.

A défaut d'une réglementation appropriée, le Ministère ne possédait pas les outils lui permettant de réagir efficacement. Les cantines mobiles se sont donc installées graduellement dans les haltes routières du réseau autoroutier, causant ainsi un préjudice aux propriétaires de restaurants qui, compte tenu de l'orientation gouvernementale initiale, ont investi des montants appréciables pour desservir les automobilistes tant au niveau de la restauration que des services à l'auto. Ces propriétaires se plaignent donc de l'inertie du ministère des Transports, alors que les propriétaires des cantines montent actuellement une campagne de publicité pour démontrer que leur existence est absolument nécessaire à la population et conserver ainsi leur privilège.

A titre d'exemple de cet envahissement, voici des extraits d'un article apparu le 17 décembre 1985 dans l'hebdomadaire "Le Rimouskoi". Cet article reproduisait une lettre envoyée le 22 octobre 1985 au ministre des Transports par Suzette de Rome, présidente de l'Association touristique du bas Saint-Laurent.

- . "Le problème des cantines mobiles est très nocif pour l'industrie touristique."
- . "... la tolérance que l'on a accordée à ce type d'entreprise jusqu'à ce jour va à l'en-

contre des objectifs poursuivis au niveau touristique à l'échelle de la province".

"En effet, depuis plusieurs années, des investissements considérables ont été consentis pour offrir des endroits et établissements plus accueillants, pour une recherche de professionnalisme; pour obtenir une plus grande participation de l'entreprise privée, à l'édification d'une industrie saine, bref, une recherche d'excellence et d'authenticité. Les cantines mobiles, à cet égard, ne correspondent pas à cet objectif.

Par ailleurs, le gouvernement est très exigeant à l'endroit des professionnels du secteur de la restauration; sévérité à l'endroit des conditions de salubrité, d'environnement, d'hygiène, droits pour l'obtention des permis, contrôles de la formation du personnel, de la qualité des aliments, redevances et perceptions des taxes, contrôle des prix, etc...

A cet égard, le propriétaire d'un service de restauration mobile est nettement avantagé. Il n'a pas à s'astreindre à tous les contrôles cités précédemment ni à supporter les coûts de l'immobilisation et d'entretien d'infrastructures souvent très lourde, comme c'est le cas dans l'entreprise traditionnelle. Par ailleurs, la présence des cantines dans les haltes routières n'incite pas les visiteurs à sortir des axes de communication pour s'attarder plus longuement dans le milieu, pour consommer des spécialités régionales, pour profiter des attractions originales et stimuler l'industrie touristique, sans parler de la pollution et de la congestion créées dans les haltes.

Nous osons croire, Monsieur le Ministre, que vous favorisez une autre vision du Québec et que le ministère des Transports réagira avec équité et promptitude en venant modifier, en conséquence, la législation actuelle qui, par une faille, autorise le commerce itinérant dans les haltes. Autrement, on pourrait se retrouver sous peu avec une multitude d'étals offrant essence, souvenirs, boissons alcoolisées et quoi encore. Ce serait le plus sûr

moyen de donner l'arrêt de mort de l'industrie touristique dans une région comme le Bas St-Laurent".

L'article 12.1 alinéa "c" de la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M-28) stipule:

"c) Le gouvernement peut, par règlement, à l'égard des immeubles administrés par le Ministère et des installations et équipements qui s'y trouvent, y interdire ou y réglementer certaines activités."

La Direction de l'entretien est à étudier un règlement concernant l'envahissement des haltes routières. Le règlement qui sera proposé pourra être lu de la façon suivante:

"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'une halte routière, d'une zone de péage ou d'une zone d'arrêt ou de stationnement située le long d'un chemin public."

2.3.7 Autres préoccupations du Ministère concernant la protection des infrastructures routières

2.3.7.1 Les préoccupations "intra-emprise"

Plus que jamais l'on réclame des parties d'emprises, leur sol, sous-sol et sus-sol ou l'aérien, soit par baux, emphytéoses, ventes, ser-

vitues, pour agrandir un stationnement de centre d'achats, un terrain privé dont un arpenteur a découvert l'empiètement sur ladite emprise, etc...

La préoccupation du Ministère concerne ceux qui s'installent avec permission mais surtout ceux qui s'installent sans permission à l'intérieur des emprises, avec des marchés aux puces, des étalages de fruits et légumes, des produits de l'érable, etc.

Il n'y a aucun doute qu'aux termes des articles 400 et 2220 du Code Civil de la province de Québec; les chemins ou routes des municipalités font parties du domaine public et que, par conséquent, comme tels, ils sont inaliénables comme imprescriptibles.

Le ministre des Transports peut permettre à des particuliers ou des sociétés d'occuper temporairement le sol des routes nationales, régionales et collectrices entretenues par le Ministère, d'établir dans le sous-sol des tuyaux pour l'adduction et la distribution de l'eau et du gaz, d'installer sur ou sous les routes des fils électriques ou de téléphones pour le transport de la force motrice. Ces autorisations constituent des permissions de voirie, accordées moyennant redevances, et qui ne confèrent à l'occupant qu'un droit précaire et révocable sans indemnité.

En principe, les permissions de voirie, bien que précaires et révocables, ne peuvent pas

être retirées arbitrairement; elles ne peuvent l'être que dans les cas suivants: 1. si elles constituent un danger pour la sécurité ou un obstacle à la circulation; 2. si elles engagent la responsabilité pécunière de la commune; 3. si elles consacrent une situation inconciliable avec l'autorité de la chose jugée.

A cause du caractère restrictif des diverses législations aux réglementations protégeant l'environnement ou le territoire agricole et de la multiplication de nouvelles technologies s'établissant encore obligatoirement sur des réseaux de distribution, les décisions se feront de plus en plus nombreuses durant les prochaines années pour partager les "corridors de communications" avec les autres intervenants du public (municipalités), du parapublic (Hydro) ou du privé détenteurs de permis d'exploitation de services publics (gaz naturel ou téléphone).

Bien entendu que notre approche en sera une de collaboration. Le Ministère devra insister qu'à l'encontre d'une permission de voirie, que le Ministre soit dégagé au maximum (i.e. 0%) de toutes factures éventuelles à payer pour des déplacements requis pour l'expansion ou l'amélioration du réseau routier. Si nos agents causent dommages, notre responsabilité devrait être réduite au seul coût des salaires et non pas de remplacement des matériaux endommagés.

Il est entendu que les plans d'installation et les endroits privilégiés pour ce faire devront

être soumis aux autorités régionales du Ministère.

Force est de constater que le Ministère n'a sans doute pas toujours fait les efforts nécessaires pour protéger l'intégrité de ses corridors en utilisant la loi actuelle pour contrôler l'existence de marchés aux puces, d'étalages de fruits et légumes, de produits de l'érable, etc. Ces commerces saisonniers gênent la fluidité du trafic et augmente indûment les possibilités d'accidents. Il y aurait sans doute des modifications légales, réglementaires ou administratives pour améliorer la situation présente.

2.3.7.2 Les préoccupations "hors-emprise"

En vertu des articles 5, 16, 26 et 27 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1), le ministre des Transports a, selon sa vocation particulière, un droit de regard et un pouvoir de faire modifier un plan d'aménagement. Cependant, les mêmes interventions ne s'appliquent pas au plan d'urbanisme ou au P.P.U. d'une municipalité. Puisque la proposition préliminaire d'un plan d'urbanisme doit être soumise à la consultation lors d'une assemblée publique tenue par le conseil municipal (a. 90) et qu'au cours de cette assemblée publique, il doit entendre les personnes et organismes qui désirent s'exprimer (a. 93), le Ministère aurait tout avantage à s'intéresser à ces plans d'urbanisme afin de protéger ses

intérêts dans sa vocation particulière de l'application des lois et des règlements relatifs aux transports et à la voirie.

Dans ce qui suit, nous désirons nous limiter aux circonstances d'envahissement temporaires de nos routes créées par des activités publiques tenues à un stade, à un auditorium, à un cinéma en plein air, à une salle de congrès, etc.

Le Ministère, bien conscient de ces problèmes, essaie d'y répondre par une insistance auprès de la municipalité pour la construction d'une route parallèle ou dite "de service" pour canaliser le trafic à des carrefours. Devant une impossibilité, le Ministère peut construire des voies auxiliaires.

Le règlement 1 sur l'aménagement et l'exploitation des ciné-parcs en vertu de la Loi sur le cinéma (L.R.Q., c. C-18) stipule à l'article 12, les normes concernant l'emplacement de l'écran et à l'article 16 les normes des voies d'entrée et de sortie pour l'accessibilité à la voie publique.

Deux paragraphes de l'article 12 se lisent comme suit:

"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 1 000 pieds."

Deux paragraphes de l'article 16 se lisent comme suit:

"La voie de sortie doit être à angle droit avec la voie publique et permettre seulement à deux voitures simultanément d'atteindre celle-ci.

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.

Force est de constater que le règlement 1 sur l'aménagement et l'exploitation des ciné-parcs n'a pas toujours été appliqué pour assurer la protection de l'intégrité de nos infrastructures routières. Ce règlement, dont la responsabilité relève du ministre des Affaires culturelles pourrait, à l'avantage de tous, être modifié en concertation avec le ministre des Transports.

Dans bien des milieux, il existe une concertation harmonieuse entre les municipalités et le Ministère en ce qui a trait à la protection de nos routes. Malheureusement, dans d'autres milieux les intervenants ne réussissent pas toujours à s'entendre sur des moyens de protection. Y aurait-il lieu de modifier nos lois et normes pour en arriver à une imposition positive?

BIBLIOGRAPHIE

- BOURBEAU, Robert R., LABERGE-NADEAU, Claire (1981). Les accidents corporels de la route au Québec 1926-1978 - Comparaisons provinciales et interprovinciales - Recueil statistique - Montréal, Université de Montréal.
- CANADA, Société canadienne d'hypothèque et de logement (1981). Le bruit du trafic routier et ferroviaire: ses effets sur l'habitation. Ottawa, 121 pp.
- FRÉCHETTE, Denis, Analyse des accidents de la circulation à La Sarre en 1972 Rouyn (1974). Université du Québec, D.E.U.O.Q., Département des sciences humaines, mémoire de baccalauréat non publié, 70 pp.
- GEORGES, Pierre (1970). Dictionnaire de la géographie. Presses universitaires de France, 448 pp.
- Highway Research Board (1971). Parking Principles. Washington, 217 pp.
- PIGEON, Louis-Philippe (1965). Rédaction et interprétation des lois. (Québec: s.n., 1965?), 56 pp.
- PINARD, Lise (1975). Aperçu géographique sur les accidents de la circulation en milieu urbain; Val d'Or 1972, Rouyn. Université du Québec, D.E.U.O.Q., Département des sciences humaines, mémoire de baccalauréat, 87 pp.
- QUÉBEC, Code civil du Bas Canada.
- QUÉBEC, Code de la route. L.R.Q., c. C-24.
- QUÉBEC, Code de la sécurité routière. L.R.Q. c. C-24.1.
- QUÉBEC, Code municipal. L.R.Q., c. C-27.1.
- QUÉBEC, Conseil exécutif (1984). Politique de revitalisation des centre-villes. Québec, 57 pp.
- QUÉBEC, Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile. S.R.Q. 1964, c. 232. Cf. Règlement 5 sur le système de points 1975 qui entra en vigueur le 1er mars 1975, abrogeant les règlements 5, arrêté en conseil 3128-72 du 25 octobre 1972 et 5-A, arrêté en conseil 3688-74 du 16 octobre 1974.

- QUÉBEC, Loi de la publicité le long des routes. S.Q., 1965, c. 49.
- QUÉBEC, Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les transports. L.Q., 1984, c. 23.
- QUÉBEC, Loi modifiant la Loi sur les autoroutes et d'autres dispositions législatives. L.Q., 1982, c. 49.
- QUÉBEC, Loi sur l'administration financière. L.R.Q., c. A-6.
- QUÉBEC, Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. L.R.Q., c. A-19.1.
- QUÉBEC, Loi sur les autoroutes. L.R.Q., c. A-34.
- 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 les corporations municipales et intermunicipales de transport. L.R.Q., c. C-70.
- 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 protection du territoire agricole. L.R.Q., c. P-41.1.
- QUÉBEC, Loi sur la qualité de l'environnement. L.R.Q., c. Q-2.
- QUÉBEC, Loi sur la voirie. L.R.Q., c. V-8.
- QUÉBEC, Ministère des Affaires municipales (1977). La décentralisation: une perspective communautaire nouvelle. Fascicule 6; le territoire des comtés municipaux renouvelés. Secrétariat à l'aménagement et à la décentralisation, Québec, 61 pp.
- QUÉBEC, Ministère des Affaires municipales (1983). Revitalisation des secteurs commerciaux des centre-villes. Québec, 182 pp.

- QUÉBEC, Ministère des Affaires municipales (1984). Répertoire des municipalités du Québec 1984. Québec, 776 pp.
- QUÉBEC, Ministère des Affaires municipales (1985). Répertoire 1985 des municipalités régionales de comté et des communautés urbaines et régionales. Secrétariat à l'aménagement et à la décentralisation, Québec, 177 pp.
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1976a). Guide de dommages pour perte de marge de recul et déplacements. Service de l'expropriation, Québec, 21 pp.
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1976b). Le bruit de la circulation routière. Division des études de l'environnement de Montréal, Montréal, 88 pp.
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1978). Plan de l'organisation administrative supérieure. Québec.
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1980 a). Cahier des normes, 3 tomes. Direction générale du génie, Québec.
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1980b). Le cadre de la planification routière du Ministère. Québec, 12 pp. (polycopiées).
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1981). Éléments d'une politique d'implantation des voies de contournement (document de travail). Service des études, Québec, 81 pp.
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1983a). Inventaire: capacité-courbes-pentes. Région 6-2, district 69. Direction générale du génie, Québec, 249 pp.
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1983b). L'intervention du ministère des Transports dans le domaine des haltes routières. Direction générale du génie, Québec, 33 pp.
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1983c). Projet de loi sur les affiches et panneaux-affiches. Document de travail no., 8, Québec, 16 pp. (polycopiées).
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1984a). Développement et exploitation du réseau des haltes routières. Direction générale du génie, Québec, 44 pp. + annexes.
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1984b). Guide de conservation des chaussées. Direction de l'entretien, Québec.

- QUÉBEC, Ministère des Transports (1984c). Inventaire: capacité-courbes-pentes: Région 3-1, district 20. Direction générale du génie, Québec, 277 pp.
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1984d). Inventaire: capacité-courbes-pentes: Région 3-2, district 15. Direction générale du génie, Québec, 234 pp.
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1984e). La conception du stationnement en fonction de l'économie urbaine. Service des études, Québec, 153 pp.
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1985a). Étude du stationnement sur la route 169 traversant la ville de Desbiens; Lac Saint-Jean-Est. Division de la planification du réseau routier, Québec, 41 pp.
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1985b). Proposition de classification fonctionnelle: réseaux national, régional et collecteur. Québec, 25 pp.
- QUÉBEC, Ministère des Transports (1985c). Profils en travers types. Document explicatif des critères qui ont présidé à leur conception. Direction générale du génie, Québec, 9 pp. + annexes.
- QUÉBEC, Rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile (1974). Rapport Gauvin, Éditeur officiel du Québec. Québec, 412 pp.
- RACINE, Jean-Bernard (1970). "L'évolution récente du phénomène péri-urbain nord-américain". La revue de géographie de Montréal. Vol. 24, no 1, p. 43-54.
- SAINT-LAURENT, Gilbert (1982). Les accidents de la route en milieu urbain: Rouyn-Noranda Québec. Université Laval, École des Gradués, pp. 28-29.
- SAINT-LAURENT, Gilbert (1985). "Importance des accidents de la route à Rouyn-Noranda". Routes et Transports, Vol. XV, no 2, p. 17-23.
- SAMSON, Daniel (1975). Quelques aspects des accidents de la circulation automobile à Amos en 1972, Rouyn. Université du Québec, D.E.U.O.Q., Département des sciences humaines, mémoire de baccalauréat, non publié, 152 pp.

ANNEXE 1



le 15 mai 1984

Québec, le 15 mai 1984

original Denny
coffre
Pierre la Poutre
si Pierre
Bart

NOTE A : Monsieur Pierre Michaud, ingénieur
Sous-ministre

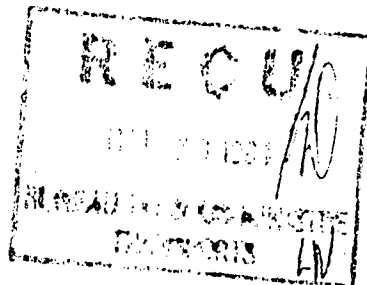
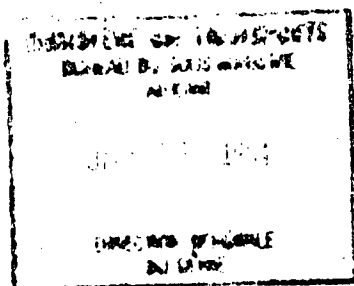
OBJET : Projet d'étude portant sur la protection de
l'intégrité des infrastructures routières

Suite à l'adoption des lois sur la qualité de l'environnement, la protection des terres agricoles et l'aménagement et l'urbanisme, le Ministère, comme vous le savez, éprouve de sérieuses difficultés à établir de nouveaux corridors routiers et doit de plus en plus se tourner vers l'amélioration du réseau existant. Et, dans ce dernier cas, on constate que bon nombre de routes principales, améliorées à grand frais, sont devenues au fil des ans, faute de mécanismes adéquats de contrôle, de véritables boulevards urbains à capacité réduite et aux conditions de sécurité précaires.

A l'analyse, force est de constater que le Ministère n'a sans doute pas toujours fait les efforts nécessaires pour protéger l'intégrité de ses corridors en utilisant les pouvoirs de la loi actuelle. Par ailleurs, dans les lois qui conditionnent l'activité du Ministère en ce domaine, il y aurait sans doute des modifications légales, réglementaires ou administratives à suggérer pour améliorer la situation.

L'Ontario notamment s'est dotée d'une législation portant sur le contrôle des accès et les marges de recul lui permettant d'apporter des correctifs durables au réseau existant et ainsi éviter à plus ou moins brève échéance de devoir se tourner vers de nouveaux corridors pour régler une deuxième fois un même problème.

... 2



... 2

Il s'agit là d'un élément fort important de planification routière qui, à mon avis, doit préoccuper au plus haut point le Ministère et par voie de conséquence, sa mandataire en ce domaine, la Direction générale du génie.

Je vous sou mets donc sous même pli un projet d'étude susceptible d'être réalisée sur une période d'une année, sous la coordination de la Direction générale du génie et en étroite collaboration avec la Direction générale des opérations et les Directions de la programmation et du Contentieux.

Yvan Demers

Yvan Demers, ingénieur
Sous-ministre adjoint (Génie)

YD/yrb

*OK
Pour le P.C.*

*Tous les documents
à transmettre*

Guy Charbonneau

SVP donner suite

Yvan Demers

21-06-84

ANNEXE 2

MEMO A: Monsieur André Brien, ing.
Directeur régional 6-1

DU: DIRECTEUR GENERAL DES OPERATIONS ET SOUS-MINISTRE ADJOINT

OBJET: Projet Bell-Téléglobe
Câbles de fibre optique

Mon opinion est que les décisions se feront de plus en plus nombreuses durant les prochaines années pour partager les "corridors de communications" avec les autres intervenants du public (municipalités), du para-public (Hydro) ou du privé détenteurs de permis d'exploitation de services publics (gaz naturel ou téléphone).

Ma compréhension des choses vient du caractère restrictif des diverses législations ou réglementations protégeant l'environnement ou le territoire agricole et de la multiplication de nouvelles technologies s'établissant encore obligatoirement sur des réseaux de distribution. Il est naturel, voire économiquement valable socialement, que ces divers besoins soient combinés là où cela est possible. De là les cibles idéales que deviennent les systèmes routiers et autoroutiers du Québec.

Notre approche en est une de collaboration dans laquelle, à l'encontre d'une permission d'installation, nous dégageons le Ministère au maximum (i.e. 0%) de toutes factures éventuelles à payer pour des déplacements requis pour l'expansion ou l'amélioration du réseau routier. Si nos agents causent dommages, notre responsabilité devrait être réduite au seul coût des salaires et non pas de remplacement des matériaux endommagés.

Il est entendu que les plans d'installation et les endroits privilégiés pour ce faire doivent être soumis aux autorités régionales du Ministère.

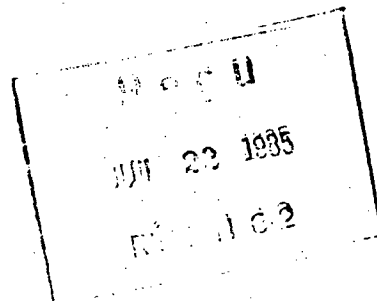


JACQUES L. CHARLAND, ing., a.g.

JLC/cm

c.c.: Directeurs régionaux
M. Yvan Demers, s.m.a. (Génie)

QUEBEC, le 15 juillet 1985



ANNEXE 3

DOCUMENT 1

62/09/03
0007-511

*** MINISTERE DES TRANSPORTS ***
 *** SERVICE DE L'EXPROPRIATION ***
 745 DOSSIERS DE SERVITUDE CODE 9 ET CODE 1 L BEAUSEJOUR

PAGE NO. 212

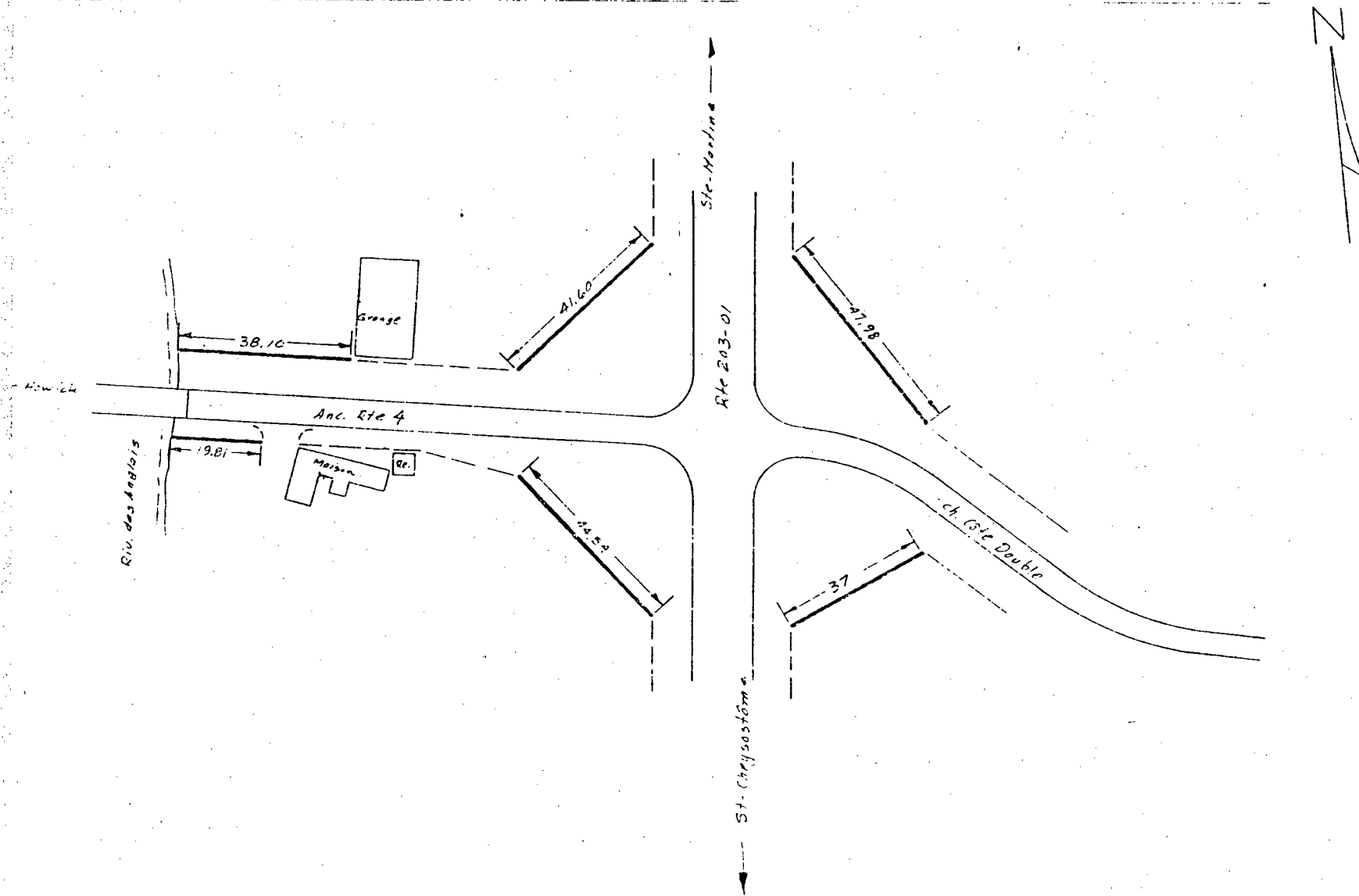
REGION	DISTRICT	NUMERO PLAN	NUMERO ROUTE	CODE MUNICIPAL	DOSSIER	EXPROPRIE	DATE DU DEPOT	D. ARRETE EN CONSEIL	D. ACTE DE VENIE	SERVITUDE NON-ACCES
2	69	8030087	0030	70600	27201500-9	ST MICHEL LAURENT	73-08-24		79-06-07	1
2	69	8030087	0030	70600	27201474-7	BOYER LIONEL	73-08-24		78-11-24	1
2	69	8030087	0030	70600	27201479-6	MARTIN BENOIT & AL	73-08-24		79-06-12	1
2	69	8030087	0030	70600	27201481-2	BOISSINEAULT REGIS	73-08-24		75-01-30	1
2	69	8030087	0030	70600	27201494-5	BEAUDRY ERNESTOR	73-08-24		75-06-09	1
2	69	8030087	0030	70600	27201473-9	MARTIN EDMOND	73-08-24		79-01-26	1
2	69	8030087	0030	70600	27201472-1	MAHER HILARIO	73-08-24		79-02-16	1
2	69	8030087	0030	70600	27201475-4	BOYER ALDEO	73-08-24		78-11-16	1
2	69	8030087	0030	70600	27201476-2	LEGER RAPHAEL	73-08-24		80-02-22	1
2	69	8030087	0030	70600	27201497-8	VEILLETTE MAURICE	73-08-24		77-06-23	1
2	69	8030087	0030	70600	27201477-0	LEGER LAURENT	73-08-24		79-09-27	1
2	69	8030087	0030	70670	27201437-4	LEFEBVRE JEAN PAUL	73-08-24		76-06-25	1
2	69	8030087	0030	70670	27201436-6	BRUNET RODOLPHE MME	73-08-24		79-05-17	1
2	69	8030087	0030	70670	27201435-8	LAPRADE DENIS	73-08-24		75-02-14	1
2	69	8030087	0030	70670	27201432-5	DUMOUCHEL RAPHAEL	74-04-01		77-11-17	1
2	69	8030087	0030	70670	27201447-3	LAROCQUE JEANNETTE	73-08-24		79-10-11	1
2	69	8030087	0030	70670	27201438-2	FILIAULT A SUCC	73-08-24		77-09-08	1
2	69	8030087	0030	70670	27201440-8	HAINEAULT ABRAHAM	73-08-24		75-02-06	1
2	69	8030087	0030	70670	27201443-2	BRUNET AURORE	73-08-24		74-12-16	1
2	69	8030087	0030	70670	27201446-5	DAUUST IRENE	73-08-24		75-08-21	1
2	69	8030087	0030	70670	27201445-7	BOYER BERTHE	73-08-24		75-03-05	1
2	69	8030087	0030	70670	27201448-1	HYDRO QUEBEC	73-08-24		81-05-06	1
2	69	8030087	0030	70670	27201433-3	HAINEAULT ELZE & AL	73-08-24		80-07-07	1
2	69	8030087	0030	70670	27201449-9	SALABERRY VALLEYFIE	73-08-24			1
2	69	8030087	0030	70670	27201434-1	LAPRADE DENIS & REA	73-08-24			1
2	69	8030096	0030	70460	27500930-6	VOIE MARITIME ST LA				9
2	69	8030096	0030	70460	27301886-1	BEAUHARNOIS LIGHT H				9
2	69	8030096	0030	70460	27301886-3	MELOCHEVILLE VGE				9
2	69	8030096	0030	70600	27301875-4	DESCHAMPS PHILIPPE	73-09-07			1
2	69	8030096	0030	70600	27301878-8	PAIEMENT A STMICHEL	73-09-07			1
2	69	8030096	0030	70600	27301676-2	MERCIER ROLLAND	73-09-07			1
2	69	8030096	0030	70600	27301879-6	ST LIMOINE PAR				9
2	69	8030096	0030	70600	27301877-0	QUEBEC GAZ NAT CORP	73-09-07			1
2	69	8030096	0030	70600	27301874-7	MERCIER ROSARIO	73-09-07			1
2	69	8030097	0030	70530	27302016-4	GIONET EDWIN JOSEPH	73-10-09		81-03-30	1
2	69	8030097	0030	70530	27301995-0	HYDRO QUEBEC	73-10-09			1
2	69	8030097	0030	70530	27302015-6	ROCHFORD ROGER	73-10-09		80-08-21	1
2	69	8030097	0030	70530	27302002-4	MERCIER LUCIEN	73-10-09			1
2	69	8030097	0030	70530	27302000-8	PROFO INC	73-10-09			1
2	69	8030097	0030	70530	27302007-3	MERCIER ROLLAND	73-10-09			1
2	69	8030097	0030	70530	27302014-9	MAINVILLE RITA V	73-10-09		82-06-21	1
2	69	8030097	0030	70530	27302003-2	LEBUEUF RONALD	73-10-09			1
2	69	8030097	0030	70530	27302006-5	POIRIER PHILIPPE	73-10-09			1
2	69	8030097	0030	70530	27302005-7	DESCHAMPS GERARD	73-10-09			1
2	69	8030097	0030	70530	27302018-0	CHARPENTIER RICHARD	73-10-09		80-08-22	1
2	69	8030097	0030	70530	27302019-8	DONALD FRED	73-10-09		80-08-21	1
2	69	8030097	0030	70530	27302044-6	AUDET ALAIN	73-10-09		80-08-21	1
2	69	8030097	0030	70530	27302020-8	LACUMBE REAL	73-10-09		80-08-21	1
2	69	8030097	0030	70530	27302030-5	LEDUC & FRERES LTE	73-10-09			1
2	69	8030097	0030	70530	27302033-9	LEDUC MARIO	73-10-09		78-08-21	1
2	69	8030097	0030	70530	27302008-1	LEDUC GUY	73-10-09			1

DOCUMENT 2

NUMERO DE REGION	NUMERO DE DISTRICT	MUNICI- PALITE	NUMERO DE LOT & RANG	SERVITUDE NON-ACCES	SERVITUDE ACCES CONT.	NUMERO DU DOSSIER
61	39	AUSTIN	P14-3	1	0	77-00463-9
61	39	BOLTON-EST	P-44	1	0	77-00614-7
61	39	BOLTON-EST	P444	1	0	77-01183-2
61	39	BOLTON-QUEST	P4 RG 1	1	0	77-01290-5
61	39	BOLTON-QUEST	P339, P360, P363,	1	0	77-01182-4
61	39	BOLTON-QUEST	P-266	1	0	77-00498-5
61	39	BOLTON-QUEST	P264, P265, P266	1	0	77-00289-8
61	39	BOLTON-QUEST	P-144 RANG 2	1	0	77-00460-5
61	39	BOLTON-QUEST	P-7 ET P-8	1	0	77-00610-5
61	39	BOLTON-QUEST	P-359	1	0	77-00612-1
61	39	BOLTON-QUEST	P-357	1	0	77-00613-9
61	39	BRIGHAM	P210 RG2	1	0	71-05508-2
61	39	BRIGHAM	P210 RG2	1	0	71-05509-0
61	39	BRIGHAM	P335 RG3	1	0	72-00961-7
61	39	BRIGHAM	P339 RG3	1	0	72-00962-5
61	39	BRIGHAM	P339 RG3	1	0	72-00978-1
61	39	BRIGHAM	P213 RG2	1	0	72-01317-1
61	39	BRIGHAM	P342 RG3	1	0	72-01440-4
61	39	BRIGHAM	P339 RG 3	1	0	72-01508-5
61	39	BRIGHAM	P 571, P 572, RG 4 & 5	1	0	72-02323-8
61	39	BRIGHAM	P 579 P 420 RG 4 & 5	1	0	72-02324-6
61	39	BROME	P643	1	0	77-00973-7
61	39	BROMONT	P643	1	0	77-00066-0
61	39	BROMONT	P-644	1	0	79-01140-0
61	39	BROMONT	P-576 RG-5	1	0	80-01245-4
61	39	BROMONT	P421 RG3	1	0	72-02300-6
61	39	BROMONT	P420 RG4	1	0	72-01559-9

<u>NUM. N-SECTION</u>	<u>MUNICIPALITE</u>	<u>LOCALISATION</u>	<u>COTE</u>	<u>LONGUEUR</u>	<u>NUMERO DE PLAN</u>
01-060	Très St-Sacrement, p.	Entrée sud Howick pan coupé inters. anc. route 4	Gauche	44,54	061
		de l'entrée privée à riv. des Anglais	Gauche	19,91	
01-060		pan coupé nord-ouest inters. anc. rte 4	Gauche	41,60	
		ancienne route 4 de 1,37 m du coin ouest de la grange à la riv. des Anglais	Gauche	38,10	
01-060		pan coupé sud-est inters. côté double	Droit	37	
		pan coupé nord-est inters. côté double	Droit	47,98	

DOCUMENT 3 (SUITE)



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 109 002