



Le 23 octobre 2008

Madame Anne Lacoursière
Conseillère en communication
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Projet de réaménagement de la route 132 à Chandler

Madame,

En référence au dossier mentionné, le MTQ vous soumet les réponses aux questions du 17 octobre 2008 :

- 1. Lors de la deuxième partie d'audience publique, un participant a mentionné qu'un relevé sonore a été effectué sur la route Albert. Pouvez-vous fournir à la commission les résultats de ce relevé? À quelles fins ce relevé a-t-il servi ?**

Des relevés ont été effectivement réalisés dans le secteur, notamment à la hauteur du numéro civique 4, route Albert, qui est une propriété voisine de celle de M. Lorenzo Albert. Ces relevés ont été faits le 29 août 2000. C'est sur la base de ces mesures de niveau de bruit que les impacts sonores du projet ont été estimés et que ces données ont été incluses dans l'étude d'impact (*rapport principal, page 68, point 3.9.1, Niveau de bruit relevé, 2^e paragraphe*). Pour les inventaires sonores réalisés dernièrement (septembre 2008), seul le site du numéro civique 384, route 132, a fait l'objet de relevé.

- 2. Existe-t-il une politique au ministère des Transports qui fixe les critères permettant de délimiter des zones de nonaccès le long des routes de déviation ou de contournement ? Dans l'affirmative, veuillez indiquer l'entrée en vigueur de cette politique et expliquer les objectifs visés par cette dernière.**

Il y a une norme rattachée à la Loi sur la voirie (L.R.Q., c.V-9), articles 22 et 22.1. Ces articles de la loi mentionnent, entre autres, que « le

ministre peut interdire ou limiter l'accès à une route aux endroits qu'il détermine. De plus, une servitude de non-accès acquise par le ministre ne peut être levée, diminuée ou rendue inopérante qu'avec le consentement du ministre aux conditions qu'il détermine ». Dans la norme du ministère des Transports appelée *Servitude de non-accès*, au *Tome 1, chapitre 11, page 1, article 11.3, Principes généraux*, il y est spécifié : « Dans le cas d'une route nationale, les croisements à niveaux sont tolérés. Sur les nouveaux corridors, l'accès à la propriété est interdit. Il est aussi restreint sur les routes existantes de façon à protéger la vocation première de la route nationale qui est la circulation. » Il est également dit : « Il faut exclure les accès à la propriété lors de la construction d'une voie servant à contourner une municipalité, peu importe la classification de la route. Une autorisation de passage peut cependant être accordée pour des accès aux terres agricoles », et nous pouvons ajouter également pour des accès à des terres forestières.

Ainsi, le réaménagement de la route 132, dans le secteur à l'est de la rivière de l'Anse-aux-Canards, vise un contournement sécuritaire de l'agglomération de Pabos Mills. Ce tronçon de route comporte plusieurs problématiques d'accès, d'intersections et de courbes rendant la visibilité déficiente et la sécurité des usagers compromise. Ce contournement est projeté afin d'augmenter la sécurité des usagers par une diminution des accès, une amélioration du profil de la route et des distances de visibilité. L'ajout de non-accès sur l'ensemble du contournement concourt à l'atteinte de l'objectif de diminuer les conflits entre le trafic de transit et local.

Nous espérons le tout à votre satisfaction et vous prions de recevoir, Madame, nos salutations les meilleures.

Le chef du Service des inventaires
et du Plan,



VICTOR BÉRUBÉ, ing.

VB/SR/mcp

p. j. (2)

c. c. M^{me} Janine Banville, conseillère en communication

L.R.Q., chapitre V-9

LOI SUR LA VOIRIE

22. Le ministre peut interdire ou limiter l'accès à une route, aux endroits qu'il détermine.

Accès interdit.

Par ailleurs, est interdit tout accès entre deux routes contiguës dont la gestion d'au moins une d'entre elles incombe au ministre; cette interdiction subsiste si la gestion de la route qui incombe au ministre est dévolue à une municipalité ou si l'une des routes est fermée.

Exception.

Les dispositions du deuxième alinéa ne s'appliquent pas aux accès existant le 16 décembre 2005.

1992, c. 54, a. 22; 2005, c. 48, a. 2.

Servitude de non-accès.

22.1. Une servitude de non-accès en faveur d'une route, même en regard d'une route visée au deuxième alinéa de l'article 2, ou une interdiction ou une limitation d'accès prévue à l'article 22 ne peut être levée, diminuée ou rendue inopérante qu'avec le consentement du ministre et aux conditions qu'il détermine.

1998, c. 35, a. 3; 2005, c. 48, a. 3.

11.1 Introduction

La servitude de non-accès a pour but d'empêcher l'accès direct à la route à partir des propriétés adjacentes.

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. Selon les articles 22 et 22.1 de cette loi, le ministre peut interdire ou limiter l'accès à une route aux endroits qu'il détermine. De plus, 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.

11.2 Référence

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

AUTRE DOCUMENT :

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ)

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

11.3 Principes généraux

Les principes encadrant la gestion des accès sont présentés au chapitre 10 « Accès » du présent tome.

L'autoroute favorise la circulation libre et exclut tout croisement à niveau. Les routes transversales sont à niveaux différents et les échangeurs sont les seuls points d'entrée et de sortie.

Dans le cas d'une route nationale, les croisements à niveau sont tolérés. Sur les nouveaux corridors, l'accès à la propriété est interdit. Il est aussi restreint sur les routes existantes de façon à protéger la vocation première de la route nationale qui est la circulation.

Sur une route régionale ou collectrice, l'accès aux propriétés est toléré. Cependant, le Ministère doit acquérir une servitude de non-accès pour assurer la sécurité et réduire les possibilités d'accidents aux carrefours plans, aux ponts d'étagement, aux approches d'un pont et aux endroits où la distance de visibilité à l'arrêt est inférieure aux exigences du chapitre 7 « Distance de visibilité » du présent tome.

Il faut aussi exclure les accès à la propriété lors de la construction d'une voie servant à contourner une municipalité, peu importe la classification de la route. Une autorisation de passage peut cependant être accordée pour des accès aux terres agricoles.

Les longueurs de servitude de non-accès montrées dans les dessins normalisés sont des minimums qui doivent être, sauf exception, établis de chaque côté de la route secondaire vis-à-vis l'une de l'autre et à 90 degrés par rapport à la ligne du centre de la route.

Le concepteur doit vérifier si les longueurs des servitudes de non-accès permettent d'assurer la sécurité et la mobilité.

La servitude de non-accès fixée au moment de la conception est acquise en fonction des conditions existantes au moment de la réalisation d'un projet.

11.4 Longueurs de servitude de non-accès

11.4.1 Pont d'étagement d'une autoroute et d'une route secondaire

Au croisement d'une route secondaire et d'une autoroute, la longueur de servitude de non-accès à établir sur la route est déterminée par le point de rencontre du nouveau profil avec une surface fictive. Cette surface est située à 2 m au-dessus du terrain naturel lorsque la route secondaire passe au-dessus de l'autoroute et à 2 m sous le terrain naturel si la route passe en dessous de l'autoroute.