464048

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

PROTECTION DE L'INTÉGRITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Service de la planification routière
Juin 1988

CANQ
TR
GE
PR
150

1. MANDAT ET OBJECTIFS

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

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

Ainsi, il fut convenu de:

- Colliger l'ensemble des textes légaux, normatifs et administratifs en vigueur pour:

  . vérifier leur applicabilité;
  . identifier les lacunes.

- Procéder à un inventaire des cas d'inobservation des normes et lois régissant les abords du réseau routier numéroté pour:

  . évaluer l'ampleur des cas de non-conformité;
  . estimer les coûts de mise aux normes;
  . déceler les causes de ces transgressions;
  . percevoir l'impact des éléments non conformes.

---

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

- Dégager la problématique et les solutions possibles pour:

  . préciser les causes de la désuétude des routes;
  . identifier les conséquences de la prolifération des accès;
  . rassembler les expériences étrangères de gestion des accès.

- Présenter des recommandations s'attaquant aux problèmes afin de:

  . administrer les interventions le long de routes;
  . maintenir l'efficacité et la sécurité des conditions d'utilisation de la route.

- Élaborer des principes généraux de protection de l'intégrité des infrastructures routières.

- Jeter les bases d'une politique de gestion des accès.

2. ÉTAT DE LA SITUATION

2.1 Orientations et préoccupations du ministère des Transports

Le cadre de planification routière du Ministère (QUÉBEC, Ministère des Transports 1980) fait état de la poursuite de certaines orientations gouvernementales privilégiant, en milieu urbain, l'amélioration des réseaux de routes principales et régionales par rapport à la construction de nouveaux grands axes routiers. De plus, les intervenants s'entendent maintenant pour considérer le développement du réseau routier selon une perspective systémique, favorisant notamment une série de solutions "modestes" réparties en plusieurs endroits plutôt que des actions d'envergure concentrées en quelques lieux spécifiques.

Ces orientations conditionnent l'élaboration de mesures de contrôle des abords des routes (existantes et projetées) afin d'éviter la prolifération des accès qui:

- gène la fluidité du trafic;
- augmente indûment la proportion de circulation locale;
- nuit à l'élargissement de la chaussée et aux autres améliorations futures;
- est une cause d'accidents.

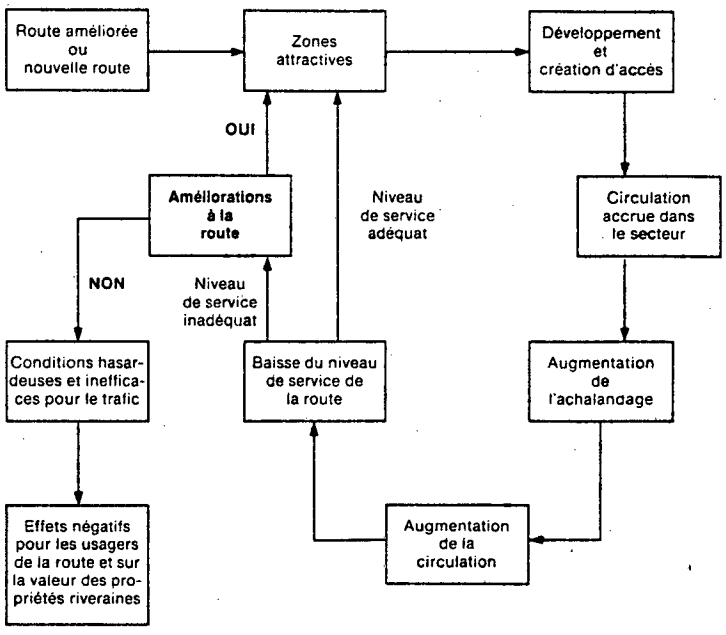
En effet, la seule présence des accès peut entraîner toute une série de modifications aux conditions d'utilisation de la route.

2.2 Prolifération des accès

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

Le Ministère a le pouvoir législatif de contrôler partiellement ou totalement les accès au réseau routier numéroté. Ainsi, pour des raisons de sécurité, il impose une interdiction légale d'entrée ou de sortie aux croisements, aux traverses à niveau et aux endroits où la distance de visibilité d'arrêt est inférieure à la norme de sécurité. Ces contrôles s'effectuent selon des normes bien définies. Cependant, il faut souligner l'imprécision dont fait preuve la réglementation actuelle des accès lorsqu'il s'agit du maintien du niveau de service d'une route; les seuls éléments alors présentés se bornent à un énoncé de principes. Ceci laisse libre cours à la prolifération des accès qui débalance l'équilibre fonctionnel de la route et oblige le Ministère à procéder à des améliorations ponctuelles.

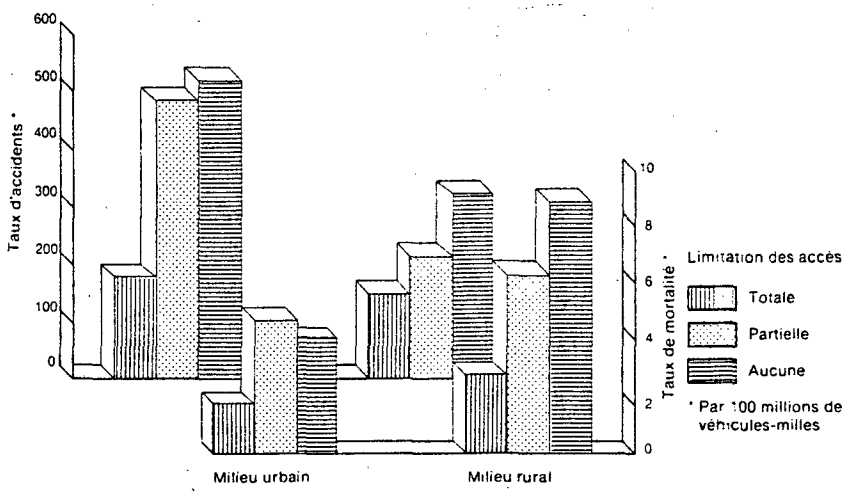
PROCESSUS DE DÉSUÉTUDE DE LA ROUTE



Source: adapté de I T E, Planning Urban Arterial and Freeway Systems, 1983 et Barton-Aschman Associates inc

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

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



Source adapté de FHWA Technical Guidennes for the Control of Direct Access to Arterial Highways 1975

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

3. MOYENS DE CONTROLE ACTUELS

L'analyse de la gestion des abords du réseau routier numéroté nécessita une collecte d'informations légales, normatives et administratives contenues dans diverses lois, cahiers de normes et de procédures administratives. Celle-ci fut réalisée tant au sein du ministère des Transports que des autres ministère et organismes.

Il en ressort une très grande diversité d'intervenants et une relative imprécision quant à leurs rôles respectifs. De plus, la carence des outils de contrôle susceptibles de faciliter ou de favoriser une surveillance de l'utilisation des abords de la route après sa construction ne favorise pas la conservation des conditions d'utilisation ni la protection de l'intégrité des infrastructures routières.

4. GESTION DES ACCÈS

Plusieurs états américains et quelques provinces canadiennes dont l'Ontario possèdent déjà des mesures de protection des infrastructures routières dont des politiques de gestion des accès. En contrôlant les accès, ces administrations veulent préserver le rôle de la route quant à l'accomodation de la circulation de transit, améliorer la sécurité d'utilisation et sauvegarder cet investissement public.

Afin d'y arriver, l'Ontario a par exemple, mis en relation la planification et la préservation de son réseau routier et l'aménagement du territoire par le biais de sa législation: "Public Transportation and Highway Improvement Act" et "Planning Act, 1983".

De ce fait, le gouvernement ontarien peut orienter directement et indirectement le développement le long des corridors routiers. Il effectue

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

Le contrôle exercé le long des routes principales et l'émission de permis qu'il requiert n'a pas comme objectif d'interdire l'accès à la route mais plutôt d'atténuer les impacts négatifs du développement sur le système routier et de confirmer la volonté ministérielle de préserver l'aspect fonctionnel de la route. Cette gestion du système routier, appuyée par le processus de planification urbaine et régionale du ministère des Affaires municipales, permet donc au ministère des Transports et des Communications d'atteindre ses objectifs.

5. EFFETS ATTENDUS

Les mesures de contrôle des accès peuvent contribuer à:

- préserver la sécurité d'utilisation de la route;
- maintenir la fluidité du trafic;
- réduire le dédoublement des infrastructures et des coûts d'entretien;
- favoriser l'aménagement rationnel de l'espace en évitant l'étalement urbain.

L'adoption d'une politique de protection des infrastructures routières permettrait de préserver les conditions d'utilisation sécuritaires et efficaces de la route. A l'instar d'autres provinces canadiennes et états américains, il y aurait avantage à disposer sous l'égide d'une seule loi, d'une réglementation globale visant la protection des infrastructures routières. Ceci permettrait d'actualiser les mesures de contrôle (législatives et normatives) existantes qui ont perdu beaucoup de leur efficacité d'application.

des transports du Québec pour l'installation d'un feu de circulation à virage protégé à l'intersection du boulevard A. Paquette et de la rue Chasles.

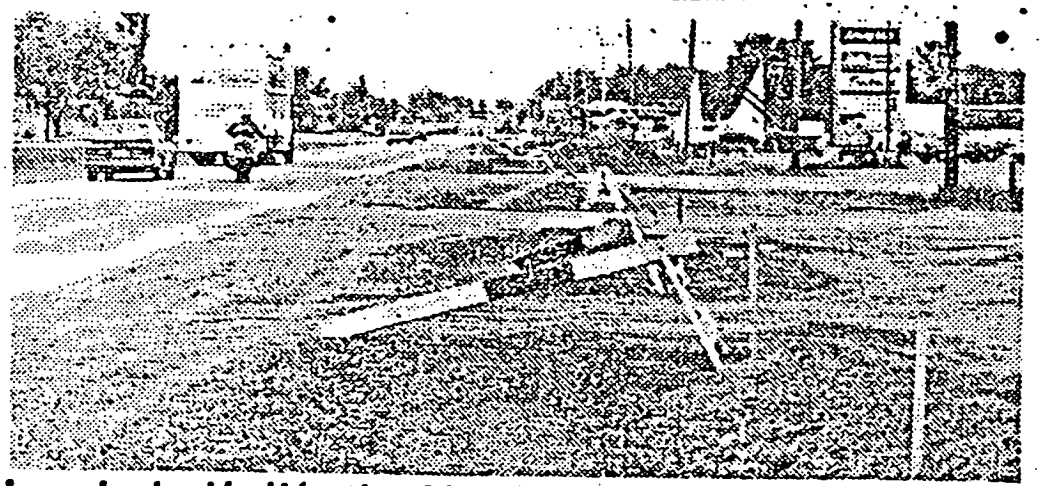
Pour la Ville, cette mesure faciliterait grandement l'accès au centre ville et améliorerait l'état de la circulation sur le boulevard.

Impasse

[redacted] qui [redacted] en [redacted] e la [redacted] le dans les domaines de la culture et des loisirs. On sait que les négociations pour le renouvellement de l'entente intermunicipale en loisirs à abouti à une impasse et qu'en l'occurence Mont-Laurier a mis fin à l'entente qui la liait à Des Ruisseaux.

Panfibre

Les spécialistes du [redacted] maintenant on peut contrer avec succès les pires éléments de la pollution sonore. Chose certaine, ajoutaient-ils aux représentants de la Ville lors d'une rencontre dans la métropole, Panfibre n'obtiendra son permis d'opération que si elle s'est entièrement conformée à la loi sur la qualité de l'environnement.



La voie de décélération bientôt complétée à Saint-Basile

Le ministère des Transports a entrepris la construction de la voie de décélération sur la route 116 pour faciliter aux automobilistes l'accès aux commerces établis en bordure de la route. La circulation est particulièrement difficile et dangereuse à la hauteur du Centre Ultra où les automobilistes doivent utiliser une voie pour décélérer ou accélérer selon qu'ils entrent ou sortent du centre commercial. D'ici quelques jours, ils pourront emprunter la voie de droite pour circuler en toute sécurité sans nuire à la circulation rapide sur la 116. Réalisée au coût de 140 000$ [illegible] du feu de circulation jusqu'à la

CLIP INC.
(514) 871-1428

87/09/29

JOURNAL DE ST-BRUNO (LE)

ST-BRUNO, QC

HEBDO

nne de
vante :
allume
s irré-
4 à 14
t doit
s être
le con-

lucteur
l'étein-
rme est
e après
des.

nt peut
t sur le
bord ou
iton sur
.

me a été
nt deux
nemark
ait être
arché
éricain
nent.
me simi-
éjà utili-
trains et
x.

CAPOTAGE MORTEL

Un jeune homme de 24 ans a perdu la vie tragiquement, hier matin, vers 10 h 30, à Durham-Sud, à une cinquantaine de kilomètres au sud de Drummondville. La victime a été identifiée comme étant Trevor Coote, de la route Lyster. Son amie, Karen Comeau, âgée de 21 ans, de Durham-Sud, n'a été que légèrement blessée. Selon les informations recueillies par la Sûreté du Québec, poste de Drummondville, le jeune Coote était allé chercher son amie pour la ramener chez ses parents. Alors qu'il arrivait à l'intersection du 12e rang et du chemin Adam, les freins de son véhicule ne répondaient plus. L'auto s'est retrouvée dans le décor au bout de la route et capoté une couple de reprises. Le jeune Coote a étéapparemment tué sur le coup.

LA PRESSE, MONTRÉAL, MERCREDI 20 JUILLET 1988

A-15

2 — LE QUOTIDIEN, mercredi 13 juillet 1988

FOSSE- Ce camion-remorque s'est retrouvé dans cette fâcheuse position, hier matin, sur la route 169 à Saint-Prime. Rempli de copeaux, le fardier a pris le fossé après que son conducteur eut tenté d'éviter une automobile qui s'engageait dans l'entrée du club de golf de Saint-Prime.

(Photo Steeve Tremblay)

8 LA VOIX DE L'EST — VENDREDI 14 AOUT 1987

Bromont demande la réduction de la limite de vitesse sur une partie de la rue Shefford

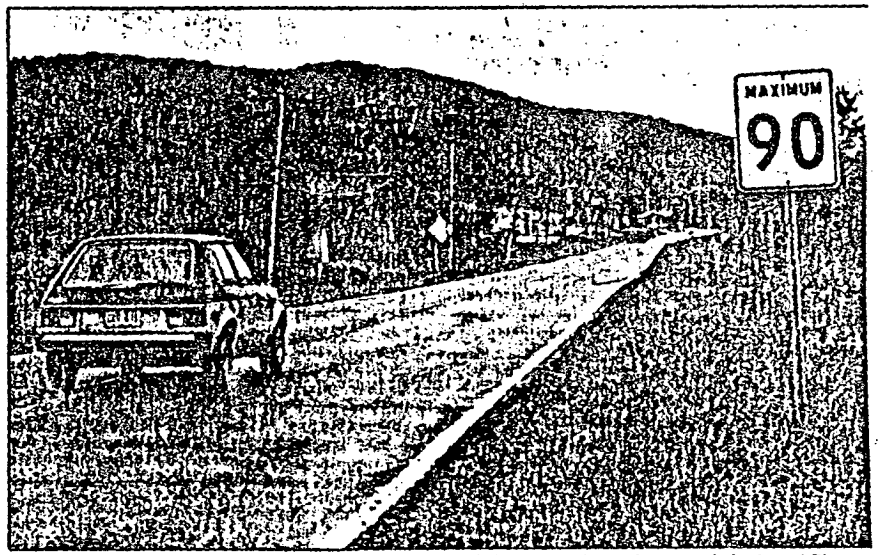
par Gérald Dallaire

BROMONT — l'administration municipale de Bromont demande au ministère des Transports de réduire de 90 à 70 kmh la limite de vitesse permise sur la rue Shefford, entre la rue Granby et le boulevard Pierre-Laporte.

Le directeur de la Sûreté municipale, Réal Ouimet, juge excessive la vitesse actuellement permise, compte-tenu qu'il s'agit d'une route secondaire où les développements domiciliaires sont de plus en plus nombreux.

"Il y a au moins huit résidences de plus qu'il y a un an, dit-il. Cela augmente les risques d'accidents". Le directeur note également le flot élevé d'automobilistes empruntant cette route chaque matin pour se rendre à leur travail. "Il passe au moins 1,000 voitures à l'heure de pointe", souligne-t-il.

Le nombre d'accidents survenus depuis un an sur cette rue justifie, à son avis, une réduction de la vitesse. "On a eu 18 accidents dont un a fait un mort et neuf blessés", note le directeur.



Bromont veut réduire la limite de vitesse permise sur la rue Shefford, entre la rue Granby et le boulevard Pierre-Laporte. photo Alain Dion

L'administration municipale doit s'adresser au ministère des Transports pour obtenir une réduction de la limite de vitesse autorisée puisqu'il s'agit d'une route provinciale, la route 241.

2

Trois décès au "kilomètre de la mort" en 15 mois

Richard Gosselin
LAC-BROME

Le 13 novembre 1986: deux femmes meurent des suites d'une collision frontale; le 14 juin 1987, un conducteur péri quand sa camionnette est frappée de front; le 3 avril 1988, un automobiliste perd la vie dans un face à face. Ces trois tragédies se sont produites sur la route 104, dans un intervalle de moins de 15 mois, sur un même tronçon de route qu'il convient maintenant de baptiser le "kilomètre de la mort".

Outre ces accidents mortels, au moins une douzaine d'autres automobilistes ont subi, depuis 15 mois, des blessures plus ou moins graves après avoir été impliqués dans des accidents sur cette même section de la route 104.

Nulle part ailleurs dans la région desservie par La Voix de l'Est, aucune section de route n'a jamais été le théâtre d'événements aussi tragiques en si peu de temps.

Mystère

A la fois tout et rien explique ces tragédies.

Chacune est le résultat d'une distraction, d'une perte de contrôle, de la vitesse indue, ou en état d'ébriété, d'un dépassement illégal, d'un manque d'expérience, d'une chaussée glacée, ou encore d'une manoeuvre d'évitement ratée.

Par contre, rien ne permet de déterminer pourquoi il y a tant d'accidents précisément à cet endroit. De là à croire au mystère, il n'y a qu'un pas.

En effet, la route y est droite, hormis une légère courbe, et presque plate, à part une légère dépression; le revêtement bitumineux est uni et d'une largeur normale; la visibilité est tout ce qu'il y a plus normale et l'eau de pluie s'égoutte tout aussi normalement.

En fait, aucun danger n'y est apparent ou même caché.

Recommandations

Le directeur de la Sûreté municipale de Lac-Brome, M. Jean Grenier, refuse d'y voir un mystère.

Pour lui, ce sont les habitudes des conducteurs qu'il faut corriger; il formulera d'ailleurs ces jours-ci certaines recommandations auprès du ministère des Transports, qui, si elles sont acceptées, seront de nature à inciter, sinon à obliger, les automobilistes à la prudence.

M. Grenier s'en prend d'abord à la vitesse des véhicules à cet endroit où de nombreux commerces, installés entre deux zones rurales, sont susceptibles d'attirer l'attention.

Le fameux kilomètre de la mort ne semble pourtant pas si dangereux que cela. Les coupures de presse laissent voir le contraire.

photos Michel Paquette

"Pourtant, c'est ici-même qu'on surveille le plus en ville", souligne M. Grenier, faisant référence à l'utilisation presque quotidienne du radar.

A cet égard, M. Grenier suggère l'abaissement de la vitesse limite de 90 kmh à 70 kmh.

D'autre part, il y a un phénomène d'entonnoir à peine perceptible: pour les véhicules qui circulent vers l'est, la largeur de la chaussée rétrécit de quelques pouces, après l'intersection qui mène à Cowansville, mais demeure dans les normes. Il y a donc peu à faire pour améliorer cette situation.

Enfin, la densité de la circulation automobile pousse certains à tenter un dépassement, peut-être légal mais bien souvent hasardeux.

Aussi, M. Grenier n'hésite-t-il pas à recommander l'interdiction pure et simple de dépasser.

LE SOURIRE MATINAL

Un bulletin scolaire: "Votre fils est remarquable d'initiative, de vivacité et d'esprit de camaraderie au jeu. Mais il serait encore mieux s'il apprenait à lire et à écrire."

GUY L. BUSSIERE
PHARMAPRIX
Livraison
Galeries de Granby
L19305

3

Sécurité routière

Violent accident à Saint-Grégoire: un mort trois blessés

par Jacques GINGRAS

SAINT-GRÉGOIRE — Une jeune fille de la région de Nicolet sérieusement blessée dans un violent accident de la circulation, lundi soir, a succombé à ses blessures. Georgiana Gonzalez, 22 ans, avait été conduite à l'hôpital Sainte-Marie de Trois-Rivières, souffrant de nombreuses fractures et lésions internes. Une équipe de médecins a tout fait pour lui sauver la vie, mais leurs efforts ont été vains la gravité des blessures avant raison de la science.

La tragédie dans laquelle Mlle Gonzales a perdu la vie impliquait pas moins de cinq véhicules. Elle s'est produite sur la route 132, dans les limites de Saint-Grégoire, dans des circonstances encore assez vagues. Il semble que trois véhicules aient d'abord été impliqués, dont un qui tournait dans son entrée. Par la suite deux autres automobiles sont arrivées dans le tas, ne pouvant les éviter.

Dans le violent impact, l'automobile dans laquelle se trouvait la victime a été tellement endommagée qu'on a dû avoir recours aux mâchoires de la vie pour libérer Mlle Gonzalez. Ce sont des agents de la police de Trois-Rivières qui sont allés aider leurs confères de la SQ, poste de Nicolet.

Outre la victime, trois autres personnes ont subi des blessures, mais heureusement, pas trop sérieuses, dans ce carambolage, qui a considérablement perturbé la circulation entre Saint-Grégoire et Nicolet. On les a conduits à l'hôpital du Christ-Roi de Nicolet où ils ont reçu les soins nécessaires à leur état.

À LA SUITE DE TRAVAUX D'AMÉLIORATION ROUTIÈRE

Les Gauthier se retrouvent avec une fosse devant la porte

MONTCERF- "Ca pas d'allure; c'est sûr que d'ici une couple de semaine, il y a quelqu'un qui va se blesser sérieusement là-dedans".

En s'emportant de la sorte, Jean-Paul Gauthier, un travailleur du domaine de l'électronique, ne peut s'empêcher de jeter un oeil par la fenêtre. A peine à quelques pieds de la résidence où il a grandi, il voit un grand trou qui a presque l'allure d'une fosse à demi-creusée: six pieds de longueur, trois pieds de largeur et six pieds de profondeur.

Ce trou, c'est aux travailleurs du ministère des Transports que les Gauthier le doive.

De fait, depuis plusieurs semaines, la route de terre qui relie Montcerf à Lytton est complètement refaite... afin de recevoir l'asphalte. On a donc haussé le chemin d'environ trois pieds devant la résidence des Gauthier, forçant ainsi la réalisation d'entrées enjambant le fossé.

A la suite d'une pretemps, il rend presque inopérante l'entrée principale de la maison où vivent normalement Vital Gauthier et son épouse.

M. Gauthier est invalide. "Avec ce trou là, l'ambulance peut même plus reculer à la porte...", de faire remarquer son épouse lorsque le représentant de LA GATINEAU s'est rendu à leur domicile vendredi dernier.

Bien sûr, les Gauthier possèdent une seconde sortie. Sauf qu'il faut emprunter un vestibule avant de parvenir à l'extérieur...

Autre motif de crainte: la sécurité des gens qui mière lecture des normes gouvernementales en la matière, le chef divisionnaire du ministère en poste à Maniwaki, Richard Royer, a décidé que les Gauthier avaient droit à une entrée, du côté sud de la demeure.

A force d'insister, ils en ont obtenu une autre, celle-là du côté Nord.

C'est entre les deux entrées, en plein en face de la maison, que le trou est situé.

Jean-Paul Gauthier nous montre l'étendue du trou juste en face de la demeure de ses parents à Montcerf.

Dans la vie des Gauthier, ce trou a pris l'allure d'un véritable casse-tête.

Dans un premier les visitent: "J'ai appelé mon garçon à Montréal pour lui dire de faire attention lorsqu'il arriverait...".

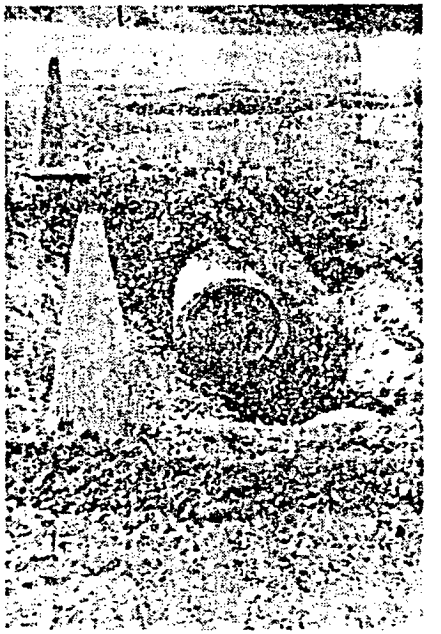
Vendredi dernier, les cônes qui encerclent tout lieu de danger sur les routes de la province étaient encore là lorsque nous nous sommes rendus à Montcerf. Mais les Gauthier savent qu'ils disparaîtront avec le temps... "Je laisse ma lumière de porte allumée jusqu'à temps que je me couche; j'ai toujours peur que quelqu'un se fasse mal en tombant là dedans...", de lancer Mme Gauthier.

Correction réclamée

Les Gauthier ont profité de notre passage pour faire part de leur revendication: ils veulent simplement que le trou en question soit rempli, afin que "tout revienne comme avant".

Pour ce faire, ils ont fait appel aux autorités de Montcerf et se proposent de demander au député-ministre Michel Gratton d'intervenir.

Du côté de la municipalité, les Gauthier n'ont rien à craindre: le conseil est derrière eux. "On a envoyé une résolution à M. Royer et à son supérieur leur demandant de corriger le problème", de faire savoir le maire Fernand Lyrette.



C'est entre les deux entrées en face de la demeure que le trou est situé.

Normes respectées

Au ministère des transports, M. Royer affirme que toutes les normes édictés ont été respectées. "Une maison unifamiliale a droit à une entrée dont la largeur est de six mètres; ... plus large que ça, elles (les conduites qui se retouvent sous l'entrée) ne seraient pas nettoyables...".

De plus, le fonctionnaire a fait savoir qu'il ne craignait nullement la possibilité de croiser le fer avec M. Gratton dans ce dossier...

Réseau routier

CLIP INC.
(514) 871-1466

87/11/10

GATINEAU (LA)

MANIWAKI

HEBDO

NAHPO '88

EFFECTIVE HIGHWAY CORRIDOR MANAGEMENT

A. Zembal
Manager
Transportation Corridor
Management Office
Ministry of Transportation
Province of Ontario

Session 8
Corridor Planning
Present and Future R.O.W.

Tuesday, August 30, 1988

Effective Highway Corridor Management

Introduction :

Route protection and access control form the basis for an effective highway corridor management program. These two elements can be achieved only if the road authority has the means to control the placement of buildings and structures near existing and proposed highways as well as all entrances to the highways.

We propose first to briefly outline some of the benefits of an effective program. Then we will describe the legislative framework in Ontario which allows us to manage our highway system. We will conclude with some insight into the way we have applied these legislative controls over the past 30 years.

Results :

An effective highway corridor management program can have positive benefits for the road authority, the travelling public, the municipalities and the adjacent land owners. The benefits include :

- protection of future rights-of-ways for new routes as well as highway widenings to avoid purchasing developed properties,

- minimizing the impact of development on the highway system by imposing setbacks, access restrictions, sign controls, etc.
- ensuring compatibility of land use plans and transportation systems by reviewing preliminary municipal planning documents and private development proposals,
- preserving the safety and operating viability of the system by prescribing appropriate locations for new/upgraded entrances to keep conflict zones to a minimum,
- providing efficient economic corridors by ensuring the speedy and safe movement of people and goods (this benefits individuals and municipalities through tourism, access to regional facilities, expanded labour forces/business opportunities and generally a healthier economy),
- reduced costs for roads by allowing the highway system to provide some direct land access where this will produce a minimal impact on the highway's operating efficiency and safety.

While some of these benefits appear to overlap, there are many variations depending on the view point of the benefitting party.

Before dealing with some concrete examples of the benefits, it is important to understand the legislative framework in Ontario which allows our Ministry to strive to achieve such significant results.

Legislation :

The Public Transportation and Highway Improvement Act is an extraordinary tool which prohibits all development upon or adjacent to any designated highway corridor EXCEPT as may be permitted by the issuance of a Ministry permit. This prohibition applies to buildings, structures, signs, sale of farm produce or other merchandise, power lines, trees and shrubs. Access to the highway is also prohibited except as may be permitted by Ministry permit.

These designation plans are approved by Cabinet and are issued as an order in council, accompanied by an illustrating plan. These documents are then registered in the proper land registry office. The purpose of the designation is to :

- notify the public of the Ministry's intentions regarding a new highway route;
- protect the highway corridor by establishing an area of permit control upon and adjacent to the designated right-of-way limits.

The route designation should not be confused with an Expropriation Plan. It merely protects the Ministry's options, in the case of a proposed highway, and allows the Ministry to position buildings, structures, power lines and roads in locations which will not interfere with our future plans.

The the legislation allows us to control :

- all access to our highways;
- all buildings and structures within an area ranging from 150 feet up to 1/4 mile; and
- all signs within 1/2 mile of the designation.

A series of internal policy guidelines together with our future highway designs determine the terms and conditions whereby we are prepared to approve private proposals within the restricted areas. We rarely exercise these powers to the full extent and routinely allow buildings to locate within 25 feet to 45 feet of our future right-of-way limits.

In addition to the Public Transportation and Highway Improvement Act, transportation routes can be protected as part of the planning and development process. This Province has a very extensive planning process which includes public notice and agency input for land use changes and subdivision plans. The history of our Ministry's involvement in this process dates back at least 50 years to when our Minister was an approving authority for all subdivision plans adjacent to Provincial highways. This changed in 1949 with the Planning and Development Act which established a Provincial planning agency to assume the

approval role for all subdivision plans. However, this Ministry has continued to play a strong role in the review of development plans, providing recommendations for conditions of approval which would ensure compatibility of the land use and highway proposals. The current legislation, the Planning Act, 1983, specifically states that the Minister of Municipal Affairs, in considering a proposed plan of subdivision, shall have regard for matters of provincial interest, the adequacy of highways, conformity to municipal official plans, as well as the adequacy of other services. Further, the Minister may impose such conditions as, in his opinion, are reasonable, including the dedication of highways and highway widenings. This mechanism allows our Ministry to take title to lands required for Provincial highway purposes upon registration of the subdivision and this Ministry's deposit of an assumption plan. After registration, the Ministry, as a matter of policy, contacts the former owner to negotiate compensation for major widenings and new highway rights-of-way. No payment is made for minor widenings.

While the Planning Act, 1983 may represent an overlap of control with the Public Transportation and Highway Improvement Act in certain areas, it is the only means we have to protect for such things as :

- future highway routes which are still in the "study" stage

- future transit proposals, such as the expansion of GO Transit from Oshawa to Hamilton
- future inter-regional transit stations and gateway facilities
- new public road intersection improvements on plans of subdivision (prior to the change in ownership from one owner to many owners.)

The methods of protection for these facilities vary greatly, depending on the stage of refinement of our right-of-way requirements. Where our proposals are in the study stage, we normally recommend that a large portion of the development be deferred until a route has been selected. Our route planning studies normally require 2 years or more to complete, althoughas the study progresses, some options can be eliminated and the affected corridors can be reduced in width. Where a proposed development is directly in the path of the favoured route, deferrals are frequently extended until the environmental assessment approval process, has been completed. We attempt to reduce the area impacted by the deferral, keeping in mind that abandonment of the proposed highway corridor is always a possibility. Sometime purchases are made where hardship is clearly indicated, but this is always on an amicable basis.

Other less severe proposals, such as transit route expansions, can be protected by setbacks from existing transit lines or stations. Where our requirements are firm, an acquisition block can be identified on the plan and negotiated after the development has been approved.

While we can control new public road intersection improvements by Ministry permits, we like to ensure that the subdivider pays for these costs prior to registration. Where lots or blocks of lots are sold to builders after registration, we must deal with many owners. Therefore, it is easier for us to utilize the provisions of the Planning Act, 1983 in these situations.

Other legislation also assists with preservation of our highway system such as the Municipal Act, which cautions that the road opening and closing powers of municipal Councils are subject to our Minister's approval under our Act where they touch upon or give access to a Provincial highway.

Application of Legislation :

In the early days, most development requests were approved, unless they were in direct conflict with our highway proposals. We were then the Department of Highways and had no interests in rail or other transportation modes. Very few municipalities had planning programs and few municipalities were covered by subdivision control. In general, none of our policies were restrictive. During the development boom of the 1950's and early 1960's, development spread from the urban centres along the major roads and highways. By-passes were built to replace the sections of highways which had become urban streets. In some cases, by-passes of the by-passes were built. The message

came loud and clear in the less prosperous 1970's - both land use and access controls must be exercised to bring some order and sense to our transportation system and urbanizing areas.

Our Ministry developed a policy for dealing with land severance applications. By June 27th, 1970, all land in Ontario was placed under subdivision control by the Planning Act. No longer could an owner sell part of his land holding without obtaining approval. Where such an application abutted a highway this Ministry was a mandatory referral. These applications were streaming into head office by the thousands with no clear policy for reply. At that point, we looked at the "givens". We had freeways, to which no direct access could be granted by design. We also had other "controlled access highways" where access rights had been purchased from the adjacent owners in most cases. Specific criteria were available for these highways and generally new direct access points were not permitted. The balance of our highways fell into a "Major" or "Minor" category. In most cases, minor highways included those highways which had more local and regional significance. We managed with this descriptive classification from 1974 until 1977. The Ministry then adopted a 5 classification system illustrated on 2 maps. These access categories include a minimum average entrance spacing requirements of one private entrance every 500 feet. This forms the basis of our current corridor management practices as it relates to the preservation of the operating

viability of the highway system. The object of this policy is to keep the rural highways rural and require urban development to provide their own road systems. This sounds simple, but we meet with tremendous resistance in certain areas. - generally the rural areas which are within the urban influence of towns and cities. We are continuously trying to refine and re-evaluate our policies to ensure that a safe and efficient highway system can be maintained.

PUBLIC TRANSPORTATION AND HIGHWAY IMPROVEMENT ACT

[Extracts]

Section 7

(1) The Lieutenant Governor in Council may designate a highway or proposed highway as the King's Highway.

(2) The order in council designating a highway or proposed highway as the King's Highway shall be registered in the proper land registry office and any such order in council heretofore registered shall be deemed to have been required to be so registered. [R.S.O. 1980, c.421, s.7.]

Section 31

(1) Notwithstanding anything in any general or special Act, no person, including a municipality and a local board thereof,

(a) shall obstruct or deposit material on or take up or in any way interefere with the King's Highway; or

(b) shall construct or change the use of any private road, entranceway, gate or other structure or facility as a means of access to the King's Highway, other than a controlled-access highway,

except in accordance with the conditions of a permit issued therefor by the Minister.

(2) Every person who contravenes subsection (1) is guilty of an offence and on conviction is liable to a fine of not less than $50 and not more than $1,000. [R.S.O. 1980,c.421,c.31.]

Section 34

(1) In this section, "centre point of an intersection" is the point where the centre line of the through part or parts of the King's Highway meets the centre line of or the centre line of the prolongation of any other highway that intersects or meets the King's Highway.

"portable sign" means a sign or advertising device that is not permanently attached to the ground, a building or a structure or that is designed to be moved from place to place.

Section 34 (Cont'd)

(2) Notwithstanding any general or special Act, regulation, by-law or other authority, no person shall, except under a permit therefor from the Minister,

(a) place, erect or alter any building, fence, gasoline pump or other structure or any road upon or within 45 metres of any limit of the King's Highway or upon or within 180 metres of the centre point of an intersection;

(b) place any tree, shrub or hedge within 45 metres of any limit of the King's Highway or within 180 metres of the centre point of an intersection;

(c) display any sign, notice or advertising device, whether it contains words or not, other than one sign not more than sixty centimetres by thirty centimetres in size displaying the name or the name and occupation of the owner of the premises to which it is affixed or the name of such premises within 400 metres of any limit of the King's Highway;

(d) use any land, any part of which lies within 800 metres of any limit of the King's Highway, for the purposes of a shopping centre, stadium, fair ground, race track, drive-in theatre or any other purpose that causes persons to congregate in large numbers;

(e) sell, offer for sale or display produce, goods or merchandise upon the King's Highway; or

(f) construct or use any private road, entranceway, gate or other structure or facility as a means of access to the King's Highway.

(2a) The Minister may direct any person to stop selling, offering for sale or displaying any produce, goods or merchandise within 45 metres of any limit of the King's Highway or within 180 metres of the centre point of an intersection and every person to whom such direction is given shall forthwith comply with the direction.

(3) No person shall authorize or permit any act prohibited by subsection (2).

(4) The Minister may order that subsection (2) or such clauses thereof as he specifies do not apply within the limits of any city, town or village or such parts thereof as he specifies.

Section 34 (Cont'd)

(5) The Minister may direct any owner of land,

(a) to remove therefrom or alter thereon any building, fence, gasoline pump or other structure or any road, tree, shrub or hedge placed, erected or altered;

(b) to remove therefrom or alter thereon any sign, notice or advertising device displayed; or

(c) to close up any private road, entranceway, gate or other structure or facility constructed or used,

in contravention of subsection (2).

(5a) Clause (5) (b) does not apply to a portable sign.

(5b) Where a portable sign is displayed contrary to subsection (2), the Minister may direct,

(a) the owner of the portable sign, if the Minister is able to ascertain who and where the owner is;

(b) the person on whose behalf the portable sign is displayed, if clause (a) does not apply but the Minister is able to ascertain who and where the person is; or

(c) the owner of the land on which the portable sign is displayed, if clauses (a) and (b) do not apply,

to remove the sign.

(5c) Where a sign in respect of which a direction is given under subsection (5b) is not removed within five days after the direction is given, the Minister may in writing authorize any person to enter upon the land involved and to do whatever is necessary to remove the sign.

(6) Every direction given under subsection (2a),(5),(5b),38 (5) or 38 (5b) shall be in writing and shall be served personally or by registered letter and in the case of service of registered letter shall be deemed to have been received on the second day following its mailing.

(7) Where a direction given under subsection (5) or 38 (7) is not complied with within thirty days after its receipt, the Minister may in writing authorize any person to enter upon the land involved to do whatever is necessary to comply with the direction.

(7a) An authorization under subsection (5c), (7), 38 (5c) or 38 (7) is authority to the person named therein to enter on the land described therein and to remove the sign as directed and neither the Minister nor that person is liable for any damages that may be caused in effecting the removal.

Section 34 (Cont'd)

(8) Every person who contravenes subsection (2), (3), 38 (2) or 38 (3) or who fails to comply with a direction given under subsection (2a), (5), (5b), 38 (5) or 38 (5b) is guilty of an offence and on conviction is liable to a fine of not less than $50 and not more than $500 for a first offence and not less than $200 and not more than $1,000 for any subsequent offence.

(9) Where a direction given under subsection (5) has been complied with, the Minister shall make due compensation to the owner of the land if the building, fence, gasoline pump or other structure or a road, tree, shrub, hedge, sign, notice or advertising device was placed, erected or altered, as the case may be,

(a) before the 24th day of March, 1950, and in compliance with The Highway Improvement Act, being chapter 56 of the Revised Status of Ontario, 1937, and the regulations thereunder; or

(b) before the day on which the King's Highway was so designated and in compliance with The Highway Improvement Act that was in force on that day; or

(c) in compliance with a permit therefor, in which case the making of compensation is subject to the provisions of the permit.

(10) Every claim for such compensation shall be determined in accordance with subsections 14 (2) to (5).

(11) The Minister may issue permits under this section in such form and upon such terms and conditions as he considers proper, and may in his discretion cancel any such permit at any time.

(12) The Minister may prescribe the fee to be paid for any permit or class of permit under this section.
[R.S.O 1980, c.421, s.34.]

Section 36

(1) The Lieutenant Governor in Council may designate any,

(a) highway; or

(b) proposed highway,

as a controlled access highway and every highway so designated shall be deemed to be part of the King's Highway and the provisions of this Act and the regulations that apply to the King's Highway apply with necessary modifications to such controlled access highway.

Section 36 (Cont'd)

(2) Any part of the King's Highway heretofore designated as a controlled access highway under this Act or a predecessor thereof shall be deemed to have been designated in accordance with this section.

(3) The order in council designating a highway or proposed highway as a controlled access highway shall be registered in the proper land registry office and any such order in council heretofore registered shall be deemed to have been required to be so registered.

(4) A designation under this section is not a regulation within the meaning of the Regulations Act.
[R.S.O. 1980, c. 421, s. 36.]

Section 38

(1) In this section, "centre point of an intersection" is the point where the centre line of the through part or parts of a controlled access highway meets the centre line of or the centre line of the prolongation of any other highway that intersects or meets the controlled access highway.

"Portable sign" means a sign or advertising device that is not permanently attached to the ground, a building or a structure or that is designed to be moved from place to place.

(2) Notwithstanding any general or special Act, regulation, by-law or other authority, no person shall, except under a permit therefor from the Minister,

(a) place, erect or alter any building, fence, gasoline pump or other structure or any road upon or within 45 metres of any limit of a controlled-access highway or upon or within 395 metres of the centre point of an intersection;

(b) place any tree, shrub or hedge within 45 metres of any limit of a controlled access highway or within 395 metres of the centre point of an intersection;

(c) sell, offer or expose for sale any vegetables, fruit or other produce or any goods or merchandise upon or within 45 metres of any limit of a controlled access highway or within 395 metres of the centre point of an intersection;

(d) place, erect or alter any power line, pole line or other transmission line within 400 metres of any limit of a controlled access highway;

Section 38 (Cont'd)

(e) display any sign, notice or advertising device, whether it contains words or not, other than one sign not more than sixty centimetres by thirty centimetres in size displaying the name or the name and occupation of the owner of the premises to which it is affixed or the name of such premises within 400 metres of any limit of a controlled access highway;

(f) use any land, any part of which lies within 800 metres of any limit of a controlled access highway for the purposes of a shopping centre, stadium, fair ground, race track, drive-in theatre or any other purpose that causes persons to congregate in large numbers; or

(g) construct or use any private road, entranceway, gate or other structure or facility as a means of access to a controlled access highway.

(3) No person shall authorize or permit any act prohibited by subsection (2).

(4) The Minister may order that subsection (2) or such clauses thereof as he specifies do not apply within the limits of any city, town or village or such parts thereof as he specifies.

(5) The Minister may direct any owner of land :

(a) to remove therefrom or alter thereon any building, fence, gasoline pump or other structure or any road, tree, shrub, hedge, power line, pole line or other transmission line placed, erected or altered; or

(b) to remove therefrom or alter thereon any sign, notice or advertising device displayed; or

(c) to close up any private road, entranceway, gate or other structure or facility constructed or maintained as a means of access to a controlled access highway,

in contravention of subsection (2).

(5a) Clause (5)(b) does not apply to a portable sign.

(5b) Where a portable sign is displayed contrary to the provisions of subsection (2), the Minister may direct,

(a) the owner of the portable sign, if the Minister is able to ascertain who and where the owner is;

(b) the person on whose behalf the portable sign is displayed, if clause (a) does not apply but the Minister is able to ascertain who and where that person is; or

Section 38 (Cont'd)

(c) the owner of the land on which the portable sign is displayed, if clauses (a) and (b) do not apply,

to remove the sign.

(5c) Where a sign in respect of which a direction is given under subsection (5b) is not removed within five days after the direction is given, the Minister may in writing authorize any person to enter upon the land involved and to do what ever is necessary to remove the sign.

(9) Where a direction given under subsection (5) has been complied with, the Minister shall make due compensation to the owner of the land if the building, fence, gasoline pump or other structure or any road, tree, shrub, hedge, power line, pole line or other transmission line, sign, notice or advertising device, private road, entranceway, gate or other structure or facility was placed, erected, altered, constructed or used, as the case may be,

(a) before the 24th day of March, 1950, and in compliance with The Highway Improvement Act, being chapter 56 of the Revised Statutes of Ontario, 1937, and the regulations thereunder; or

(b) before the day on which the controlled access highway was so designated and in compliance with The Highway Improvement Act that was in force on that day; or

(c) in compliance with a permit therefor, in which case the making of compensation is subject to the provisions of the permit.

(10) Every claim for such compensation shall be determined in accordance with subsections 14 (2) to (5).

(11) The Minister may issue permits under this section in such form and upon such terms and conditions as he considers proper and may in his discretion cancel any such permit at any time.

(12) The Minister may prescribe the fee to be paid for any permit or class of permit under this section.
[R.S.O. 1980, c.421, s.39.]