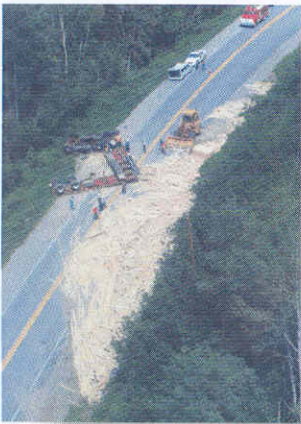


UNE MUNICIPALITÉ PEUT-ELLE INTERDIRE L'ACCÈS À UNE ROUTE LORS D'UN ACCIDENT?



Lors d'un accident mortel impliquant une fermeture de route, la Sûreté du Québec ou le ministère des Transports établissent souvent une voie de contournement via une route municipale. Croyez-vous qu'une municipalité pourrait légalement refuser l'accès à son réseau municipal? Voilà une question qui suscite beaucoup d'intérêt...


Le Code de la sécurité routière (CSR) indique clairement que, lors de telles circonstances, une municipalité ne peut pas refuser l'accès à son réseau routier. En effet, l'article 500 du CSR édicte ce qui suit :

« 500. Nul ne peut, sans y être autorisé légalement, occuper la chaussée, l'accotement, une autre partie de l'emprise ou les abords d'un chemin public ou y placer un véhicule ou un obstacle, de manière à entraver la circulation des véhicules routiers sur ce chemin ou l'accès à un tel chemin.

Un agent de la paix peut enlever ou faire enlever aux frais du propriétaire toute chose utilisée en contravention au présent article. Il peut aussi saisir une telle chose; les dispositions du Code de procédure pénale relatives aux choses saisies s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires, aux choses ainsi saisies. »

Lors d'un accident, chaque cas doit être évalué d'après ses caractéristiques propres. Ainsi, les mesures adéquates sont mises en place afin d'assurer la meilleure gestion possible des événements. Cependant, précisons qu'une municipalité ne peut pas, lors d'un tel événement, décider sciemment de barrer une de ses routes pour empêcher l'établissement d'une voie de contournement.

Toutefois, même si les municipalités sont investies de certains pouvoirs relativement à la circulation et à la réglementation de l'usage des routes, celles-ci doivent tout de même suivre la procédure d'adoption de règlement (avis de motion, adoption, publication), ce qui engendre un certain délai. De plus, suite à ces démarches, les municipalités ont l'obligation d'obtenir une autorisation préalable du ministère des Transports pour que le règlement soit effectif (en vertu de l'article 627 du CSR).

En résumé, lors d'accidents survenant sur les routes du Québec, il est important que tous les intervenants concernés travaillent ensemble afin de s'assurer du meilleur dénouement possible de l'événement. En effet, les missions et les mandats respectifs doivent converger vers un même but ultime, soit d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route. À cet effet, le Service des liaisons avec les partenaires et usagers travaille présentement à l'élaboration d'un modèle de protocole d'entente afin de déterminer clairement les droits et les responsabilités de chacun des intervenants concernés, et ce, pour l'ensemble du territoire de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec. Donc, un projet à suivre qui risque d'en intéresser plusieurs... 

Source : Stéphanie Duchesne, SLPU

PLACE AUX CHANGEMENTS

SUR LES CHANTIERS ROUTIERS!

Transports Québec vous informe des nouvelles exigences applicables concernant les chantiers routiers :

Dorénavant, tous les entrepreneurs en travaux routiers ont l'obligation de faire suivre à leurs signaleurs la formation conçue par l'ASP Construction. À noter que cette formation est valide pour trois ans.



Tous les signaleurs doivent maintenant porter la nouvelle veste jaune-verte fluo avec bandes réfléchissantes, semblable aux panneaux identifiant les zones scolaires.

Le panneau « Arrêt – Lentement » doit être utilisé pour tous les travaux de courte et de longue durée. Le fanion est employé seulement dans les cas d'urgence ou encore pour effectuer une signalisation dans l'aire de travail.



Le nouveau panneau « Signal avancé d'un signaleur » pourvu de trois fanions a également un caractère obligatoire.

Une pellicule orange fluorescente de type V doit être utilisée pour l'ensemble des panneaux de travaux.



Les limites de vitesse affichées sur les chantiers routiers et enregistrées au registre par le MTQ représentent désormais des vitesses légales. Cela implique concrètement que les policiers peuvent maintenant donner des contraventions en cas de non-respect des limites imposées.

Sur chacun des chantiers de construction, une personne-ressource en signalisation doit avoir été désignée.

Pour toute information, vous pouvez communiquer avec M. Marcel Picard au ☎ (819)763-3237, poste 387.

Le Ministère invite les usagers de la route à prendre bonne note de ces changements et leur recommande de redoubler de prudence à l'approche d'un chantier routier. Bonne route! ⚠

Source : Marcel Picard, SLPU



INTERNET ET LIGNE INFO-TRAVAUX

Pour obtenir de l'information concernant les travaux routiers réalisés sur l'ensemble des routes du Québec, les usagers peuvent consulter le site Internet du ministère des Transports du Québec à l'adresse suivante : <http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/information/travaux/index.asp>. De plus, il est possible de joindre en tout temps la ligne téléphonique Info-Travaux en composant sans frais le 1-877-393-2363 afin de connaître les entraves occasionnées par les travaux en cours. ⚠

TRANSPORT COLLECTIF EN MILIEU RURAL

PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE

Afin de mieux répondre aux besoins propres des régions en transport en commun, le ministère des Transports du Québec veut faciliter la mise en œuvre de solutions originales visant à favoriser le développement du transport collectif.

Dans le but de donner au transport collectif en milieu rural toute la souplesse nécessaire pour y parvenir, le ministère des Transports a proposé l'élaboration de projets pilotes de transport basés sur une mise en commun volontaire de transports collectifs. Les quatre MRC de notre région ainsi que la Ville de Rouyn-Noranda se sont vues octroyer une somme de 20 000 \$ pour la réalisation d'une étude ou pour la mise en place du service de transport collectif.

La MRC est considérée comme structure idéale pour l'élaboration et l'organisation des projets de transport collectif. Cependant, elle pourra mandater, par l'adoption d'une résolution, un autre organisme à cette fin.

Ce programme est actuellement en vigueur et valide pour les cinq prochaines années. Le ministère des Transports rend disponible un montant de 28 000 \$ par année conditionnellement à l'injection d'une somme de 14 000 \$ par année de la part de la MRC.

Pour toute information supplémentaire, vous pouvez consulter le site Internet du Ministère au www.mtq.gouv.qc.ca ou communiquer avec M. Jaclin Bégin au ☎ (819)763-3237, poste 386. ⚠

Source : Jaclin Bégin, SLPU



COLLISION AVEC LES ORIGNAUX

JUIN EST DE LOIN LE MOIS LE PLUS CRITIQUE



Le ministère des Transports du Québec demande aux conducteurs d'être attentifs et vigilants à la présence d'orignaux sur les routes de la région, et ce, particulièrement en juin, en rappelant que ce mois est de loin le plus critique en ce qui a trait aux collisions impliquant cet animal. En effet, les statistiques cumulées par le Ministère pendant la période allant de 1993 à 2001 démontrent que 26 % de toutes les collisions impliquant les orignaux se produisent en juin et que 56 % d'entre elles ont lieu à l'intérieur des mois combinés de mai, juin et juillet.

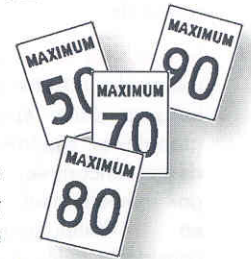
Il s'est produit en moyenne 64 collisions par année sur le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue lors de la période allant de 1993 à 1997 comparativement à 75 collisions par année de 1998 à 2001.

Campagne de sensibilisation – Le ministère des Transports du Québec profite de la période de pointe du mois de juin pour relancer sa campagne de sécurité sur les accidents avec la grande faune sous le thème « Prudence, les animaux ne sont pas toujours sur les panneaux! ». Le slogan est déjà présent sur une douzaine de panneaux d'information sur le réseau routier de l'Abitibi-Témiscamingue. Des outils de communication viendront appuyer le message des panneaux routiers, soit des chroniques mises à la disposition des stations de radio, des napperons distribués dans les restaurants et de courts messages destinés à la presse écrite. ⚠

Source : Luc Adam, SLPU

LIMITE DE VITESSE EN MILIEU MUNICIPAL

ENTENTE ENTRE LES MUNICIPALITÉS ET LE MTQ POUR MODIFIER LES LIMITES DE VITESSE



A la suite de discussions entre l'Union des municipalités du Québec et le ministère des Transports concernant l'allègement du processus de détermination des vitesses sur le réseau municipal, un ajout au Code de la sécurité routière a eu pour effet de modifier l'article 628 afin de permettre à une municipalité qui le souhaite de conclure une entente avec le ministère des Transports. Par la signature de cette entente, la municipalité est autorisée à établir elle-même une limite de vitesse différente de celle prévue à l'article 328 du Code sur ses rues locales, ses artères et ses collectrices municipales.

D'une durée maximale de dix ans, cette entente fixe également les conditions et les modalités préalables à l'établissement de limites de vitesse différentes. Elle permet à la municipalité de modifier les limites de vitesse ne comportant pratiquement pas de circulation de transit sans avoir à obtenir l'autorisation du ministre des Transports. Elle permet aussi à la municipalité de modifier les limites de vitesse sur les rues à vocation de transit comme les artères et les collectrices municipales à la condition que cette municipalité démontre qu'elle a obtenu les accords nécessaires.

La signature de cette entente n'est pas une obligation puisque les articles 627 et 628 du Code de la sécurité routière relatifs aux limites de vitesse continuent de s'appliquer. **Toutefois, en l'absence d'une entente, les municipalités qui voudront modifier la vitesse sur une route de leur réseau devront procéder comme par le passé, c'est-à-dire adresser une demande par règlement au Ministère et obtenir son approbation.**

Pour obtenir une information plus complète sur le contenu de l'entente, vous pouvez communiquer avec M. Daniel Massicotte, au Service des inventaires et plan, au ☎ (819)763-3237, poste 348. ⚠

Source : Monique Rousson, SLPU

NE VOUS LAISSEZ PAS METTRE K.O. PAR LES CAHOTS!!

Le maintien du service à offrir aux usagers de la route cause bien des difficultés aux responsables de son entretien. Dans plusieurs situations, la correction des défauts est évidente au niveau des besoins, mais l'est moins sur le plan du « comment ». Le Centre de formation en transport de Macamic a été mandaté pour préparer quelques articles techniques portant sur les interventions les plus couramment réalisées sur le réseau routier.

Comme premier article, le choix a porté sur un sujet bien présent dans nos discussions en cette période de l'année : les cahots. Ces derniers réapparaissent sur le réseau à chaque année et sont à leur maximum à la fin de la période du gel vis-à-vis les ponceaux, les réseaux d'aqueduc et de drainage, les affleurements rocheux, etc. Quelles en sont les causes, et comment les corriger?

La présence de ces déformations résulte de l'alternance de sol gélif et non gélif sous les fondations de la route. Le volume du premier augmente sensiblement sous l'action du gel (silt, argiles, etc.) alors que le second ne varie pas ou très peu (matériaux granulaires, roc, etc.). Le gonflement d'un sol s'effectue uniquement en présence de trois éléments, soit un sol classé gélif, du gel et de l'eau. En principe, l'élimination d'un seul de ces trois éléments aurait comme résultat d'éviter ce phénomène. Malheureusement, dans la pratique, c'est impossible sur le plan économique, en raison de :

La présence de sol gélif – Le profil de nos routes devrait être établi pour permettre la pose d'une épaisseur de matériaux granulaires supérieure à la profondeur de gel rencontrée, soit par excavation ou par remblaiement. La majorité des sols en Abitibi-Témiscamingue sont considérés gélifs et la profondeur du gel varie entre 1,6 et 2,4 mètres selon la nordicité des routes.

La pénétration du gel – La seule solution possible demeure l'isolation de la chaussée sur près de l'ensemble du réseau.

La présence d'eau – L'eau est pour sa part présente à des concentrations diverses dans tous les matériaux gélifs. En raison du phénomène de capillarité qui s'y exerce, dont l'action augmente sous l'effet du gel, il est impossible d'éliminer complètement son apport. Par contre, un bon drainage latéral diminuera grandement la quantité présente et ainsi l'importance des gonflements, mais encore là, le drainage a des limites. Pour être pleinement efficace, le niveau de l'écoulement doit être inférieur à la profondeur de pénétration du gel.

Nous sommes donc contraints à vivre avec l'action du gel et il ne nous reste que la possibilité de diminuer son impact sur le réseau. Pour traiter les déformations présentes sur la chaussée, les interventions possibles sont l'harmonisation des gonflements et la répartition de leur variation sur une distance telle qu'elles deviennent acceptables au niveau du confort et de la sécurité ou imperceptibles selon le niveau de service recherché.

Comme exemple, citons une situation fréquente sur le réseau, soit la présence d'un vallonnement important vis-à-vis un ponceau.

➤ L'harmonisation des gonflements s'obtiendra par l'enlèvement des matériaux granulaires de l'excavation du ponceau et son remplacement par d'autres de même géométrie que le sol-support de la route. Ainsi, la continuité dans les gonflements se rétablira. Par contre, pour être applicable, l'intervention nécessite une dénivellation importante entre le dessus des tuyaux et le niveau des fondations ou la présence d'un ponceau de petites dimensions, jusqu'à 900 mm. Cette méthode est la plus efficace et la moins coûteuse.

➤ La répartition de la variation s'obtiendra par la réalisation de transitions de part et d'autre du ponceau, soit l'implantation d'une pente longitudinale (minimum 1V : 5H pour une vitesse affichée de 70 km/h) à l'intérieur des matériaux gélifs suivie du remblaiement par un matériau granulaire. Ainsi, la variation du gonflement sera répartie sur la longueur de la pente.



Quelques points de base à ne pas oublier lors de la réalisation d'une transition :

- Il est de mise de récupérer tous les matériaux granulaires pour réutilisation sur le site.
- Lorsque l'excavation entourant un ponceau est très évasée, la réimplantation de matériaux gélifs peut être requise pour permettre le début de la transition à proximité du ponceau.
- Il y a répartition d'une variation du gonflement entre deux matériaux à la condition que la coupe soit effectuée à l'intérieur de celui classé gélif.
- Lors d'une réfection, il n'est pas nécessaire d'effectuer une transition sur la largeur totale de la plateforme de la route, mais elle doit dépasser la largeur des voies carrossables.

La photo illustre une transition réalisée l'année dernière et qui n'a donné aucun résultat. Celle-ci fut effectuée avec une pente très restreinte (1V : 3H) et à partir du ponceau plutôt que du contact entre les matériaux granulaires entourant l'ouvrage et le sol gélif de l'infrastructure. Ceci a fait en sorte que l'intervention fut effectuée uniquement à l'intérieur des matériaux granulaires déjà en place, d'où l'absence d'amélioration.

L'information technique présentée dans cet article est très résumée et n'établit pas tous les points à considérer lors de la réalisation de travaux. Pour plus d'informations, vous pouvez communiquer avec M. Richard Audet du Centre de formation en transport de Macamic au ☎ 782-4622. 📍

Source : Richard Audet, CS de Macamic

AUTORISATIONS À OBTENIR DU MTQ

RAPPEL SAISONNIER AUX MUNICIPALITÉS

De par sa mission, le MTQ se préoccupe d'offrir à la population un réseau routier sécuritaire. La gestion du corridor routier est un élément important dans l'atteinte de cet objectif. Le Ministère exerce donc un contrôle sur la réalisation de travaux et sur la tenue d'activités sportives et populaires ou tout autre événement se déroulant à l'intérieur de son emprise.

Ce contrôle s'exerce par l'émission préalable d'autorisations auxquelles se rattachent des conditions spécifiques en vue d'assurer la sécurité des usagers et la protection des infrastructures routières. Les principales autorisations à obtenir sont :

Permission de voirie – Pour l'exécution de travaux prévus ou imprévus à l'intérieur de l'emprise, tels que la construction ou la réparation de trottoirs et bordures, de réseaux d'égout et d'aqueduc, l'asphaltage de rues, la fermeture, le creusement ou le nettoyage de fossés, etc.


Autorisation pour une construction, modification ou changement de vocation d'un accès à une route – Avant toute construction ou modification d'un accès, pour indiquer au requérant le type d'accès reconnu (résidentiel, agricole, commercial et industriel) avec les spécifications s'y rattachant. Plusieurs critères de sécurité doivent être validés (distance de visibilité, respect des non-accès, géométrie de l'accès et autres) avant l'émission d'un permis.

Demande de fermeture temporaire d'une route – compétitions sportives ou événements populaires



Préalablement à la fermeture temporaire d'une portion de route en raison de compétitions sportives (courses cyclistes, marathons, marchethons, etc.) ou d'événements populaires (parades, manifestations, etc.).

D'autres autorisations peuvent être requises en certaines situations : panneaux d'indication de la municipalité, publicité lors d'événements spéciaux, traverses d'écoliers, etc.

Nous comptons sur la collaboration des municipalités pour communiquer avec les responsables des centres de services afin d'obtenir l'information pertinente, de même que pour sensibiliser les citoyens lorsque ces derniers demandent des permis de construction sur des terrains attenants aux routes du Ministère. Une communication de leur part avec nos responsables, avant la réalisation des travaux, peut leur éviter bien des désagréments. 

Source : Claude Gagnon, CS de Macamic

NOUVELLES PUBLICATIONS

Un dépliant régional sur les accès sécuritaires

De façon à mieux informer les propriétaires résidant en bordure du réseau routier, la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec du MTQ a conçu un dépliant intitulé « Des accès à la route sécuritaires ». Ce dépliant traite de la réglementation entourant l'aménagement ou la modification d'une entrée privée. On y présente des photos d'accidents qui ont été aggravés par des entrées non sécuritaires. Des exemplaires seront bientôt acheminés aux municipalités de la région.



Tous les foyers du Québec ont reçu par la poste dans les premiers jours d'avril une édition spéciale du dépliant **Conduire au Québec**. Cette initiative fait écho à la campagne d'information mise sur pied par Transports Québec et la Société de l'assurance automobile du Québec en prévision de l'entrée en vigueur, le 13 avril, du virage à droite au feu rouge partout au Québec, sauf à Montréal. Des messages radiophoniques et télévisés ont également été mis en onde afin d'inciter les usagers de la route, qu'ils soient conducteurs, cyclistes ou piétons, à respecter les règles de sécurité entourant cette manœuvre.

Le ministère des Transports et la Société de l'assurance automobile du Québec viennent de publier la deuxième édition du **Guide de sécurité à vélo** visant à informer les cyclistes des comportements sécuritaires à adopter dans la pratique du vélo, des accessoires requis, des divers types d'aménagements cyclables ainsi que de la signalisation routière spécialement conçue pour assurer leur sécurité.



Pour obtenir des exemplaires de ces documents, n'hésitez pas à communiquer avec le ministère des Transports au numéro de téléphone suivant : (819) 763-3271

MOUVEMENTS DE PERSONNEL AU MTQ

Depuis le 19 novembre 2002, plusieurs changements ont eu lieu au sein du personnel de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec, dont :

- La promotion de M^{me} Michelle Bélanger, à titre de technicienne en information au Module secrétariat de la Direction, depuis le 24 octobre 2002
- Le départ à la retraite progressive de M. Guy Gadoury, ingénieur en génie civil au Service des projets (à Amos), le 2 décembre 2002;
- La mutation de M. Michel Blais, agent d'évaluation au Module d'expropriation, reclassé agent de recherche et de planification socio-économique au Module d'exploitation du réseau du Centre de services de Rouyn-Noranda, le 11 décembre 2002;
- Le départ de M. Éric Cossette, ingénieur au Module d'exploitation du réseau du Centre de services de Rouyn-Noranda, le 10 janvier 2003;
- La nomination de M^{me} Anick Guimond, à titre d'agente de recherche et de planification socio-économique au Module Service des inventaires et plan-Nord du Service des inventaires et plan, le 13 janvier 2003;
- La nomination de M^{me} Caroline Vigneault, à titre d'agente de recherche et de planification socio-économique au Module Service des inventaires et plan-Nord du Service des inventaires et plan, le 13 janvier 2003;
- La promotion de M^{me} Gaétane Normand, à titre d'analyste de l'informatique et des procédés administratifs, au Module Centre de services Amos-Nord du Centre de services d'Amos, le 13 janvier 2003;
- La promotion de M. Yves Flageole, à titre de chef d'équipe en routes et structures, au Centre de services d'Amos, le 3 février 2003;
- L'affectation de M. André Bertrand, agent de recherche et de planification socio-économique, au Module audits et soutien professionnel du Service du soutien à la gestion, le 19 février 2003;
- La nomination de M. Hugo Ouellet, ingénieur en génie civil au Module Service des inventaires et plan-Nord du Service des inventaires et plan, le 3 mars 2003;
- Le départ à la retraite de M. Jean-Guy Beaudette, ouvrier de voirie au Centre de services de Macamic, le 3 mars 2003;
- L'affectation de M. Jocelyn Bonin, ingénieur en génie civil, au Service des projets, le 10 mars 2003;
- La mutation de M^{me} Jacinthe Vallières, agente de bureau au Service du soutien à la gestion au Centre de gestion de l'équipement roulant, le 14 avril 2003;
- Le départ de M. Guy Adam, ingénieur en génie civil au Service des inventaires et plan, le 14 avril 2003;
- Le reclassement de M^{me} Marilyne Labbé Garon, auparavant ouvrière de voirie, à titre d'agente de bureau, classe nominale, au Centre de services d'Amos, le 5 mai 2003;
- L'affectation de M. Chanhpasong Sayavongsa, ingénieur en génie civil au Service des projets, à la Direction de l'Ouest-de-la-Montégérie, le 20 mai 2003;
- Le prêt de service au Service des inventaires et plan, pour une durée d'une année, de M. Yves Pilote, technicien en travaux publics, le 26 mai 2003.

Source : Liliane Samson, SSG

TRANSPORTS QUÉBEC
DIRECTION DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE-
NORD-DU-QUÉBEC

Service des inventaires et plan
Service des projets
Service des liaisons avec les partenaires et usagers
Service du soutien à la gestion

80, avenue Québec
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1
Tél. : (819) 763-3271
Télé. : (819) 763-3493

Centre de services de Val-d'Or
1501, chemin Sullivan
Val-d'Or (Québec) J9P 6V6
Tél. : (819) 354-4651
Télé. : (819) 354-4623

Centre de services de Rouyn-Noranda
155, chemin Senator
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 7E7
Tél. : (819) 763-3532
Télé. : (819) 763-3786

Centre de services d'Amos
862, route 111 Est
Amos (Québec) J9T 2K4
Tél. : (819) 444-5309
Télé. : (819) 444-5811

Centre de services de Macamic
123, 2^e Rue Ouest
Macamic (Québec) J0Z 2S0
Tél. : (819) 782-4622
Télé. : (819) 782-4042

Centre de services de Ville-Marie
17, rue du Parc
Ville-Marie (Québec) J9V 1N2
Tél. : (819) 629-6423
Télé. : (819) 629-6207

Le «*Sans détour*» est le journal externe de Transports Québec diffusé dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue. Il est entièrement produit par le Service des liaisons avec les partenaires et usagers en collaboration avec toutes les autres unités administratives.

Mise en page et impression : Lyne David
Révision et correction : Luc Adam, Yvon Bérubé, Lyne David, Stéphanie Duchesne et Monique Rousson

Dépôt légal 2003
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 1496-094X

Transports
Québec



POUR ACCÉDER À NOTRE SITE INTERNET

<http://www.mtq.gouv.qc.ca>

