

Ministère
des Transports

Québec



Direction du Bas-Saint-Laurent –
Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine

PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 20 DE CACOUNA À TROIS-PISTOLES

**PRÉSENTATION
SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

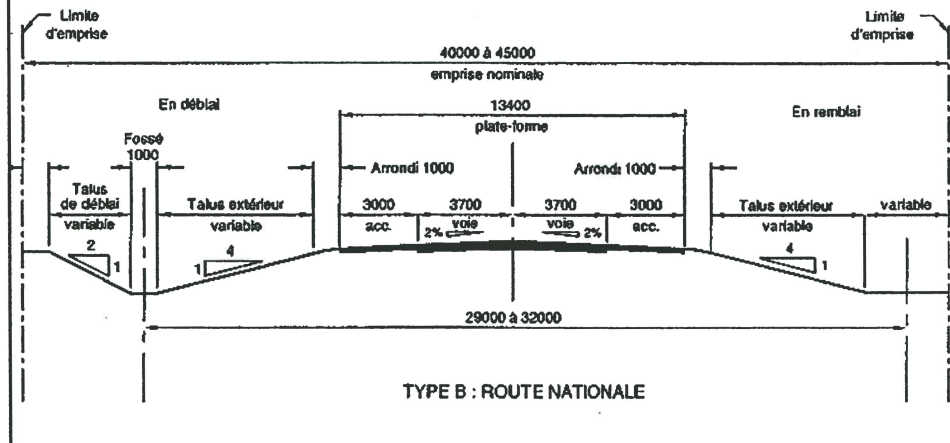
Par : Monsieur Berthold Bussièrès
Le 7 mai 2002

Étude des options

Étude des options

- **Réaménagement de la route 132**
 - 2 VOIES SANS CONTOURNEMENT
 - 2 VOIES AVEC CONTOURNEMENT
- **Réaménagement de la route 132**
 - 4 VOIES SANS CONTOURNEMENT
 - 4 VOIES AVEC CONTOURNEMENT
- **Réaménagement de la route 132**
 - 4 VOIES DIVISÉES SANS CONTOURNEMENT
 - 4 VOIES DIVISÉES AVEC CONTOURNEMENT
- **AUTOROUTE**
 - 2 VOIES CONTIGUËS
 - VOIES DIVISÉES (Lorsque le besoin le justifiera)

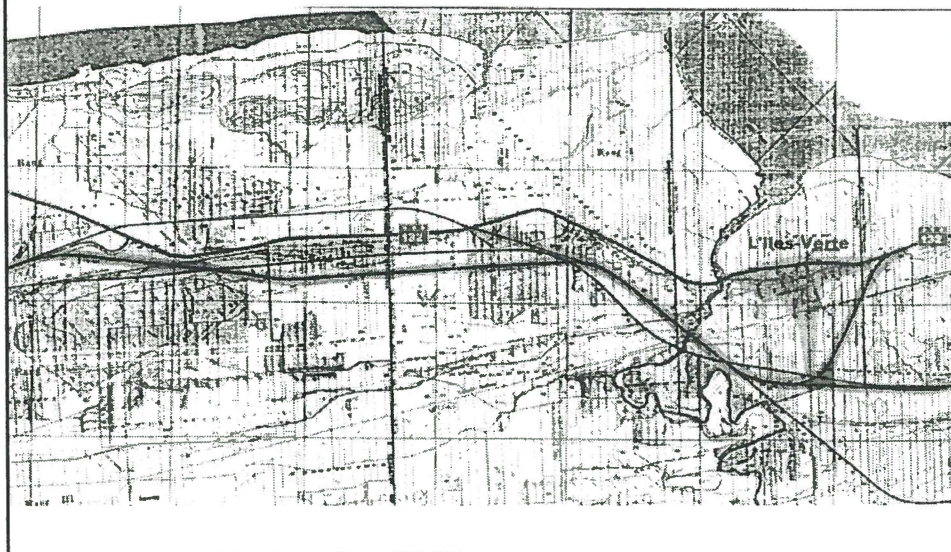
2 VOIES AVEC OU SANS CONTOURNEMENT



2 VOIES AVEC OU SANS CONTOURNEMENT

- Expropriation et rapprochement
- Problème des accès
- Problème de poudrerie hivernale
- La vitesse
- CONTOURNEMENT
 - Contourne les zones ayant les taux d'accident les plus élevés
 - Remise de l'ancienne route 132 aux municipalités
 - Améliore le niveau de service

2 VOIES AVEC CONTOURNEMENT



2 VOIES AVEC CONTOURNEMENT



4 VOIES AVEC OU SANS CONTOURNEMENT

- Amélioration du niveau de service
- Crée une barrière physique qui coupe les villages en deux
- Accès plus difficile car :
 - distance de traversée plus grande
 - vitesse plus élevée

4 VOIES AVEC TERRE-PLEIN PHYSIQUE AVEC OU SANS CONTOURNEMENT

- Difficulté d'accès (empêche les virages à gauche)
- Vitesse plus élevée
- Entretien d'hiver demeure difficile
- CONTOURNEMENT

AUTOROUTE

- Temps de parcours plus court
- Route moins affectée par la poudrierie hivernale
- Coût d'utilisation moins important pour l'usager
- Amélioration de la sécurité pour les usagers

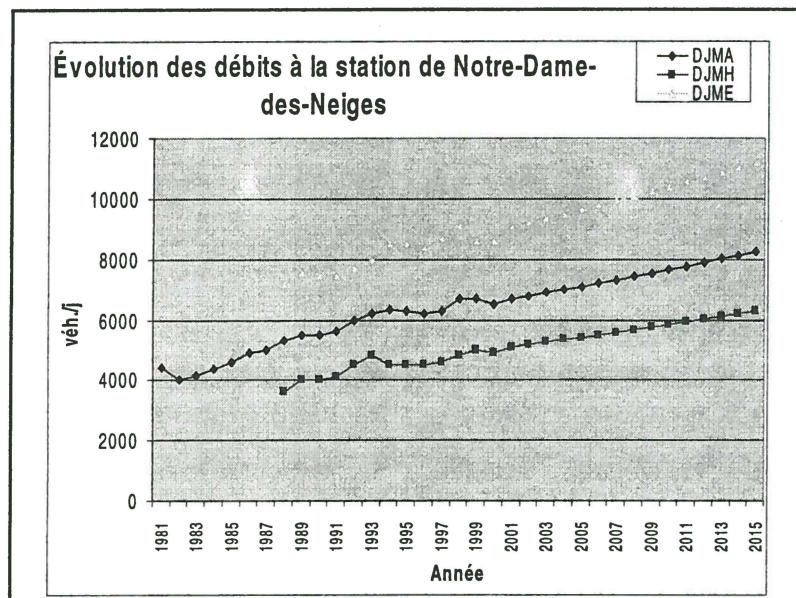
CONCLUSION

- Compte tenu
 - des coûts de construction comparables entre les différentes options
 - des bénéfices sur la fluidité de la circulation
 - de l'amélioration de la sécurité routière
- Nous recommandons l'option de l'autoroute à 2 voies contiguës comme première étape et à 4 voies divisées lorsque le besoin en circulation le justifiera.

Étude de sécurité

PROBLÉMATIQUE DE LA ROUTE 132 ACTUELLE

- Principal lien est-ouest pour le Bas-Saint-Laurent et Gaspésie
- Débit de circulation élevé



Atteinte de la capacité à moyen terme

- Actuellement, niveau de service « D » et niveau « E » dans Notre-Dame-des-Neiges
- Diminution de la fonctionnalité de la route
- Obligation de diminuer la vitesse dans les zones urbanisées à court terme
 - L'Isle-Verte affichée à 80 km/h
 - Notre-Dame-des-Neiges affichée à 70 km/h

Route récréotouristique

- Le compteur permanent à Notre-Dame-des-Neiges indique que le débit journalier moyen varie beaucoup selon les saisons.
- DJMA en 2001 = 6700 véh./j
- DJMH = 75 % du DJMA (5100 véh./j)
- DJME = 135 % du DJMA (9100 véh./j)
- Par exemple, les vendredis du mois d'août, le débit peut atteindre 190 % du DJMA avec 12600 véhicules en 24 heures
- Journée maximale en 2001 : 15100 véh.

- Crée
 - de l'impatience
 - des dépassements dangereux
 - des manœuvres dangereuses
- Entretien d'été difficile en raison de la circulation

En période estivale, formation importante de pelotons (80 %) des retards



Conflit entre la circulation locale et de transit

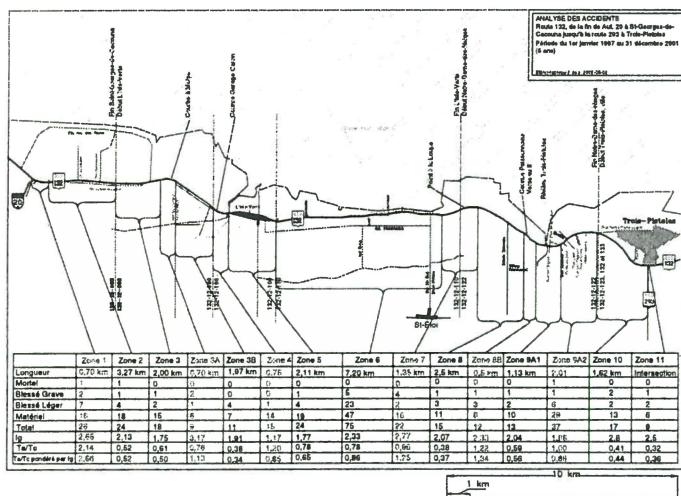
- Locale (20 %)
- Transit (80 %) dont 12 % à 20 % de camions
- Conflit avec
 - Accès aux résidences et commerces (650)
 - Intersections (30)
 - Autobus scolaires
 - Ramassage des vidanges
 - Circulation agricole
 - Cyclistes

Taux d'accident élevé dans certaines zones

Nombre d'accidents et indice de gravité élevés

- Fin autoroute 20
- Courbe à Moïse
- Courbe de la pointe à la Loupe
- Zones affectées par la poudrière hivernale
 - Fréquentes fermetures des routes
- Zones urbanisées de L'Isle-Verte
- Notre-Dame-des-Neiges, secteur à 3 voies en raison des conflits entre la circulation locale et de transit





Zones problématiques

Numéro de la zone	Description	Étude 1992 à 1996 (T _A /T _C)	Étude 1997 à 2001 (T _A /T _C)
Zone 1	Secteur urbanisé sur la route 132 à la sortie de l'autoroute 20, à St-Georges-de-Cacouna	1,64	2,14
Zone 3A	Courbe à Moïse	1,06	0,76
Zone 4	Courbe du garage Caron	1,41	1,20
Zone 5	Secteur aggloméré du village de L'Isle-Verte	1,21	0,78
Zone 7	Courbe de la pointe à la Loupe	1,15	0,96
Zone 8 B	Courbe de la poissonnerie du Verseau II	0,82	1,22
Zone 8A2	Secteur à 3 voies dans Notre-Dame-des-Neiges	1,17	1,00

Cause des accidents (5 ans)

Cause de l'accident	Nombre	Pourcentage
Accès (mouvement à un accès ou intersection)	121	34,8 %
Température (accident sur chaussée enneigée ou glacée)	77	22,1 %
Perte de contrôle (peu importe la température)	137	39,4 %
Perte de contrôle et température	68	19,5 %
Dépassement	16	4,6 %
Animaux	14	4,0 %
Face à face	19	5,5 %

Cause des accidents (5 ans)

- Considérant la répartition des débits de circulation entre la future autoroute 20 et les débits demeurant sur la route 132, on estime une réduction du bilan d'accident pour ce parcours entre 20 et 30 accidents annuellement.

Cause des accidents (5 ans)

- Ainsi, au lieu d'avoir une moyenne d'environ 70 accidents par année, pour le tronçon de la route 132 entre la fin actuelle de l'autoroute 20 et la route 293, nous estimons que pour le total de la future autoroute 20 et la route 132 que le bilan des accidents annuels sera aux alentours de 40 à 50 accidents annuellement avec les débits de circulation actuels.

Comparaison du niveau de sécurité de l'autoroute 20 avec la route 132, entre le village du Bic et la ville de Rimouski

Route 132 et autoroute 20 Le Bic–Rimouski

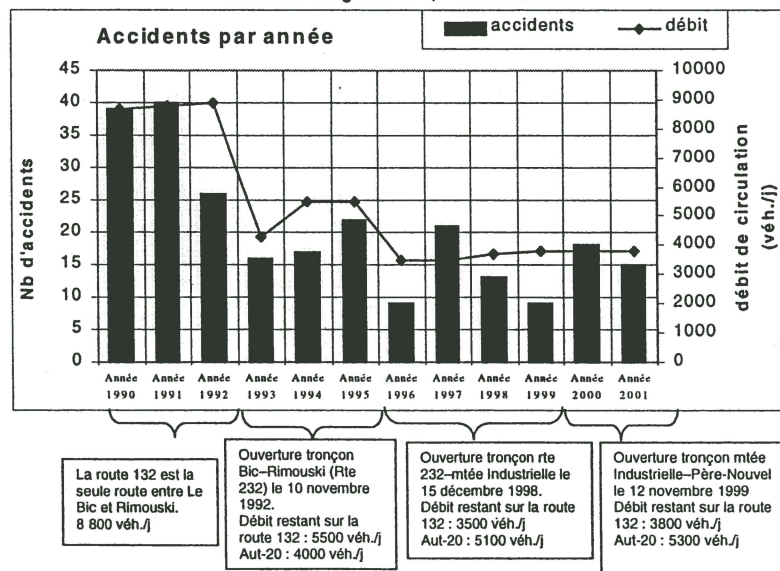
- **Section étudiée**
 - De l'intersection de la route 132 et de l'autoroute 20 au début du boulevard à 4 voies.
 - section de 6,4 km de route à 2 voies, 2 sens, présentant plusieurs courbes sur un terrain ondulé
 - La vitesse affichée : 90 km/h
 - 121 accès privées, 29 accès commerciaux et 19 intersections, soit une densité pondérée de 30 accès/km

Route 132 et autoroute 20 Le Bic–Rimouski

- Autoroute 20

- Il s'agit d'une route à 2 voies, 2 sens non divisés, sans accès, affichée à 100 km/h
- avec des carrefours dénivelés
- plusieurs voies lentes pour camions

Figure 1: Nombre d'accidents par année, sur la route 132, entre le village du Bic et la ville de Rimouski, avant et après l'ouverture du tronçon de l'autoroute 20 entre Le Bic et Rimouski. Longueur de 6,4 km de route.



Route 132 et autoroute 20 Le Bic–Rimouski

- Taux d'accident

(accidents par million de véhicules par km)

- Avant sur la route 132 : 1,70
- Après sur la route 132 : 1,58
- Après sur l'autoroute 20 : 0,76

Route 132 et autoroute 20 Le Bic–Rimouski

- Sur la route 132

- gain faible au niveau de l'exposition au risque d'accidents
- légèrement favorable au niveau de gravité
- gain pour la circulation locale et les résidents en bordure de cette route par :
 - l'amélioration de la qualité de vie
 - l'apaisement de la circulation (diminution de la densité de la circulation)
 - l'interdiction du camionnage de transit

Route 132 et autoroute 20 Le Bic–Rimouski

- Par contre,
 - sur l'autoroute, le niveau de sécurité est près du double de celui de la route 132 donc :
 - Amélioration du bilan d'accident puisque les automobilistes qui utilisent le nouveau tronçon ont moins de risque d'être impliqués dans un accident.
 - En considérant le même trajet sur la route 132 et l'autoroute 20, c'est environ 12 accidents qui sont évités par année pour la portion de la route 132 entre Le Bic et Rimouski.

Route 132 et autoroute 20 Le Bic–Rimouski

- Globalement, pour l'ensemble des 24 km d'autoroute 20, entre Le Bic et Pointe-au-Père, nous estimons à 50 le nombre d'accidents par année qui sont évités en raison de ce nouvel axe routier.