

Projet de réaménagement de la route 185 sur les
territoires des municipalités de Rivière-du-Loup et
de Saint-Antonin

Rivière-du-Loup

AUD6211 06 024

Ministère
des Transports

Québec



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

**PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 185
SUR LE TERRITOIRE DES MUNICIPALITÉS
DE RIVIÈRE-DU-LOUP ET DE SAINT-ANTONIN**

**ANALYSE COMPLÉMENTAIRE
AVEC LES NOUVELLES DONNÉES DE CIRCULATION**

ANALYSE COMPLÉMENTAIRE AVEC LES NOUVELLES DONNÉES DE CIRCULATION

1. Débits de circulation

Dans un premier temps, mentionnons que le portrait des débits de 1996 a été corrigé par rapport à ce qu'on trouve dans le rapport d'étude d'impact. Une omission s'était glissée dans le rapport d'étude parce que les débits qui sont présentés à la figure 2.6 sur la route 185 sont en réalité des DJME ou non des DJMA. Cette correction ne vaut que pour les débits sur la route 185 ; sur les routes locales (ex : 1^{er} Rang, 2^e Rang, route de la Plaine, chemin de Rivière-Verte), il s'agit bel et bien de DJMA. C'est pourquoi la figure 2.6 apparaissant dans le rapport d'étude a été corrigée de manière à clarifier la situation (titre et éléments de légende plus explicites) et qu'elle est annexée à la présente analyse. À noter que l'omission de ramener les débits de la route 185 en DJMA provient vraisemblablement du fait que ce sont les DJME qui ont été employés pour l'analyse du bruit.

Une nouvelle figure est jointe (figure A) et illustre quant à elle les débits corrigés en DJMA pour la route 185. Selon les données de comptage, la répartition directionnelle de DJMA est plutôt de 50/50 et non pas de 44% en direction sud et 56% en direction nord comme cela est mentionné dans le rapport d'étude d'impact sur l'environnement.

À partir des données les plus récentes, le portrait des DJMA en 2001 est lui illustré sur une autre figure jointe à la présente analyse (figure B). Mentionnons toutefois que les données utilisées sont ponctuelles et constituent tout de même un faible échantillonnage en vue de l'établissement de données très fiables.

On comparant les données des figures A et B, on note une croissance appréciable des débits sur la route 185 entre 1996 et 2001. Cette croissance varie entre 50% et 57% sur les différents tronçons du secteur à l'étude pour une période de 5 ans, ce qui représente un taux de croissance annuel de l'ordre de 6-7%. Cela serait donc supérieur au taux de croissance annuel anticipé dans le rapport d'étude d'impact et l'étude d'opportunité du MTQ qui est de l'ordre de 2-3%. Ainsi, les niveaux de service de 2001 sont certainement moins bons que ceux de 1996 (ils sont également moins bons que ceux estimés dans le rapport d'étude d'impact parce que ce sont des DJME qui ont été utilisés au lieu des DJMA). Il apparaît alors que la capacité de la route 185 pourrait être atteinte plus rapidement que prévu.

2. Accidents

D'entrée de jeu, il est important de préciser que l'utilisation des DJME au lieu des DJMA dans le rapport d'étude d'impact sous-estime la problématique de sécurité dans le secteur étudié. En effet, les taux d'accidents réels sont en réalité plus élevés que ceux présentés dans le rapport. Comme pour le rapport d'étude d'impact, la situation est ici examinée entre la problématique en section courante et celles aux carrefours. Pour ce volet, des nouvelles données d'accidents compilées par le MTQ ont été utilisées afin d'avoir l'information la plus à jour possible.

2.1 En section courante (exclut les accidents aux intersections)

D'abord, une version corrigée du tableau 2.8 du rapport d'étude d'impact est produite dans le cadre de la présente analyse. Cette correction considère les DJMA au lieu des DJME pour le calcul des taux d'accidents. Comme le tableau 2.8 du rapport occupe sur plusieurs pages, nous avons seulement présenté les données qui se rapportent au tronçon présentement étudié de la route 185, soit du km 87 au km 94. Ces données sont présentées au tableau A et couvrent la même période que dans le rapport, soit 1991 à 1995.

Nous avons après coup préparé un tableau similaire, mais cette fois avec les nouvelles données pour la période 1996 à 2000. Voici les principaux constats qui se dégagent de ces nouvelles données :

- L'analyse des accidents en section courante, entre les km 87 et 94, montre une augmentation pour la période de 1 janvier 1996 au 31 décembre 2000 ; ceux-ci ont passé de 41 pour la période 1991 – 1995 à 51 pour la période 1996 – 2000 ;
- Pour chacune des sections de un kilomètre comprises entre les km 87 et 94, les taux d'accidents (Ta) ne dépassent jamais les taux critiques admissibles (Tc), ce qui signifie que le nombre d'accidents est toujours en deçà du seuil à partir duquel une section pourrait être considérée comme problématique.
- De 1996 à 2000, il y a eu un accident mortel au kilomètre 92 et un accident avec blessé grave au kilomètre 87 ;
- Le nombre d'accidents avec dommage matériel seulement (DMS) a passé de 29 (1991-1995) à 38 (1996-2000), ce qui représente une augmentation de 31% ;

Malgré cette dernière augmentation, les constats demeurent les mêmes que pour le rapport d'étude d'impact en section courante : les taux estimés sont en deçà des taux critiques.

2.2 Aux intersections

À l'instar de ce qui a été dit plus haut, une version corrigée du tableau 2.9 du rapport d'étude d'impact est produite dans le cadre de la présente analyse. Cette correction considère également les DJMA au lieu des DJME pour le calcul des taux d'accidents. Aussi, nous avons seulement présenté les données qui se rapportent aux trois carrefours faisant l'objet de la présente analyse, soit celui de la route de la Plaine et ceux des 1^{er} et 2^e Rangs du km 87 au km 94. Ces données sont présentées au tableau C et couvrent la même période que dans le rapport, soit 1991 à 1995. De plus, avec les nouvelles données, nous avons préparé un autre tableau, soit le tableau D, qui détaille la question des accidents pour les trois mêmes carrefours, mais cette fois pour deux périodes quinquennales : 1996 à 2000 et 1997 à 2001. Voici les principaux constats qui se dégagent des nouveaux tableaux se rapportant aux accidents aux intersections :

Intersection route 185 / route de la Plaine

- Le nombre d'accidents est passé de 21 pour la période 1991-1995 à 22 pour la période 1996-2000 et a diminué à 15 pour la période 1997-2001 ;
- Selon l'analyse des accidents, cette intersection a un taux d'accident supérieur au taux critique pour les périodes : 1991-1995 [$Ta(1,44) > Tc(1,11)$] ; et 1996-2000 [$Ta(1,15) > Tc(1,03)$] ;
- Pour la période 1997-2001, le taux d'accident est inférieur au taux critique [$Ta(0,85) < Tc(1,05)$] à cette intersection ;
- Pour les deux nouvelles périodes analysées, on constate un accident mortel et un accident avec blessé grave ; comme comparaison, pour la période 1991-1995, on ne trouve pas d'accidents mortels, mais il y a tout de même deux accidents avec blessé grave ;
- Sur les 22 accidents survenus de 1996-2000, il y en a 7 qui résident dans des manœuvres conflictuelles de virage à gauche (même manœuvre qui est la plus conflictuelle que la période 1991-1995).

Intersection route 185 / 1^{er} rang

- L'analyse des accidents à cette intersection pour les deux nouvelles périodes de cinq ans (1996-2000, 1997-2001) a démontré que le taux d'accident ne dépasse jamais le taux critique (il en va de même pour la période 1991-1995) ;
- Le nombre d'accident a passé de 14 pour la période 1991 - 1995 à 21 pour la période 1996 - 2000 et à 22 pour la période 1997 - 2001 ;
- Le nombre d'accidents avec blessé grave a passé de 0 pour la période 1991 - 1995 à 4 pour chacune des périodes 1996 - 2000 et 1997 - 2001.

Intersection route 185 / 2^e Rang

- À ce carrefour, l'analyse des accidents démontre une augmentation notable pour les nouvelles périodes considérées : ils sont de 27 pour la période 1991-1995 et passent alors à 39 pour la période 1996 - 2000 et à 45 pour la période 1997 - 2001 ;
- Cette augmentation est très forte pour les accidents avec blessé grave qui passent de 3 pour la période 1991-1995 à 5 et 6 pour les deux périodes consécutives ;
- Le taux d'accidents (Ta) est supérieur au taux critique (Tc) pour la période 1991-1995 et il l'est encore davantage pour les deux nouvelles périodes de cinq ans analysées ;
- Sur les 45 accidents survenus de 1997-2001, il y en a plus de la moitié, soit 28, qui consistent en des collisions à angle droit (les accidents survenus lors de manœuvre de virage à gauche sont inclus dans ce chiffre).

Par voie de conséquence, la situation pour les intersections est tout autre que celle vécue en section courante. La révision des données de 1996 et l'utilisation des données plus récentes nous permettent d'abord de conclure que l'intersection de la route 185 avec le 2^e Rang (rue Principale) est très problématique. Le Ta y est toujours supérieur au Tc pour les différentes périodes analysés et en plus, la tendance semble à

la hausse : le Ta est passé de 1,90 pour la période 1991-1995 à 2,09 pour la période 1996-2000 et à 2,63 pour la période 1997-2001.

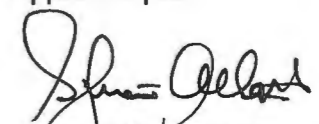
Ensuite, la conclusion à l'égard de l'intersection route 185 / route de la Plaine est que ce carrefour est toujours problématique : le Ta y est supérieur ou avoisine toujours le Tc.

Finalement, l'intersection de la route 185 avec le 1er Rang demeure toujours celle qui est la moins problématique parmi les trois étudiées (Ta est inférieur au Tc peu importe la période considérée). Toutefois, il y a un fait nouveau important à retenir avec ce carrefour : l'indice de gravité des accidents y a pratiquement doublé en raison de l'apparition de quatre accidents avec blessés graves depuis 1996.

Tous ces constats au niveau de la sécurité des intersections ont également été corroborés par une nouvelle méthode qui n'a pas été employée dans les rapports de l'étude d'impact et de l'étude d'opportunité. Il s'agit de la méthode bayésienne. Celle-ci consiste à comparer l'intersection étudiée au sein d'un lot d'intersections ayant des caractéristiques similaires (géométrie, débits, etc.).

Préparé par :
Michel-L. Caron, biologiste
Tecsult inc.

Approuvé par :


Jean-Louis Loranger, directeur
Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-
Îles-de-la-Madeleine

28 mai 2002

Tecsult inc.

TABLEAU A - Partie du tableau 2.8 du rapport d'étude d'impact corrigée pour considérer un DJMA au lieu d'un DJME

km	Période de 1991 à 1995						Ta	Tc	Tap
	Acc. Mortel	Acc. Grave	Acc. Blessé léger	DMS	Nb. Total d'acc.	DJMA			
87	1	0	2	2	5	5900	0,46	1,49	1,72
88	0	0	1	1	2	5900	0,19	1,49	0,42
89	0	0	1	4	5	6050	0,45	1,48	0,68
90	0	0	2	3	5	6500	0,42	1,47	0,84
91	0	0	1	5	6	6500	0,51	1,47	0,72
92	0	0	1	3	4	6800	0,32	1,46	0,52
93	0	0	2	9	11	7600	0,79	1,44	1,15
94	0	0	1	2	3	7600	0,22	1,44	0,40
	1	0	11	29	41		← Total tronçon étudié		

TABLEAU B - Nouvelles données d'accidents en section courante considérées dans l'analyse

km	Période de 1996 à 2000						Ta	Tc	Tap
	Acc. Mortel	Acc. Grave	Acc. Blessé léger	DMS	Nb. Total d'acc.	DJMA pondéré			
87	0	1	0	5	6	6600	0,50	1,44	1,21
88	0	0	1	1	2	6600	0,33	1,61	0,74
89	0	0	3	5	8	6600	0,46	1,38	0,89
90	0	0	1	7	8	6600	0,66	1,44	0,87
91	0	0	3	3	6	6600	0,65	1,50	1,46
92	1	0	1	4	6	6600	0,50	1,44	1,42
93	0	0	2	6	8	8540	0,50	1,39	0,81
94	0	0	0	7	7	10600	0,36	1,36	0,36
	1	1	11	38	51		← Total tronçon étudié		

TABLEAU C - Partie du tableau 2.9 du rapport d'étude d'impact corrigée pour considérer un DJMA au lieu d'un DJME

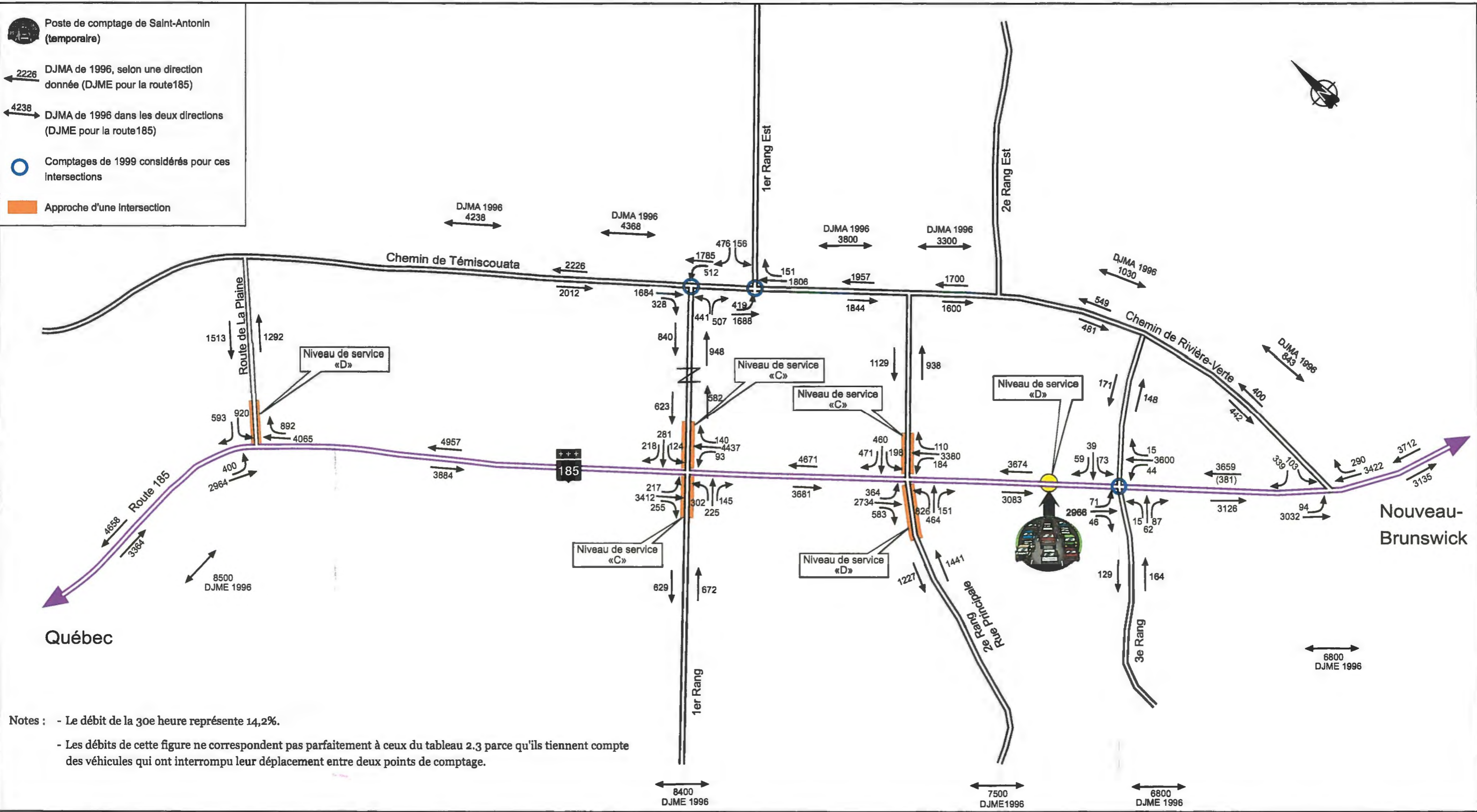
Intersection	Période de 1991 à 1995						Ta	Tc	Tap
	Acc. Mortel	Acc. Grave	Acc. Blessé léger	DMS	Nb. Total d'acc.	DJMA*			
Route de la Plaine	0	2	4	15	21	8000	1,44	1,11	3,29
1er Rang	0	0	4	10	14	7500	1,02	1,76	1,75
2e Rang	0	3	11	13	27	7800	1,90	1,76	5,62

TABLEAU D - Nouvelles données d'accidents considérées pour les trois carrefours du tronçon étudié

Intersection	Période de 1996 à 2000						Période de 1997 à 2001											
	Acc. Mortel	Acc. Grave	Acc. Blessé léger	DMS	Nb. Total d'acc.	DJMA	Ta	Tc	Tap	Acc. Mortel	Acc. Grave	Acc. Blessé léger	DMS	Nb. Total d'acc.	DJMA	Ta	Tc	Tap
Route de la Plaine	1	1	6	14	22	10450	1,15	1,03	2,82	1	1	6	7	15	8100	0,85	1,05	2,66
1er Rang	0	4	4	13	21	9945	1,16	1,69	3,59	0	4	4	14	22	10400	0,97	1,66	2,91
2e Rang	0	5	10	24	39	10200	2,09	1,68	5,71	0	6	11	28	45	7800	2,63	1,70	7,22

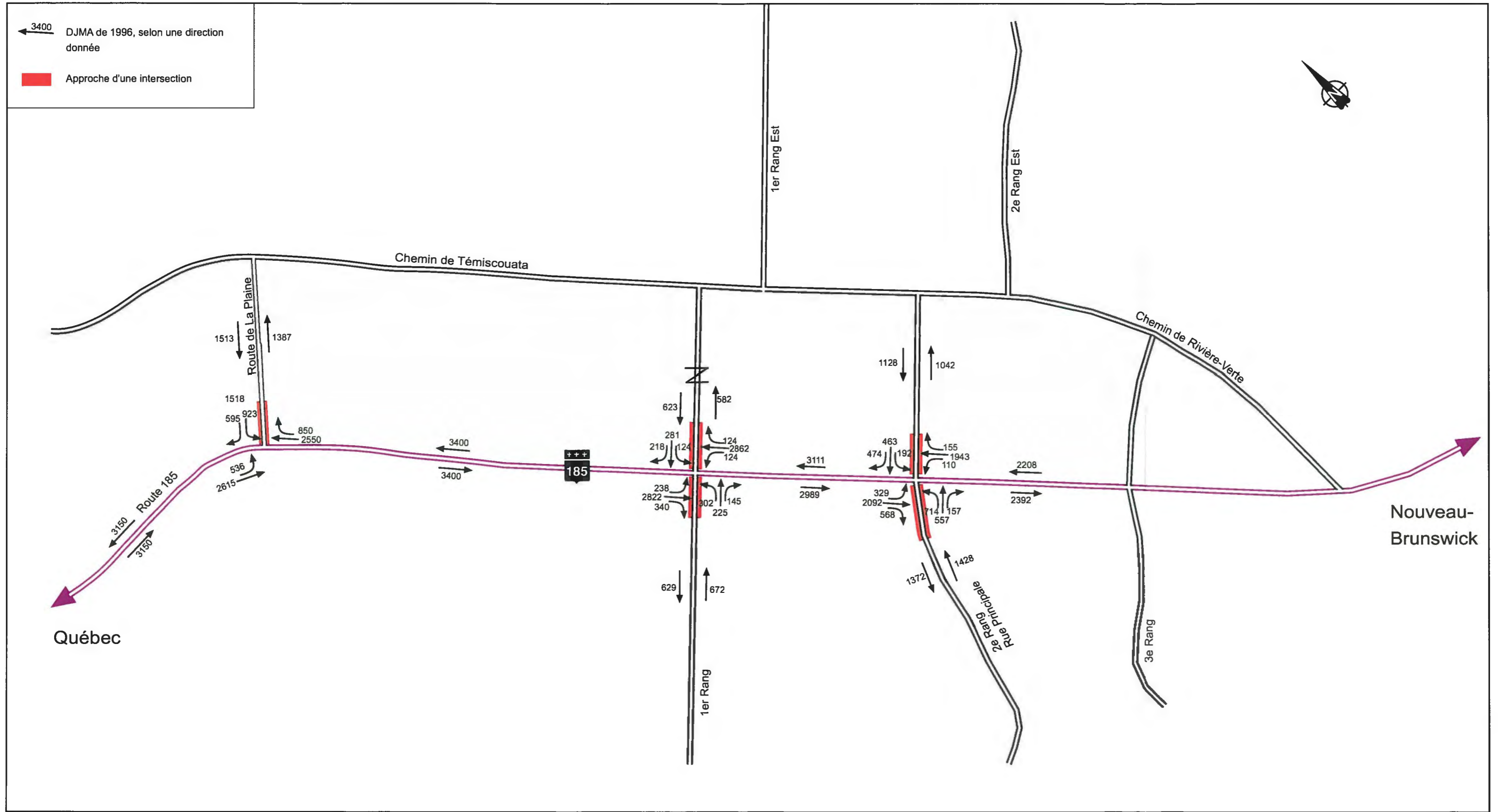
* -données de comptage de 1996 ;MTQ

FIGURE 2.6 corrigée : Débits de circulation et niveaux de service (DJME pour la route 185 et DJMA pour les autres routes)



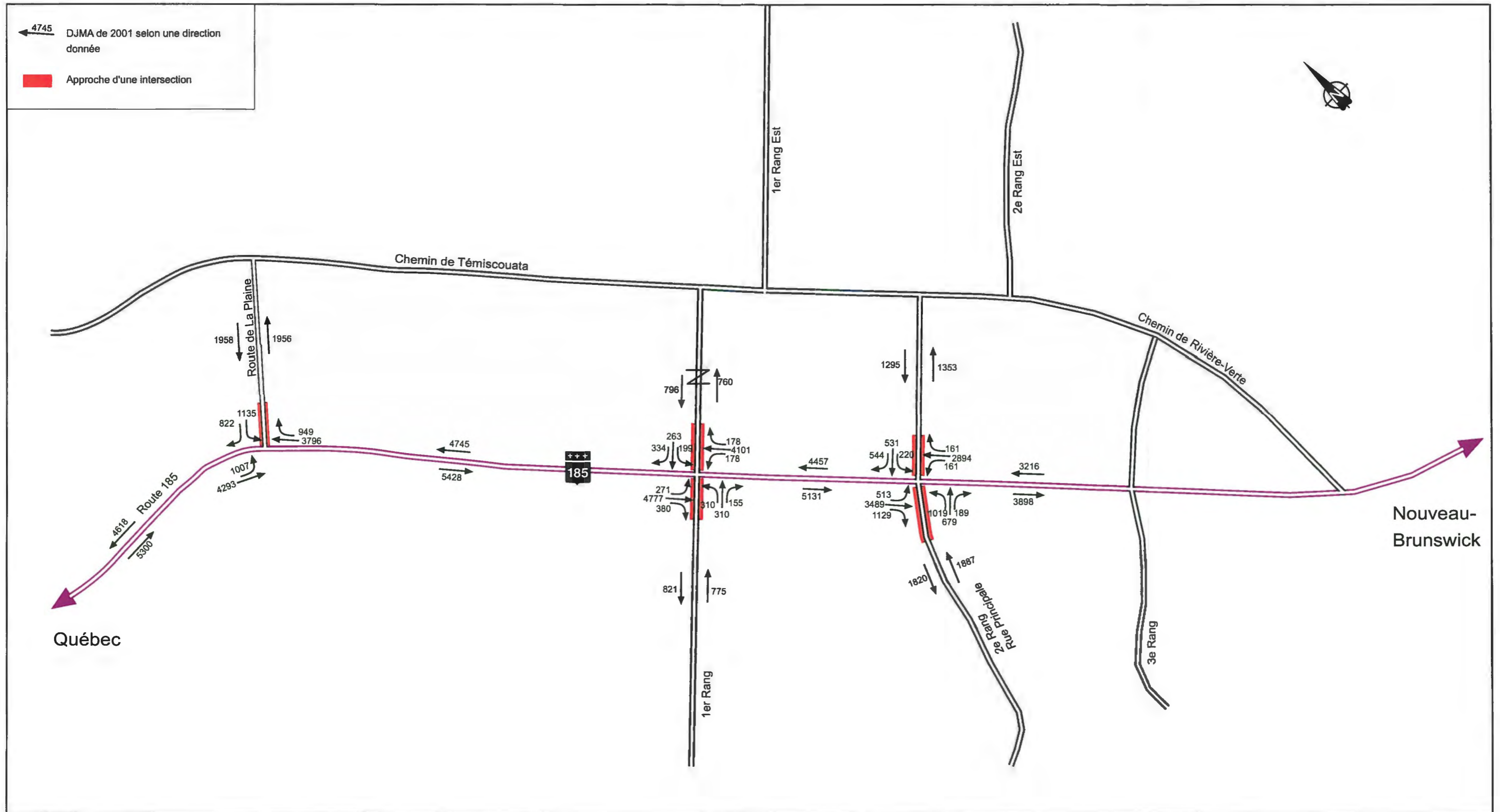
Source : MTQ, 1996 et 1999.

Figure A - Débits de circulation (DJMA 1996)



Aucune échelle

Figure B - Débits de circulation (DJMA 2001)



Aucune échelle