

## Projet de réaménagement de la route 367

OBJET : Question du BAPE : En quoi plusieurs accès résidentiels sont non conformes aux critères du MTQ ?

---

L'état de situation réalisé dans le cadre de l'étude d'impact pour le projet de réaménagement de la route 367 indiquait comme caractéristiques géométriques du secteur à l'étude la présence de nombreux accès qui sont non conformes aux normes du MTQ et dont la localisation peut être source d'insécurité. L'étude concluait aussi que le développement des abords de la route 367 a nécessairement contribué à la perte de fonctionnalité et de sécurité (section 2.4.2, page 15).

Le Centre de services de Québec a réalisé en 2002 un inventaire des accès présentant les non-conformités majeures sur le plan de la sécurité. Les éléments considérés étaient les murets de tête cimentés ou les empièvements d'une hauteur de plus de 600mm, les ponceaux non biseautés de diamètre supérieur à 600mm, les pentes inversées favorisant l'écoulement de l'eau vers la route, les largeurs excessives des accès ainsi que les entrées privées construites dans des secteurs de nonaccès (endroits où on interdit l'aménagement d'accès pour ne pas créer de conflit).

Pour la route 367, entre la voie ferrée et l'intersection avec la route du Grand-Capsa, 46 accès sur quelque 136 ont été jugés non conformes et non sécuritaires : 41 accès en raison de la présence de murets, 4 en raison de la pente prononcée vers la route et un à cause de la largeur excessive.

À ces non-conformités s'ajoutent les pertes de visibilité sur la route qui par les mouvements d'entrée et de sortie des résidents à partir de leurs accès résidentiels causent un risque d'insécurité élevé. Le cahier des normes de conception dicte les distances de visibilité à l'arrêt en fonction de la vitesse et de la pente<sup>1</sup>. À ce titre, l'analyse des caractéristiques réalisée dans le cadre de l'étude d'impact a permis de faire ressortir que les distances de visibilité à l'arrêt étaient également non conformes aux normes de conception actuelles pour plusieurs sections de la route (voir le tableau 2.4 de l'étude d'impact, page 15).

En conclusion, il est important de mentionner que les normes de conception routière ont beaucoup évolué et sont devenues plus restrictives depuis la construction de la route 367. L'ajout de nombreux accès d'année en année (40 au km et nombreux conflits), leur modification de même que l'augmentation constante du débit de circulation font en sorte que la route 367 ne répond plus aux besoins actuels et futurs et présente plusieurs facteurs d'insécurité causant des accidents.

---

<sup>1</sup> Tome I – Conception routière, Chapitre 10 Accès, Voir le tableau 10.6-1, page 10 pour plus de détails.

## Table des matières

<b>10.1 Introduction</b>	<b>1</b>	<b>10.6.3 Catégorie 2 – Entrée commerciale et entrée industrielle</b>	<b>5</b>
<b>10.2 Références</b>	<b>1</b>	10.6.3.1 Distance de visibilité	5
<b>10.3 Gestion des accès</b>	<b>1</b>	10.6.3.2 Rayons de courbure	5
<b>10.4 Profils d'une entrée</b>	<b>1</b>	10.6.3.3 Pentes	6
<b>10.5 Catégories d'entrées</b>	<b>1</b>	<b>10.7 Notions générales relatives à l'autorisation d'un accès</b>	<b>6</b>
10.5.1 Entrée résidentielle	1	10.7.1 Localisation d'un accès sur le lot	6
10.5.1.1 Entrée résidentielle en milieu rural	2	10.7.2 Nombre d'accès par lot	7
10.5.1.2 Entrée résidentielle en milieux urbain et périurbain	2	10.7.3 Accès en marche avant	7
10.5.2 Entrée d'une entreprise agricole, forestière ou d'élevage	3		
10.5.2.1 Entrée principale	3		
10.5.2.2 Entrée auxiliaire	3		
10.5.3 Entrée commerciale	3		
10.5.3.1 Entrée commerciale : commerce à petite surface	3		
10.5.3.2 Entrée commerciale : commerce à grande surface	4		
10.5.4 Entrée industrielle	4		
<b>10.6 Restriction à la localisation des accès</b>	<b>4</b>		
10.6.1 Localisation du non-accès	4		
10.6.2 Catégorie 1 – Entrée résidentielle et entrée principale d'une entreprise agricole, forestière ou d'élevage	5		
10.6.2.1 Distance de visibilité	5		
10.6.2.2 Rayons de courbure	5		
10.6.2.3 Pentes	5		

Tome <b>I</b>
Chapitre <b>10</b>
Page <b>ii</b>
Date <b>2005 06 15</b>

# ACCÈS

## Liste des figures

Figure 10.7-1 Entrée en U	<b>8</b>
Figure 10.7-2 Entrée en T	<b>9</b>

## Liste des tableaux

Tableau 10.5-1 Géométrie d'une entrée résidentielle en milieu rural	<b>2</b>
Tableau 10.5-2 Géométrie d'une entrée résidentielle en milieux urbain et périurbain	<b>2</b>
Tableau 10.6-1 Distances de visibilité à l'arrêt (Catégorie 1)	<b>5</b>
Tableau 10.6-2 Distances de visibilité à l'arrêt en fonction de la pente (Catégorie 1)	<b>5</b>
Tableau 10.6-3 Distances de visibilité (Catégorie 2)	<b>6</b>
Tableau 10.6-4 Distances de visibilité à l'arrêt en fonction de la pente (Catégorie 2)	<b>6</b>

## Table des dessins normalisés

001	Profil d'une entrée en milieu rural
002	Profil d'une entrée en milieu urbain
003	Entrée principale d'une entreprise agricole, forestière ou d'élevage
004	Entrée auxiliaire d'une entreprise agricole, forestière ou d'élevage
005	Entrée commerciale en milieu rural Hors intersection (entrée simple)
006	Entrée commerciale en milieu rural Hors intersection (2 entrées)
007	Entrée commerciale en milieu rural à une intersection (2-2)
008	Entrée commerciale en milieu rural à une intersection (1-1)
009	Entrée commerciale en milieu urbain avec terre-plein central et banquette à une intersection (2-2)
010	Entrée commerciale en milieu urbain avec banquette à une intersection (1-1)
011	Entrée commerciale en milieu urbain avec terre-plein central à une intersection (2-2)
012	Entrée commerciale en milieu urbain sans terre-plein central ni banquette à une intersection (1-1)
013	Entrée commerciale à grande surface (1 entrée, 1 sortie)
014	Entrée commerciale à grande surface (1 entrée, 2 sorties)
015	Entrée industrielle

## 10.1 Introduction

La Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-9) établit les responsabilités du ministre des Transports relativement aux routes dont la gestion lui incombe. Les articles 22 à 25 de cette loi portent plus spécialement sur les accès.

Ainsi, c'est le ministre qui autorise un nouvel accès à la route et qui en détermine la localisation et les exigences de construction afin qu'elle soit fonctionnelle et sécuritaire pour les usagers. L'autorisation doit être obtenue avant la construction de l'accès; dans le cas contraire, le ministre peut exiger qu'un accès aménagé sans autorisation soit démolli.

Le ministre peut également interdire ou limiter l'accès à une route aux endroits qu'il détermine. Une servitude de non-accès acquise par le ministre ne peut être levée, diminuée ou rendue inopérante qu'avec le consentement du ministre et aux conditions qu'il détermine.

La présente norme s'applique aux entrées résidentielles, commerciales, industrielles et aux entrées d'entreprises agricoles, forestières ou d'élevage. Elle exclue les intersections de routes ou de rues.

## 10.2 Références

La présente norme renvoie à l'édition la plus récente des documents suivants :

NORME :

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU  
QUÉBEC (MTQ)

*Tome II – Construction routière.*

AUTRES DOCUMENTS :

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU  
QUÉBEC (MTQ)

*Manuel administratif.*

*Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-9).*

## 10.3 Gestion des accès

### Autoroutes

Les accès sont en tout temps exclus des autoroutes.

### Nouvelles routes

Lors de la construction d'une nouvelle route, les entrées doivent être construites conformément aux présentes normes. Dans le cas des routes nationales et des nouveaux contournements de village, aucun accès n'est permis.

Cependant, une autorisation de passage (qui ne signifie en rien la levée de la servitude de non-accès) peut être accordée pour accéder à des terres agricoles.

### Réfection de routes

Lors de travaux de reconstruction ou de drainage, les entrées existantes doivent être reconstruites selon les présentes normes.

## 10.4 Profils d'une entrée

Les entrées sont construites suivant les dessins normalisés 001 à 002 selon que la route est en remblai ou en déblai par rapport aux terrains adjacents. Toutes les entrées doivent être construites de façon à demeurer praticables et sécuritaires en toute saison.

L'aménagement de l'entrée en milieu rural ne doit pas permettre à l'eau de ruissellement provenant de celle-ci de s'écouler sur la chaussée, en raison des dangers qui peuvent en découler pour les usagers.

## 10.5 Catégories d'entrées

### 10.5.1 Entrée résidentielle

Cette entrée donne accès à la route pour une propriété d'au plus cinq logements.

Les types d'entrées résidentielles permises sont :

- l'entrée simple qui permet l'accès d'un seul véhicule;

- l'entrée double qui permet l'accès de deux véhicules côte à côte;
- l'entrée mitoyenne qui permet l'accès à deux propriétés voisines.

**10.5.1.1 Entrée résidentielle en milieu rural**

Le tableau 10.5-1 donne la géométrie d'une entrée résidentielle en milieu rural à respecter en fonction de la classification fonctionnelle et du DJMA. Le choix de la géométrie se fait en fonction du critère le plus élevé des deux (DJMA et classification).

À noter qu'aucune entrée double n'est autorisée en milieu rural.

**10.5.1.2 Entrée résidentielle en milieux urbain et périurbain**

L'accès à la route est donné en abaissant la bordure ou le trottoir tel qu'il est indiqué au dessin normalisé 002 selon la largeur donnée au tableau 10.5-2.

Le choix de la géométrie se fait en fonction du critère le plus élevé, soit la vitesse affichée ou le DJMA.

Tableau 10.5-1  
Géométrie d'une entrée résidentielle en milieu rural

DJMA	Classification fonctionnelle	Géométrie de l'entrée	
		Largeur <sup>(1)</sup> (m)	Rayon (m)
> 5 000	Nationale <sup>(2)</sup>	6,0	6
< 5 000	Nationale <sup>(2)</sup>	6,0	4
< 3 000	Régionale	6,0	4
< 1 000	Collectrice et locale	6,0	2

1. Dans le cas d'une demande pour une entrée mitoyenne, la largeur totale est de 8 m.
2. Route nationale sans servitude de non-accès seulement.

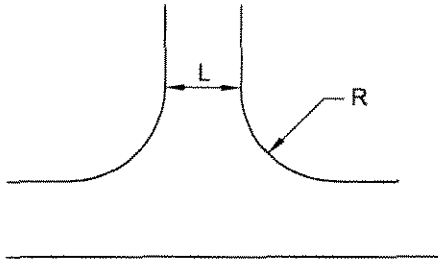
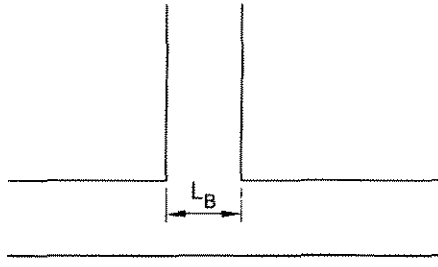


Tableau 10.5-2  
Géométrie d'une entrée résidentielle en milieux urbain et périurbain

Vitesse affichée (km/h)	DJMA	Largeur de l'entrée à la bordure LB	
		Simple <sup>(1)</sup> (m)	Double (m)
≤ 50	—	4,5	5,5
51 à 70	< 10 000	5,5	6,5
51 à 70	> 10 000	6,5	7,5
> 70	—	6,5	sans objet

1. Si une demande est faite concernant une entrée mitoyenne, la largeur de celle-ci sera déterminée par la largeur de l'entrée simple plus 2 m.





### 10.5.2 Entrée d'une entreprise agricole, forestière ou d'élevage

Cette entrée est utilisée par des véhicules de ferme, des camions lourds de service et d'utilitaires.

Les types d'entrées permises à ces entreprises sont :

- l'entrée simple qui permet l'accès d'un seul véhicule;
- l'entrée mitoyenne qui permet l'accès à deux propriétés voisines.

Deux types d'aménagements sont autorisés pour donner accès à la route à ces entreprises : l'entrée principale et l'entrée auxiliaire.

#### 10.5.2.1 Entrée principale

L'entrée principale est un aménagement qui donne accès à la route à partir des terrains où sont localisés les bâtiments principaux d'une exploitation.

Telle qu'elle est montrée au dessin normalisé 003, la géométrie de l'entrée principale permet aux véhicules de ne pas empiéter sur la voie opposée lors d'une manœuvre de virage pour les routes ayant des profils en travers de types B, C et D. Pour celles de types E et F, l'aménagement géométrique suppose un léger empiètement sur la voie opposée. Dans ces cas, la distance de visibilité à l'arrêt doit être suffisante.

#### 10.5.2.2 Entrée auxiliaire

Cette entrée donne accès à la route, à des lots de culture ou à des lots boisés ainsi qu'à des bâtiments secondaires. Elle est utilisée sur une base occasionnelle.

Telle qu'elle est montrée au dessin normalisé 004, la géométrie de l'entrée tient compte de la fréquence occasionnelle de son utilisation et suppose un léger empiètement sur la voie inverse pour certains véhicules empruntant l'accès pour les routes de types B, C et D et un empiètement plus important pour

celles de types E, F et de largeur minimum d'emprise de 12 m. Dans ces cas, la distance de visibilité à l'arrêt doit être suffisante.

*La géométrie de l'entrée peut être modifiée pour limiter ou éviter l'empiètement sur la voie en sens inverse. Lorsque cela est possible, les entrées de chaque côté de la route doivent être localisées face à face.*

### 10.5.3 Entrée commerciale

Cette entrée donne accès à la route à partir d'établissements institutionnels et de commerces.

Les types d'entrées commerciales permises sont :

- l'entrée simple qui permet en même temps l'accès d'un véhicule et la sortie d'un autre;
- l'entrée mitoyenne qui permet l'accès à deux propriétés voisines.

Ces commerces ou établissements institutionnels entraînent des mouvements d'entrée et de sortie à une fréquence plus élevée que les entrées résidentielles et requièrent donc un contrôle plus rigoureux de la géométrie de façon à assurer la sécurité des usagers.

*Pour des propriétés voisines, il est souhaitable d'avoir une distance minimale de 12 m entre deux entrées simples en milieu urbain et de 20 m en milieu rural.*

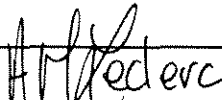
Les entrées commerciales se divisent en deux catégories : les petites surfaces et les grandes surfaces.

#### 10.5.3.1 Entrée commerciale : commerce à petite surface

Ce type d'aménagement donne accès à la route à tout bâtiment de six logements et plus ou à tout autre bâtiment comportant une vocation commerciale, industrielle, institutionnelle ou récréationnelle (petit camping, halte routière, kiosque touristique, etc.).

Tome <b>1</b>
Chapitre <b>10</b>
Page <b>4</b>
Date <b>2005 06 15</b>

**ACCÈS**

  
 Autorisé pour publication par :  
 Sous-ministre adjointe  
 Direction générale des  
 infrastructures et des technologies  
 Anne-Marie Leferc, Ing., M. Ing.

**NORME**

Ces aménagements diffèrent selon le milieu où ils sont localisés (urbain ou rural). Les dessins normalisés 005 à 012 montrent différentes possibilités d'aménagement.

Certains points sont à souligner :

- Un rayon de 25 m est autorisé pour l'une des entrées d'un commerce qui donne des services à une clientèle de véhicules lourds. Un seul rayon de 25 m est autorisé, et seulement là où le débit, la vitesse de circulation et la sécurité le justifient.
- Ce rayon de 25 m, comme tout autre rayon faisant partie de la géométrie d'une entrée, doit préférablement être tourné devant la propriété concernée et ne pas empiéter sur la façade de la propriété voisine. Cette limite des propriétés se situe perpendiculairement à la route au point de rencontre de la limite des propriétés et de l'emprise.

**10.5.3.2 Entrée commerciale : commerce à grande surface**

Ce type d'entrée est emprunté le plus souvent par des véhicules de promenade et dessert les grandes aires de stationnement : ciné-parcs, centres commerciaux, grands établissements institutionnels (hôpitaux, écoles, etc.) et grands terrains de camping.

Les dessins normalisés 013 et 014 montrent deux aménagements possibles en faisant varier le nombre de voies d'entrée ou de sortie.

**10.5.4 Entrée industrielle**

Cette entrée dessert tous genres d'industries engendrant une circulation de véhicules lourds (carrières, industries lourdes, entreprises de transport, entrepôts, etc.).

Le dessin normalisé 015 montre ce type d'aménagement.

**10.6 Restriction à la localisation des accès**

Il est nécessaire, avant de répondre à une demande d'accès au réseau routier, de tenir compte de certains critères relatifs à la sécurité afin de délimiter les zones d'exclusion pour restreindre la localisation des accès. Les accès doivent être interdits aux endroits présentant des dangers dans une zone où ils affecteraient fortement les conditions existantes de circulation de la route ou dans une zone de conflits de circulation.

Les critères qui sont ici retenus ne sont pas les mêmes pour toutes les catégories d'entrées étant donné les fortes différences d'achalandage des entrées. Aussi, deux grandes catégories d'entrées ont été déterminées, soit :

Catégorie 1 – Entrée résidentielle et entrée principale d'entreprise agricole, forestière ou d'élevage;

Catégorie 2 – Entrée commerciale et entrée industrielle.

*Les entrées auxiliaires d'entreprises agricoles, forestières ou d'élevage ne sont pas touchées par les limites fixées par la présente norme si leur utilisation est très occasionnelle et pour ne pas imposer une contrainte supplémentaire à l'exploitation des terres. Il demeure cependant nécessaire de tenir compte des critères de sécurité énumérés plus loin afin de limiter les situations dangereuses.*

**10.6.1 Localisation du non-accès**

Toutes les règles relatives aux servitudes de non-accès doivent être respectées. Aucune entrée (incluant les entrées auxiliaires d'une entreprise agricole, forestière ou d'élevage) ne sera autorisée dans les zones touchées par ces servitudes et décrites au chapitre 11 « Servitudes de non-accès » du présent tome.



*Il est recommandé de suivre ces mêmes règles dans les cas de routes existantes où la servitude de non-accès n'a pas été officiellement acquise.*

### 10.6.2 Catégorie 1 – Entrée résidentielle et entrée principale d'une entreprise agricole, forestière ou d'élevage

#### 10.6.2.1 Distance de visibilité

Aucun accès n'est autorisé dans une courbe si, de part et d'autre de l'entrée, la distance de visibilité à l'arrêt, indiquée au tableau 10.6-1, n'est pas atteinte.

Tableau 10.6-1  
Distances de visibilité à l'arrêt (Catégorie 1)

Vitesse de base (km/h)	Distance (m)
40	45
50	65
60	85
70	110
80	140
90	170
100	200

#### 10.6.2.2 Rayons de courbure

Aucun accès n'est autorisé dans une courbe si le rayon de la courbe est inférieur au rayon minimal (fonction de la vitesse et du dévers), tel qu'il est défini au chapitre 6 « Tracés et profils » du présent tome.

#### 10.6.2.3 Pentés

Aucun accès n'est autorisé si la distance de visibilité à l'arrêt en fonction de la pente, montrée au tableau 10.6-2, ne peut être obtenue.

### 10.6.3 Catégorie 2 – Entrée commerciale et entrée industrielle

#### 10.6.3.1 Distance de visibilité

Aucun accès n'est autorisé si, de part et d'autre de l'entrée, la distance de visibilité, montrée au tableau 10.6-3, ne peut être atteinte.

#### 10.6.3.2 Rayons de courbure

Aucun accès n'est autorisé dans une courbe si le rayon de la courbe est inférieur à 1,5 fois le rayon minimal (fonction de la vitesse et du dévers), tel qu'il est décrit au chapitre 6 « Tracés et profils » du présent tome.

Tableau 10.6-2  
Distances de visibilité à l'arrêt en fonction de la pente (Catégorie 1)

Vitesse de base (km/h)	Distance de visibilité à l'arrêt en fonction de la pente (m)					
	En montée			En descente		
	-3 %	-6 %	-9 %	+3 %	+6 %	+9 %
40	45	45	45	45	50	50
50	65	65	60	65	70	75
60	85	80	80	90	95	100
70	105	100	100	120	125	135
80	135	130	125	150	160	175
90	165	155	150	180	200	215
100	190	180	170	215	230	260



### 10.6.3.3 Pentes

Aucun accès n'est autorisé dans une pente si la distance de visibilité à l'arrêt en fonction de la pente, montrée au tableau 10.6-4, ne peut être atteinte.

Tableau 10.6-3  
**Distances de visibilité (Catégorie 2)**

Vitesse de base (km/h)	Distance (m)
40	75
50	100
60	120
70	145
80	175
90	200
100	225

### 10.7 Notions générales relatives à l'autorisation d'un accès

#### 10.7.1 Localisation d'un accès sur le lot

Avant d'autoriser un accès, il faut :

- demander, lorsque le lot est contigu à plus d'un chemin public, que l'accès soit localisé sur la route de moindre classification ou de moindre importance;
- demander au propriétaire riverain qu'il aménage son accès pour que les véhicules puissent accéder en marche avant à des routes où la vitesse est élevée et à fort débit de circulation.

Pour une entrée existante, il faut demander les modifications rendues nécessaires par tout changement de vocation.

Tableau 10.6-4  
**Distances de visibilité à l'arrêt en fonction de la pente (Catégorie 2)**

Vitesse de base (km/h)	Distance de visibilité dans une pente (m)			
	En montée et jusqu'à une descente inférieure à 3 %	Descente de 3 % à 6 %	Descente de 6 % à 9 %	Descente supérieure à 9 %
40	75	80	80	Entrée Interdite
50	100	105	110	
60	120	130	135	
70	145	160	170	
80	175	195	210	
90	200	230	245	
100	225	255	285	

### 10.7.2 Nombre d'accès par lot

Il faut réduire au minimum le nombre d'accès. Les besoins en desserte de la propriété riveraine ne doivent pas affecter sérieusement la fonction et les conditions d'utilisation de la route.

Cette limitation des points d'accès est en relation avec la largeur de la façade du lot. La restriction du nombre d'accès réduit le nombre d'aires conflictuelles et améliore les conditions des manœuvres de virage.

Enfin, précisons que deux ou plusieurs propriétaires riverains peuvent, par entente écrite, construire une entrée mitoyenne desservant leur propriété respective. Cette entrée mitoyenne doit respecter les normes

contenues dans le présent chapitre. Un permis d'accès doit être délivré à tous les propriétaires desservis par l'entrée mitoyenne. Ce permis doit souligner qu'il y a eu accord préalable de toutes les parties et que la desserte de leur propriété se fait par cette entrée.

### 10.7.3 Accès en marche avant

Afin d'assurer l'accès à la route en marche avant sur les routes à vitesse élevée et à fort débit de circulation, le Ministère peut autoriser la construction de différents types d'aménagements tels que l'entrée en U (voir figure 10.7-1) ou suggérer un aménagement en T (voir figure 10.7-2).

Tome <b>I</b>
Chapitre <b>10</b>
Page <b>8</b>
Date <b>2005 06 15</b>

**ACCÈS**

Autorisé pour publication par :  
 Sous-ministre adjointe  
 Direction générale des  
 infrastructures et des technologies

*A. M. Leslerc*  
 Anne-Marie Leslerc, Ing., M. Ing.

**NORME**

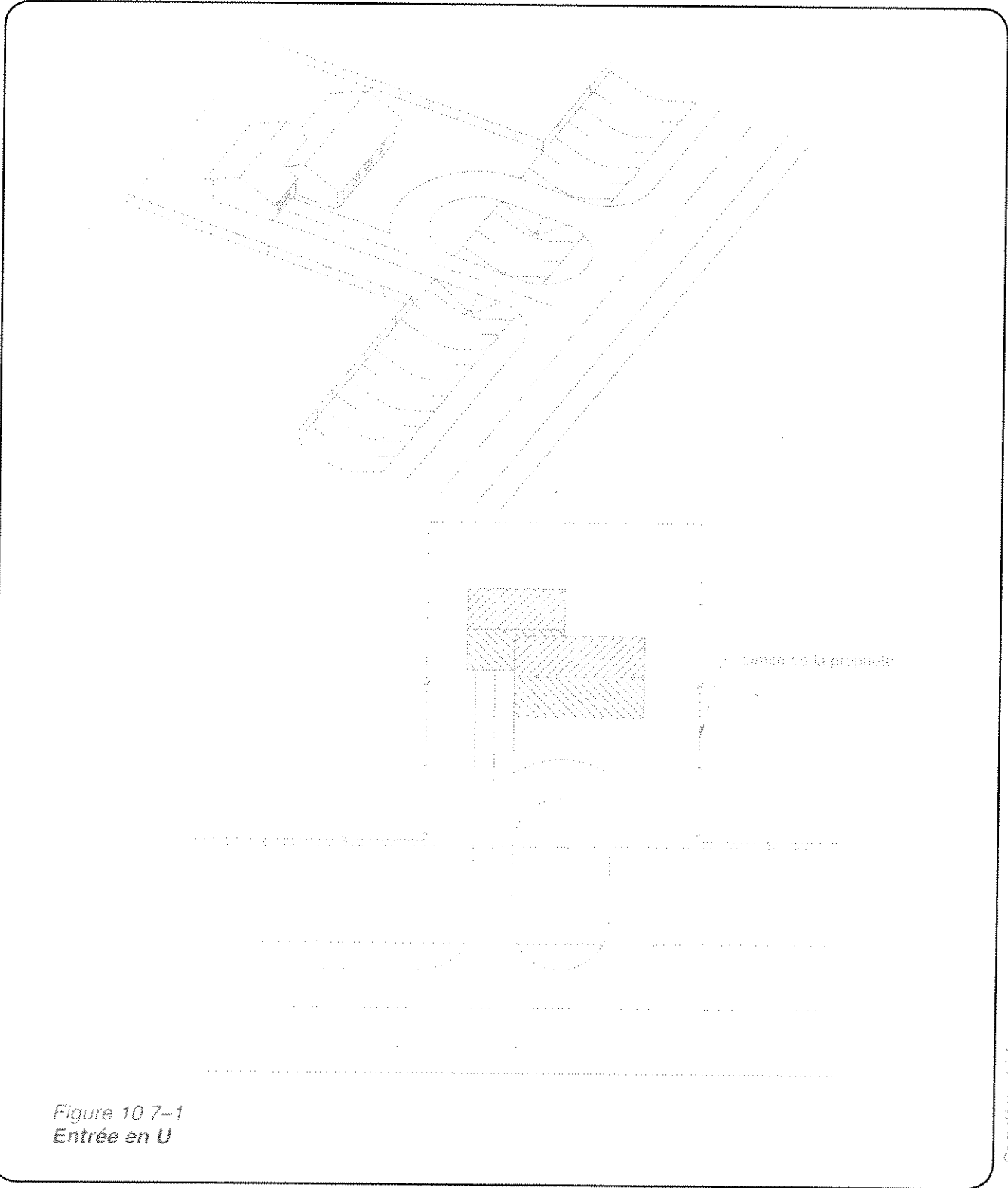


Figure 10.7-1  
Entrée en U

Complément à la norme



**ACCÈS**

**NORME**

Autorisé pour publication par :  
 Sous-ministre adjointe  
 Direction générale des  
 infrastructures et des technologies

*AM Lederc*  
 Anne-Marie Lederc, Ing., M. Ing.

Tome	I
Chapitre	10
Page	9
Date	2005 06 15

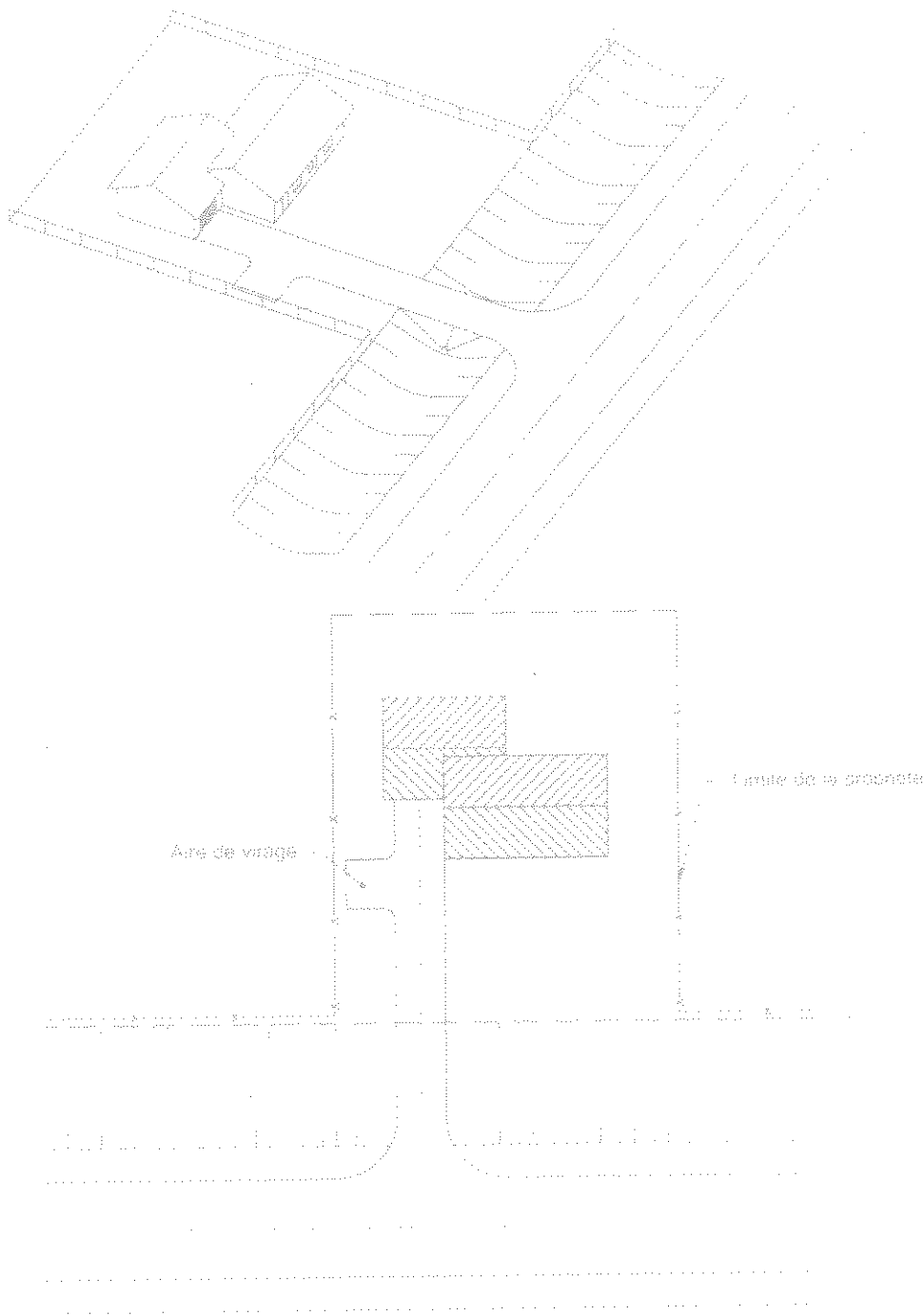


Figure 10.7-2  
 Entrée en T