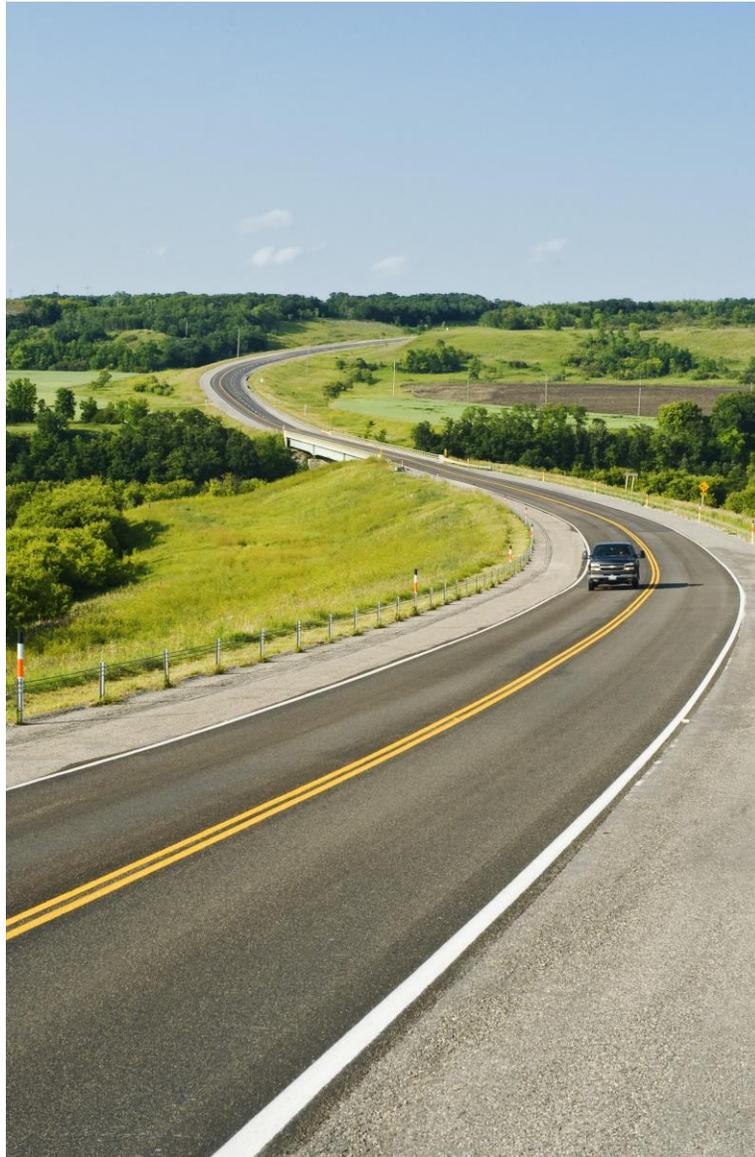


Guide de présentation d'une demande de permis

Aménagement contigu aux routes provinciales



Infrastructure

Division du génie routier et des opérations

Direction de la planification et de la conception des routes

Février 2019

TABLE DES MATIÈRES

1	Introduction	1
1.1	La Loi sur la modernisation des lois relatives à la circulation et au transport.....	1
1.2	<i>Plan de sécurité routière du Manitoba</i>	2
2	Le réseau routier provincial	3
2.1	En quoi consiste la gestion des voies d'accès?	3
2.2	Quand faut-il un permis?	4
2.3	Où faut-il un permis? Comparaison des emprises routières et des zones contrôlées	5
2.4	Classement des routes.....	6
3	Aménagement du site	7
3.1	Stratégies et exigences en matière de planification de l'aménagement du site : 7	
3.2	Espacement entre les voies d'accès	9
3.3	Constructions	10
3.4	Exigences relatives au promoteur	10
4	Panneaux publicitaires privés	11
4.1	Lisibilité des panneaux et distraction du conducteur	11
4.2	Construction, emplacement et position sécuritaires	12
4.3	Position, emplacement et conception d'un panneau à l'extérieur des lieux	12
5	Sentiers	13
5.1	Stratégies de planification des sentiers	13
5.2	Traversées routières et signalisation.....	13
6	Processus de délivrance de permis	14
7	Coordonnées	18
	Annexe A – Carte de la zone contrôlée	19
	Annexe B – Réseau routier provincial – Carte provisoire de classement par fonction	20

1 INTRODUCTION

En vertu de la Loi sur la modernisation des lois relatives à la circulation et au transport (LMCT), dans laquelle les routes provinciales incluent les routes provinciales à grande circulation, les routes provinciales secondaires et les voies d'accès provinciales, il est nécessaire d'obtenir un permis du ministre de l'Infrastructure pour effectuer un aménagement contigu aux routes provinciales. Ce pouvoir de délivrer des permis pour l'aménagement contigu aux routes provinciales est délégué à la Direction de la planification et de la conception des routes d'Infrastructure Manitoba.

Le présent guide a pour objet d'informer les promoteurs des points suivants :

- quand, où et pourquoi des permis sont requis;
- les exigences en matière de permis concernant les voies d'accès, les constructions, les panneaux et l'aménagement de sentiers;
- le processus d'examen des demandes de permis d'Infrastructure Manitoba.

Le présent guide expose également la façon dont les permis contribuent à *Destination zéro : Plan de sécurité routière du Manitoba*.

1.1 LA LOI SUR LA MODERNISATION DES LOIS RELATIVES À LA CIRCULATION ET AU TRANSPORT

Le gouvernement du Manitoba a adopté le projet de loi 14 intitulé la Loi sur la modernisation des lois relatives à la circulation et au transport (LMCT) le 4 juin 2018. Le 1^{er} mars 2019 marquera son entrée en vigueur. La LMCT est une mesure législative qui :

- abroge deux lois existantes : la Loi sur la voirie et le transport et la Loi sur la protection des voies publiques.
- crée une nouvelle loi : la Loi sur les infrastructures de transport
- apporte des modifications à d'autres lois existantes, notamment le Code de la route ainsi que la Loi sur les conducteurs et les véhicules.

La LMCT vise ce qui suit :

- réduire les lourdeurs administratives et à éliminer le chevauchement;
- donner aux municipalités davantage voix au chapitre;
- simplifier les processus, tant externes qu'internes du gouvernement.

Avant l'adoption de la LMCT, le Conseil routier délivrait des permis pour les voies d'accès, les constructions, les panneaux publicitaires et l'aménagement de sentiers le long des routes provinciales à grande circulation, et Infrastructure Manitoba délivrait des permis similaires pour les routes provinciales secondaires et les voies d'accès provinciales. Cette séparation des tâches

a créé une certaine confusion chez les promoteurs qui ne savaient pas à quel processus ils devaient recourir. Le Conseil devait également tenir des audiences publiques avant de prendre des décisions, ce qui contribuait à ce que le processus de délivrance de permis du Conseil routier prenne plusieurs semaines.

Les modifications apportées en vertu de la LMCT ont également dissous le Conseil routier. Infrastructure Manitoba examinera les demandes de permis relatives à l'emplacement des voies d'accès (ainsi que des constructions, des panneaux et des sentiers contigus) aux routes provinciales à grande circulation, aux routes provinciales secondaires et aux voies d'accès provinciales. Ces mesures permettront d'améliorer le service au public, puisque les demandeurs n'auront plus à s'adresser à différents fournisseurs qui offrent essentiellement les mêmes services ni à se présenter devant le Conseil routier.

1.2 **PLAN DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DU MANITOBA**

Le document *Plan de sécurité routière du Manitoba* souligne l'importance d'une approche axée sur un système sûr pour améliorer la sécurité routière.

Une approche axée sur un système sûr se concentre sur ce qui suit :

- *concevoir des infrastructures qui pardonnent les erreurs et protègent les usagers de la route vulnérables;*
- *veiller à ce que les limites de vitesse soient sécuritaires et appropriées et que les vitesses soient gérées de façon à ce que les autres éléments du système routier fonctionnent comme prévu;*
- *sensibiliser le public aux possibilités de prévention des collisions et lui inculquer une culture de la sécurité routière;*
- *veiller à ce que les véhicules soient conçus, construits et réparés aussi sécuritairement que possible.*

Une approche axée sur un système sûr exige un engagement et une collaboration de tous les niveaux de gouvernement et des intervenants du secteur privé qui ont un intérêt mutuel dans la sécurité routière. Elle exige aussi une planification stratégique, une réflexion à long terme et des engagements de financement soutenus.

Voici quelques exemples de la façon dont les permis contribuent à une approche axée sur un système sûr :

- Les voies d'accès routières dangereuses peuvent être créées par un emplacement inapproprié des voies d'accès et un grand nombre de voies d'accès, étant donné que les véhicules routiers peuvent disposer de très peu de temps pour réagir aux véhicules qui

s'engagent sur une route, la quittent ou la traversent (particulièrement aux endroits déroutants ou inattendus). Les routes à haute vitesse exposent les usagers à un risque plus élevé de décès ou de blessures graves sur les routes.

- Des routes impitoyables sont également attribuables au nombre trop élevé de voies d'accès. Les voies d'accès constituent des obstacles physiques à l'intérieur des emprises routières. Si un véhicule quitte la chaussée d'une route pour une raison quelconque, il risque de se retrouver dans le fossé et d'atteindre une voie d'accès. Par conséquent, un nombre réduit de voies d'accès signifie moins de dangers dans les emprises, ce qui se traduit finalement par des routes plus sûres.
- Des routes impitoyables peuvent également résulter de panneaux contigus des routes placés de façon inappropriée. Les véhicules routiers peuvent, dans une situation d'urgence, utiliser les fossés pour éviter une collision, puis retourner sur la route. Les panneaux placés de façon inappropriée peuvent constituer des dangers pour ces véhicules.
- Le contrôle des panneaux, des voies d'accès et des constructions permet de réduire le nombre de cas de conduite inattentive et de fournir un réseau routier plus sécuritaire et plus efficace à tous les usagers.
- Les points de croisement de sentiers non sécuritaires peuvent placer les usagers des sentiers (qui sont des usagers de la route vulnérables) et les automobilistes dans des situations dangereuses, surtout là où les forts volumes de circulation et les vitesses élevées ne permettent pas aux usagers des sentiers de traverser la route en toute sécurité à un endroit précis.

2 LE RÉSEAU ROUTIER PROVINCIAL

Le réseau routier provincial assure la connectivité des personnes et des marchandises dans l'ensemble de la province, favorisant ainsi le bien-être socioéconomique du Manitoba. Les permis représentent un moyen pour Infrastructure Manitoba de s'assurer que les besoins provinciaux en matière de connectivité soient satisfaits tout en guidant l'aménagement local.

2.1 EN QUOI CONSISTE LA GESTION DES VOIES D'ACCÈS?

La gestion des voies d'accès est le contrôle systématique de l'emplacement, de l'espacement, de la conception et de l'utilisation des entrées, des intersections et des installations de transport actif sur une route, le long d'une route ou contigus à celle-ci. Le principal objet de la gestion des voies d'accès consiste à fournir un accès à l'aménagement d'un bien-fonds pour les véhicules de manière à préserver la sécurité et l'intégrité fonctionnelle du réseau routier. Elle peut également prendre en compte l'accès à l'aménagement d'un bien-fonds par d'autres moyens de transport (p. ex., la marche et le cyclisme).

Le degré approprié de contrôle de l'accès varie selon les fonctions et les caractéristiques de circulation d'une route, l'utilisation du bien-fonds attendant et les objectifs de planification à long terme. Les priorités ci-après guident Infrastructure Manitoba dans la prise de décisions concernant la gestion des voies d'accès :

- les routes constituent une ressource publique importante;
- la construction, l'amélioration, le remplacement et l'entretien des routes coûtent très cher;
- la gestion des voies d'accès permet de prolonger la durée de vie des routes, de maintenir des niveaux acceptables de sécurité publique et de réduire la congestion routière;
- la valeur foncière à long terme et la viabilité de l'aménagement attendant seront maintenues;

le contrôle de l'accès ne vise pas à empêcher l'aménagement, mais plutôt à le guider tout en gérant l'efficacité et la sécurité du corridor routier.

2.2 QUAND FAUT-IL UN PERMIS?

Il est nécessaire d'obtenir un permis auprès d'Infrastructure Manitoba pour l'une ou l'autre des fins suivantes :

- un aménagement réalisé à l'intérieur de la zone contrôlée d'une route provinciale (c.-à-d. toute construction au-dessus et au-dessous de la route ou sur le sol);
- les routes municipales et (ou) les sentiers donnant accès à une route provinciale;
- les voies d'accès privées sur les routes provinciales;
- les sentiers ou les services publics situés à l'intérieur des zones contrôlées;
- les panneaux installés à l'intérieur des zones contrôlées.

Recommandations générales à l'intention des promoteurs et des demandeurs

1. Consulter Infrastructure Manitoba dès les premières étapes du processus de planification pour veiller à ce que les exigences soient respectées. Dans certains cas, il est recommandé de communiquer avec Infrastructure Manitoba avant l'achat des biens-fonds.
2. Tous les permis d'Infrastructure Manitoba sont requis avant d'entreprendre les travaux de construction.
3. Les lois provinciales ci-après peuvent s'appliquer aux promoteurs (remarque – d'autres lois peuvent aussi s'appliquer) :
 - a. Code de la route;
 - b. Loi sur les véhicules à caractère non routier;

2.3 OÙ FAUT-IL UN PERMIS? COMPARAISON DES EMPRISES ROUTIÈRES ET DES ZONES CONTRÔLÉES

Les biens-fonds sont réservés aux routes provinciales pour assurer un flux de circulation sécuritaire à l'échelle de la province. Les terres de la Couronne destinées à l'exploitation des routes provinciales portent le nom officiel d'« emprises routières ». Une emprise routière comprend la chaussée ainsi que les fossés, les installations de drainage et la signalisation routière. La zone contrôlée de la route est créée pour protéger les futurs élargissements et améliorations de la route et son exploitation ultérieure.

Les zones contrôlées se composent de lignes et de cercles, selon qu'ils s'appliquent à un tronçon de route ou à une intersection respectivement (consulter la carte des zones contrôlées figurant à l'annexe A). Les dimensions suivantes s'appliquent :

- lignes de contrôle : une largeur de 38,1 m sur toutes les routes provinciales secondaires et certaines routes provinciales à grande circulation et de 76,2 m sur les routes provinciales à grande circulation inférieures à 38,1 m.
- cercles de contrôle : un rayon de 457,2 m, de 304,8 m ou de 152,4 m selon les besoins à long terme de l'intersection.

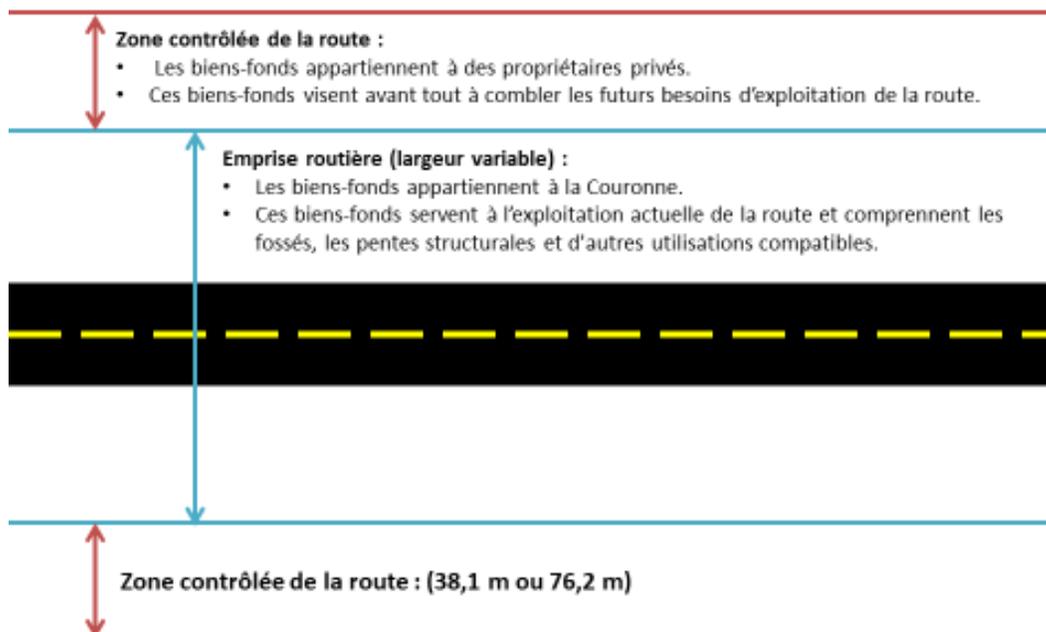


Figure 1 : Comparaison de l'emprise routière et de la zone contrôlée (consulter la carte des zones contrôlées figurant à l'annexe A)

2.4 CLASSEMENT DES ROUTES

Les routes provinciales du Manitoba sont classées de manière à permettre une conception, des activités et des décisions en matière d'entretien qui sont stratégiques. Le système de classement fonctionnel vise expressément l'accès et la mobilité, comme le décrit la présente section (consulter la carte du classement par fonction des routes provinciales figurant à l'annexe B). Remarque : la présente section s'applique expressément au contexte rural.

- **Autoroutes** : routes dont l'accès est entièrement contrôlé comportant des séparations de niveaux à tous les carrefours ainsi que des passages à niveau.
- **Routes express** : en règle générale, routes à voies multiples et à chaussées séparées (ou routes qui pourraient ou devraient devenir à voies multiples au cours des 30 prochaines années) qui accueillent d'importants volumes de circulation à vitesses élevées et dont les conditions ressemblent à celles de la vitesse de croisière. Elles relient (et parfois contournent) les métropoles et les grandes villes. Pour maintenir le flux et la sécurité du trafic de transit, l'accès direct aux propriétés est normalement éliminé.
- **Artères (principales et secondaires)** : en règle générale, routes à deux voies et, dans certains cas, routes à voies multiples qui accueillent d'importants volumes de circulation à vitesses élevées. Pour maintenir le flux et la sécurité du trafic de transit, l'accès direct aux biens-fonds attenants peut être restreint, mixte/combiné ou éliminé.
- **Routes collectrices** : en règle générale, il s'agit de routes à deux voies qui accueillent la circulation des routes locales et qui la dirigent vers des artères ou la répartissent des artères aux routes locales. Elles desservent directement les aménagements. Les routes collectrices assument de façon égale les fonctions de fluidité de la circulation et d'accès à un bien-fonds.
- **Routes locales** : routes qui desservent directement les résidences et d'autres aménagements, leur fonction est locale.

Certaines routes qui relèvent de la compétence d'Infrastructure Manitoba servent de routes locales et (ou) de routes urbaines. Il s'agit habituellement de routes qui donnent accès à des routes provinciales secondaires ou à d'autres routes où la limite de vitesse est basse (où la vitesse affichée est inférieure à 70 km/h) et qui traversent des collectivités locales. La principale fonction d'une route locale ou d'une route urbaine est l'accès. La fonction prévue de ces routes consiste à permettre aux véhicules d'atteindre des propriétés. Bien qu'un nombre plus élevé de points d'accès puisse être autorisé dans de tels cas, il faut néanmoins éviter une multitude de voies d'accès. Les contraintes de conception géométrique devraient être prises en compte au moment de déterminer l'emplacement des points d'accès sur les routes locales.

Mobilité et accès

Les principales différences entre ces catégories sont axées sur la mobilité et l'accès à un bien-fonds. Par exemple, la priorité des routes express est la mobilité jumelée au contrôle de l'accès aux installations et à l'accès limité aux biens-fonds. Dans le cas des routes locales, l'accès aux biens-fonds ou aux installations devient prioritaire, et la mobilité est reléguée au

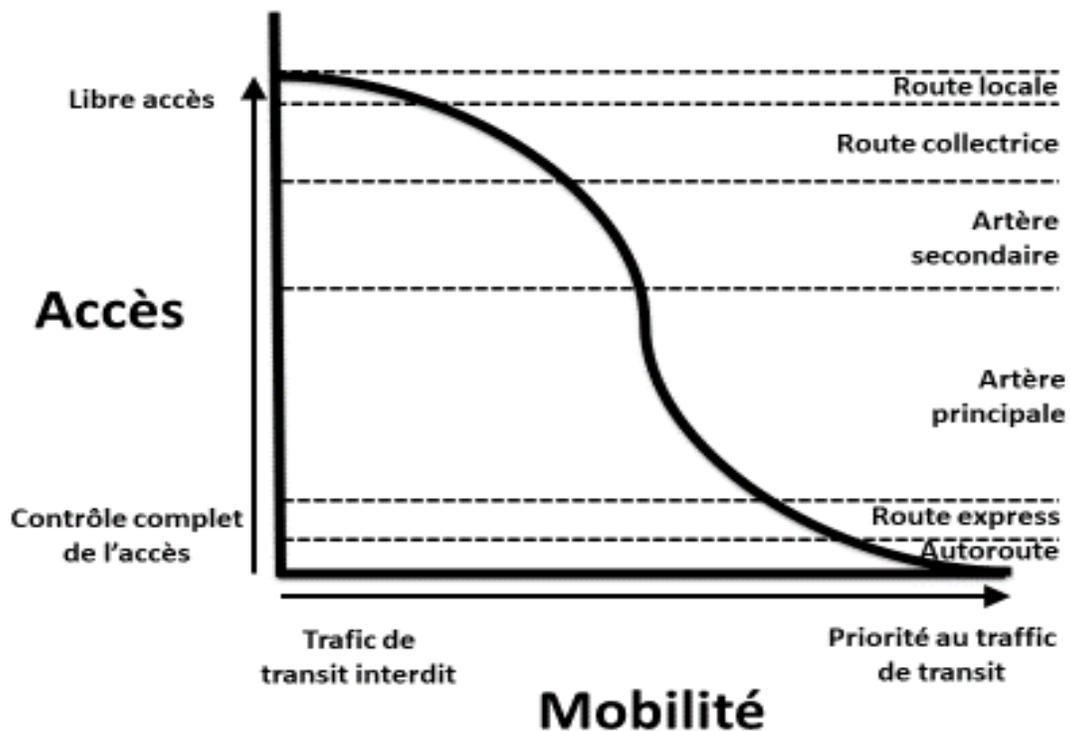


Figure 2 : Lien entre l'accessibilité et la mobilité en fonction des catégories de routes

3 AMÉNAGEMENT DU SITE

3.1 STRATÉGIES ET EXIGENCES EN MATIÈRE DE PLANIFICATION DE L'AMÉNAGEMENT DU SITE :

L'emplacement d'un aménagement par rapport au réseau routier est un facteur important qu'il convient de prendre en compte au début de la planification. En règle générale, les routes provinciales sont destinées à accueillir la circulation interrégionale et interprovinciale. Le rôle qui consiste à donner accès aux aménagements individuels convient davantage aux routes intérieures (et non aux routes provinciales). Au moment de planifier un aménagement, les points

ci-après devraient être pris en considération pour déterminer l'emplacement et la conception les plus appropriés.

1. **Réfléchir à l'utilisation des biens-fonds ET au transport** : avant d'approuver un lotissement ou un changement de zonage, il convient de déterminer les conceptions et améliorations des routes seront nécessaires pour soutenir l'aménagement et établir un lien avec les régions voisines.
2. **Recenser et prévoir les zones de croissance** : un aménagement progressif et mal coordonné ne se traduira pas par une collectivité où il fait bon vivre ni à un climat propice aux affaires. Il importe de soutenir la croissance économique en planifiant un réseau local à l'appui de l'aménagement et en investissant dans celui-ci.
3. **Élaborer une structure hiérarchique complète des routes** : une collectivité viable requiert une variété de voies routières organisées en réseau intégré. Les autoroutes, les routes express et les artères servent à effectuer de longs déplacements à vitesse élevée et ont pour objet de transporter efficacement de grands volumes de circulation. Les rues et les routes collectrices locales sont habituellement des routes de moindre volume qui donnent accès aux résidences et aux entreprises. Il importe de reconnaître que différentes routes servent des fins différentes.
4. **Éviter l'urbanisation linéaire** : un aménagement commercial peut être contigu à une route et être visible de celle-ci, mais il devrait être accessible par un réseau routier local qui vient compléter le réseau routier provincial. L'urbanisation linéaire, ou l'aménagement contribuant à l'établissement d'une rangée de lots qui font face à une route provinciale et qui nécessitent un raccordement direct à celle-ci, est interdite.

Urbanisation linéaire

L'urbanisation linéaire, ou l'aménagement contribuant à l'établissement d'une rangée de lots qui font face à une route provinciale et qui nécessitent un raccordement
5. **Relier les rues locales entre les lotissements** : offrir aux résidents des solutions de déplacement pratiques d'un quartier à un autre en reliant les rues locales d'un lotissement au suivant, sans pour autant avoir recours au réseau routier provincial.
6. **Concevoir des lotissements ayant accès aux rues locales** : éviter de concevoir des lots dont les entrées donnent sur les routes. Orienter les entrées des entreprises et des résidences vers des rues locales qui dirigent la circulation vers la route à des intersections soigneusement conçues et espacées.
7. **Appliquer de bons principes de planification du site** : placer les entrées loin des intersections et des voies de virage. Fournir suffisamment d'espace sur le site pour permettre les manœuvres de camions et les files de véhicules sans qu'il soit nécessaire de reculer sur une route. S'assurer que la visibilité est adéquate dans toutes les directions depuis une voie d'accès et à son approche. Les entreprises contiguës devraient prévoir des entrées partagées et un accès transversal pour que les clients puissent faire plusieurs arrêts sans s'engager sur une artère. Les voies d'accès ayant de forts volumes de circulation (comme celles associées à l'aménagement d'un important lotissement résidentiel ou commercial) peuvent nécessiter l'éclairage d'une intersection.

Exploitation et sécurité des routes existantes et futures

Les promoteurs doivent tenir compte d'autres éléments que l'exploitation et la sécurité des routes existantes. Les améliorations routières ainsi que les aménagements ou les réaménagements qui seront effectués dans les années à venir peuvent avoir une incidence sur les aménagements du site et du bien-fonds. Par exemple, Infrastructure Manitoba peut

3.2 ESPACEMENT ENTRE LES VOIES D'ACCÈS

Le réseau routier local a pour objet de permettre l'accès à un bien-fonds contigu à des fins économiques, récréatives ou résidentielles. La fonction principale du réseau routier est de permettre aux personnes de se déplacer en toute sécurité, que leur trajet soit intrarégional, interrégional ou interprovincial. La sécurité et l'efficacité d'une route diminuent à mesure qu'augmente la densité des voies d'accès et pourraient accroître les coûts des futures améliorations routières. Les normes relatives à la gestion des voies d'accès prolongent la durée de vie utile et réduisent les coûts de l'infrastructure routière.

Lorsqu'un aménagement est contigu au réseau routier provincial, il est préférable que toutes les voies d'accès partent depuis le réseau routier interne (et non à partir de routes provinciales) ou de la catégorie de routes la plus basse. Les voies d'accès donnant directement accès aux routes peuvent ne pas être approuvées. S'il est possible et pratique de créer une voie d'accès à la route, Infrastructure Manitoba cherchera à approuver les voies d'accès aux limites de la propriété pour une utilisation partagée.

Exploitation et sécurité des routes existantes et futures

Lorsqu'un aménagement ne peut utiliser une voie d'accès provinciale existante et qu'une nouvelle voie d'accès est la seule solution de rechange, Infrastructure Manitoba encourage ce qui suit :

- maximiser l'espacement entre la nouvelle voie d'accès et la voie d'accès existante;
- placer toute nouvelle voie d'accès à une limite de propriété commune;

Les promoteurs devraient entreprendre la planification d'un site pour s'assurer que l'espacement entre les voies d'accès routières respecte la distance souhaitable pour une catégorie de routes en particulier. Comme il est expliqué à la section **Error! Reference source not found.**, chaque catégorie de route remplit un rôle différent pour donner accès aux aménagements et assurer la mobilité de la circulation interrégionale et interprovinciale.

- **Routes express** : elles ne donnent pas un accès direct aux propriétés. Tout accès ne se fait qu'aux jonctions de voies publiques approuvées, dont l'espacement minimal entre elles est de 1 600 m et, idéalement, de 6,5 à 9,5 km. Toutes les jonctions exigent que les intersections soient traitées de façon adéquate.
- **Artères principales** : l'espacement souhaitable entre les intersections de routes est de 1,6 km. La possibilité d'établir un espacement minimal de 800 m pour les voies d'accès privées est envisagée.
- **Artères secondaires** : l'espacement souhaitable entre les voies d'accès est de 800 m. La possibilité d'établir un espacement minimal de 400 m pour les voies d'accès privées est envisagée.
- **Routes collectrices** : l'espacement souhaitable entre les voies d'accès est de 400 m. La possibilité d'établir un espacement minimal de 200 m et de 100 m pour les voies d'accès privées est envisagée.
- **Routes locales** : un nombre plus élevé de points d'accès peut être autorisé, bien qu'il faille éviter une multitude de voies d'accès.

Un certain nombre de facteurs, combinés aux conditions particulières du site, sont examinés au moment de déterminer l'emplacement des voies d'accès routières :

- la distance par rapport aux courbes;
- la distance par rapport aux ponts;
- la distance par rapport aux voies ferrées;
- la distance par rapport à une intersection ou à un échangeur;
- l'incidence sur les installations de transport actif/sentiers;
- les distances de visibilité dans toutes les directions (depuis une voie d'accès et à son approche);
- les conditions topographiques.

3.3 CONSTRUCTIONS

Les exigences relatives au retrait de la construction sont examinées en fonction de chaque cas et dépendent de plusieurs facteurs, notamment :

- les exigences relatives à l'emprise routière existante et future;
- les exigences relatives à la visibilité du conducteur;
- le contexte local (c.-à-d. le milieu rural ou urbain, l'emplacement des constructions contiguës existantes, les exigences en matière de zone dégagée, les vitesses affichées, les activités de transport actif, etc.).

3.4 EXIGENCES RELATIVES AU PROMOTEUR

Infrastructure Manitoba peut demander ce qui suit à un promoteur, comme exigence ou condition de délivrance d'un permis. Les promoteurs sont généralement responsables de tous

les coûts liés à ces exigences, y compris tous les travaux d'amélioration requis sur la route et à l'emprise routière en raison de leur aménagement :

- des renseignements préliminaires sur la circulation ou une étude d'impact sur la circulation permettant de mieux comprendre les répercussions d'un aménagement sur les routes provinciales et la circulation sur les routes provinciales.
 - Les renseignements préliminaires sur la circulation pourraient inclure le volume de la circulation, le type de véhicules et leur répartition selon la direction.
 - Les études d'impact sur la circulation estiment la future circulation que peut créer un aménagement et examinent le caractère adéquat de l'infrastructure existante pour accueillir cette circulation. Ces études doivent être réalisées par un ingénieur qualifié.
- les améliorations apportées à la route, là où l'aménagement proposé requiert une voie d'accès privée directe ou une jonction de voie publique à la route;
- des renseignements sur le drainage pour veiller à ce que le nouvel aménagement n'ait aucune incidence sur le système de drainage de la route provinciale;
- les installations de transport actif.

4 PANNEAUX PUBLICITAIRES PRIVÉS

L'emplacement, la conception et l'éclairage des panneaux sont importants pour faire en sorte que les véhicules se déplacent en toute sécurité sans obstruction, de même que pour réduire les distractions au volant. La présente section vise tous les panneaux installés à l'intérieur de la zone contrôlée.

4.1 LISIBILITÉ DES PANNEAUX ET DISTRACTION DU CONDUCTEUR

Tous les panneaux devraient être faciles à lire et ne devraient pas distraire les conducteurs. La face avant du panneau doit être facilement visible par un conducteur ayant une vision normale à une distance de 100 m. L'emplacement du panneau ne doit pas masquer un autre panneau ou un dispositif de signalisation.

Les éléments ci-après devraient être évités :

1. les panneaux dont l'éclairage est variable, y compris toute lumière mobile, intermittente, scintillante et clignotante ou toute peinture ou tout matériau réfléchissant;
2. un panneau dont toute partie peut ou est censée bouger;
3. les panneaux comportant des messages qui défilent et changent;
4. les panneaux comportant des chevrons ou des flèches, lumineux ou non;
5. un panneau placé si près d'un autre panneau qu'il empêche un lecteur normal de le lire et de le comprendre s'il se déplace à la vitesse maximale autorisée sur la route.

4.2 CONSTRUCTION, EMBLACEMENT ET POSITION SÉCURITAIRES

Tous les panneaux doivent être fabriqués et placés de manière à réduire le risque de répercussions sur la sécurité et l'exploitation de la route, particulièrement dans le cas d'un panneau endommagé. Les exigences ci-après visent à s'en assurer :

1. le panneau doit être soutenu et solidement fixé au sol de façon à résister aux vents et aux autres éléments;
2. le panneau ne doit pas être érigé ou placé à une distance inférieure à :
 - a. trois mètres de l'emprise routière;
 - b. une distance établie par Infrastructure Manitoba;
 - c. une distance suffisamment éloignée du tronçon utilisé de toute route contiguë qui ferait en sorte que si le panneau tombait, il ne se retrouverait pas sur ce tronçon de route;
 - d. à la distance la plus grande mentionnée ci-dessus.

4.3 POSITION, EMBLACEMENT ET CONCEPTION D'UN PANNEAU À L'EXTÉRIEUR DES LIEUX

Dans le cas des panneaux à l'extérieur des lieux (un panneau qui ne se trouve pas sur le bien-fonds où est exploitée l'entreprise ou est exercée l'activité visée par celle-ci ou à laquelle son sujet se rapporte), les exigences ci-après s'appliquent :

1. un panneau doit faire face à la circulation venant en sens inverse du même côté de la route que le sens de la circulation, sauf si la route contiguë au panneau est une zone où la vitesse a été modifiée ou une zone de limitation de vitesse;
2. un panneau ne doit pas être érigé ou placé à une distance inférieure à :
 - a. 200 mètres d'une intersection importante (distance mesurée du début à la fin des voies de virage, des voies d'accélération, etc.);
 - b. 200 mètres, distance mesurée le long de la ligne médiane du tronçon droit d'une route depuis l'endroit où commence la courbe d'une route, sauf si la courbe se trouve dans une zone où la vitesse a été modifiée ou une zone de limitation de vitesse;
 - c. deux kilomètres d'un échangeur (distance mesurée du début à la fin des voies de virage, des voies d'accélération, etc.);
 - d. 200 mètres d'un passage à niveau;
 - e. 200 mètres de tout autre panneau, y compris ceux placés à l'extérieur de la zone contrôlée;
 - f. un mètre du sol.
3. Un panneau ne peut contenir plus de 12 mots ou symboles.

5 SENTIERS

5.1 STRATÉGIES DE PLANIFICATION DES SENTIERS

Infrastructure Manitoba collaborera avec les gouvernements locaux et les responsables de l'aménagement des sentiers pour faire en sorte que les installations de transport actif soient bien planifiées et conçues pour protéger l'exploitation et la sécurité de la route. Pour obtenir de plus amples renseignements sur la planification des sentiers à l'intérieur des emprises routières et des zones contrôlées, veuillez consulter *Guidelines for the Construction of Recreational Trails on or in Proximity to a Departmental Road*.

Au moment de planifier un sentier, il importe d'établir la priorité des caractéristiques ci-après pour assurer aux usagers une expérience à la fois sécuritaire et agréable.

1. **Sécurité** Un réseau sécuritaire réduit le nombre d'intersections et d'interactions avec les automobilistes, et ne présente aucun danger pour les usagers.
2. **Liaisons efficaces** Un réseau aux liaisons efficaces est continu, direct et pratique, de sorte que les gens puissent facilement se déplacer à travers des espaces naturels ou vers des destinations précises, sans utiliser les routes provinciales.
3. **Esthétique** Le paysage, l'éclairage, les œuvres d'art, l'aménagement paysager et d'autres installations et caractéristiques de conception créent un environnement confortable, sûr et agréable qui est accueillant pour les usagers.
4. **Accessibilité** Un sentier accessible tient compte de tous les usagers, y compris les différents modes de transport, les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite. Bien que tous les sentiers ne soient pas conçus pour l'ensemble des usagers, il convient de fournir les renseignements nécessaires pour s'assurer que tous les usagers soient conscients des risques.

5.2 TRAVERSÉES ROUTIÈRES ET SIGNALISATION

Toutes les traversées routières exigent l'approbation d'Infrastructure Manitoba. Infrastructure Manitoba pourrait pendre en considération les traversées routières qui respectent les critères minimaux suivants :

1. toutes les traversées routières doivent être visibles pour les conducteurs de longue distance et être situées à une distance sécuritaire qui leur permet de réagir aux usagers du sentier traversant la route;
2. la traversée devrait normalement croiser la route à un angle de 90 degrés;
3. le sentier doit approcher et croiser la route à la même hauteur que celle des voies routières contiguës;
4. il est interdit de traverser plus de trois voies de circulation, sauf si un refuge piétonnier est accessible ou si la traversée est située à une intersection à feux ou à une intersection à quatre panneaux d'arrêt;

5. dans la mesure du possible, la traversée devrait être située à une intersection existante;
6. la traversée routière devrait être conçue de façon à conserver la configuration de drainage des fossés existants à la satisfaction d'Infrastructure Manitoba et de Développement durable Manitoba.

La signalisation routière des sentiers aménagés dans la zone contrôlée de la route exige un permis d'Infrastructure Manitoba.

6 PROCESSUS DE DÉLIVRANCE DE PERMIS

Ce document décrit en détail le processus, comme le montre le diagramme de flux ci-après (figure 3), qu'utilisera Infrastructure Manitoba pour examiner les demandes d'accès aux constructions ainsi que d'emplacement des constructions, des panneaux et des sentiers contigus aux routes provinciales.

Présentation d'une demande

Les formulaires de demande concernant les voies d'accès, les constructions et les panneaux contigus à une route provinciale peuvent être présentés :

- en ligne;
- par la poste;
- en personne à n'importe quel bureau régional d'Infrastructure Manitoba;
- en personne à la Direction de la planification et de la conception des routes d'Infrastructure Manitoba située au 215, rue Garry, bureau 1420, Winnipeg (Manitoba) R3C 3P3.

Examen initial

Le personnel de la Direction de la planification et de la conception des routes examinera la demande pour vérifier si elle est complète et exacte.

Collecte de données, analyse et recommandation

La Direction de la planification et de la conception des routes enverra la demande au personnel régional d'Infrastructure Manitoba pour qu'il procède à une inspection du site et prépare un croquis pour le permis. Le plan du site indiquera toute préoccupation liée à la topographie ou toute question existante susceptible d'influer la décision concernant l'approbation (ou non).

Précisions

Au besoin, Infrastructure Manitoba communiquera avec le demandeur pour lui demander de fournir des renseignements supplémentaires ou des précisions (p. ex., certificat de titre, emplacement des constructions proposées, accès, panneaux et autorisation du propriétaire foncier).

Examen

Le personnel de la Direction de la planification et de la conception des routes examinera le croquis et les recommandations formulées par le personnel régional. Si d'autres renseignements sont requis, la Direction de la planification et de la conception des routes les demandera au personnel régional. La Direction de la planification et de la conception des routes prendra une décision préliminaire fondée sur les renseignements recueillis.

Approbation

Si la demande respecte toutes les politiques et toutes les normes internes, un permis est délivré assorti des conditions appropriées. Ces conditions peuvent comprendre des normes générales de construction de la voie d'accès, l'obligation de communiquer avec le chef du service de l'entretien local et une date butoir, de même que d'autres conditions possibles propres au permis.

Refus recommandé

Si la demande ne respecte pas les politiques et les normes, le personnel de la Direction de la planification et de la conception des routes communiquera avec le demandeur et discutera avec lui des solutions de rechange qui respecteraient ces politiques et des normes. Si aucune solution ne convient aux deux parties, la demande est envoyée à un comité interministériel aux fins d'examen.

Comité d'examen

Un comité composé de directeurs ou de directeurs généraux d'Infrastructure Manitoba et du ministère des Relations avec les municipalités examinera le dossier et rendra une décision. La correspondance appropriée sera ensuite envoyée au demandeur.

- Si la demande est approuvée, un permis sera envoyé au demandeur.
- Si la demande est refusée, la correspondance adressée au demandeur expliquera la raison du refus. Le processus d'appel sera également décrit dans la correspondance adressée au demandeur.

Appel

Un comité de direction nommé à la discrétion du ministre d'Infrastructure Manitoba examinerait le dossier et rendrait une décision d'appel. La correspondance appropriée serait ensuite envoyée au demandeur.

**PROCESSUS D'EXAMEN DES DEMANDES D'AMÉNAGEMENT
(pour les voies d'accès, les constructions et les panneaux) SUR LES ROUTES DÉCLARÉES**
LOI SUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

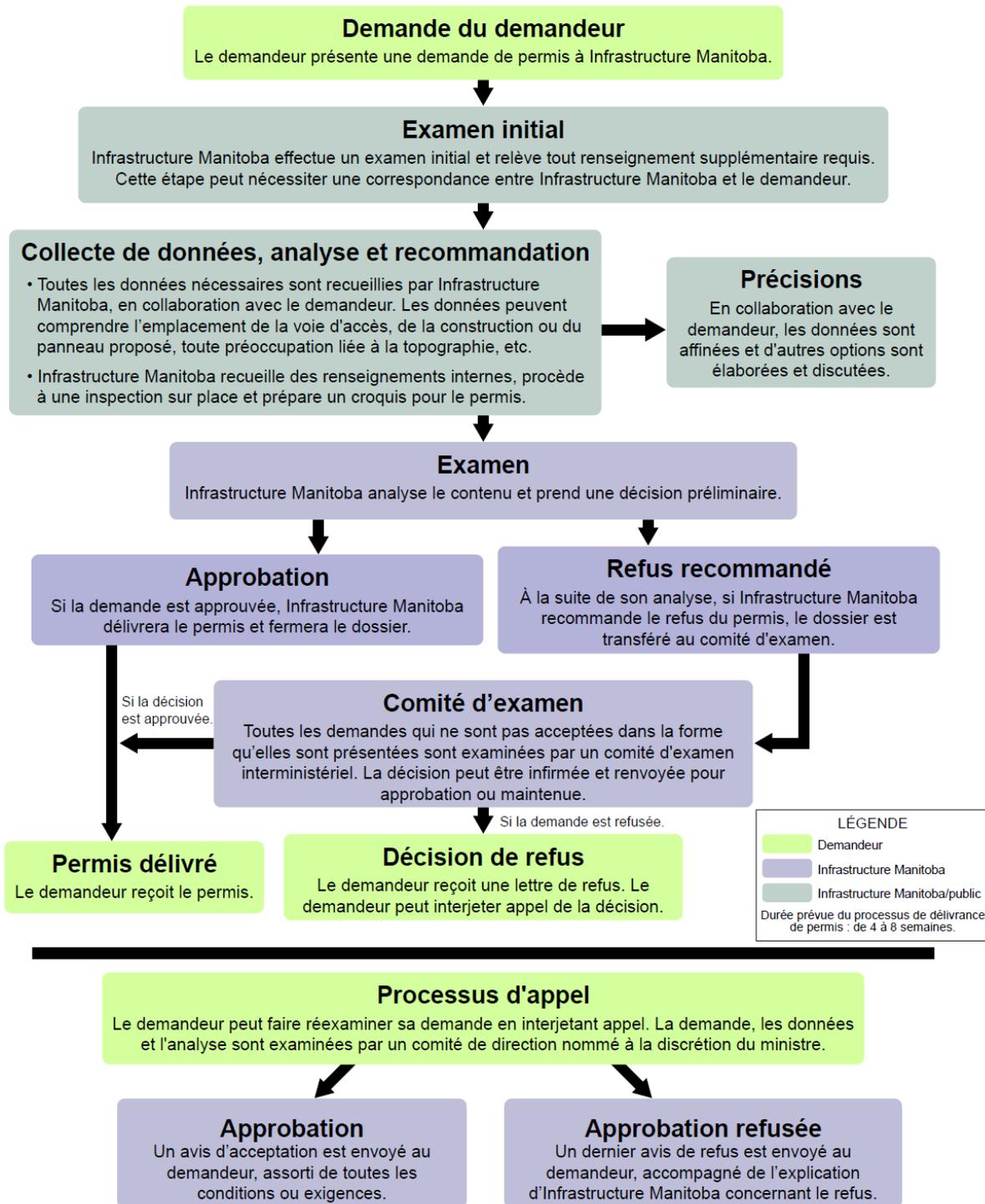


Figure 3 : Processus d'évaluation des permis

7 COORDONNÉES

Pour obtenir de plus amples renseignements sur la LMCT ainsi que sur les règlements inclus dans ces lois, veuillez consulter le site Web de Modernisation des lois relatives à la circulation et au transport à l'adresse suivante :

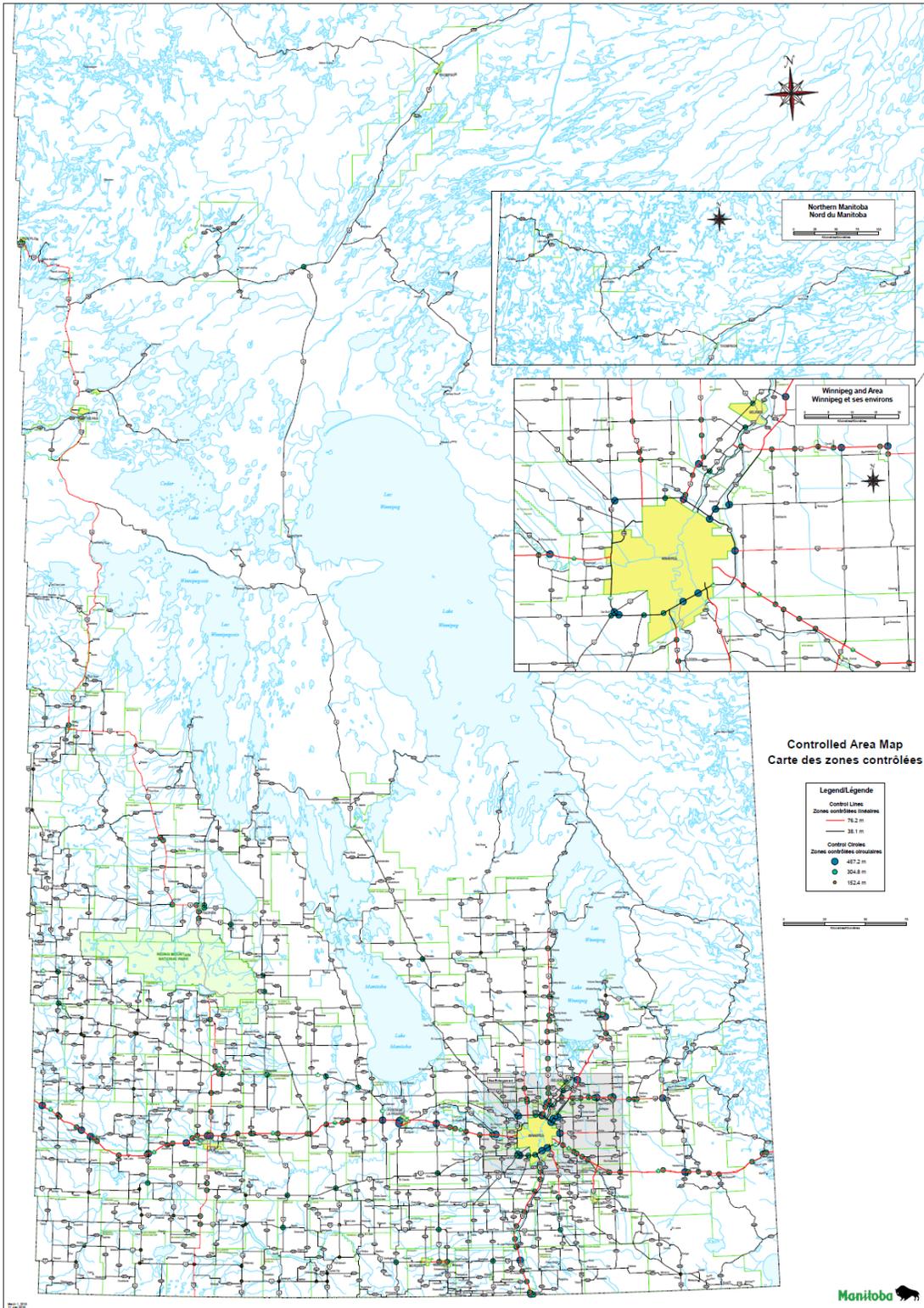
<https://www.gov.mb.ca/mit/ttm/index.fr.html>

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les permis d'aménagement des routes, veuillez consulter le site Web de Planification et conception des routes à l'adresse :

<https://www.gov.mb.ca/mit/hpd/index.html>

Veillez communiquer avec le bureau régional d'Infrastructure Manitoba de votre région ou la Section de l'aménagement des bords de route d'Infrastructure Manitoba au 204 945-3457 pour obtenir des renseignements sur les voies d'accès, les constructions et les panneaux qui se trouvent sur la route de l'aménagement que vous proposez ou qui sont contigus à celle-ci.

ANNEXE A – CARTE DE LA ZONE CONTRÔLÉE



ANNEXE B – RÉSEAU ROUTIER PROVINCIAL – CARTE PROVISOIRE DE CLASSEMENT PAR FONCTION

