

NOTE TECHNIQUE

Date : Le 5 février 2010

Objet : Évaluation des niveaux de service futurs sur la route 117 actuelle
Projet de voie de contournement de Rouyn-Noranda

Auteur : Bernard Fournier, B. Sc. A, M. ATDR

Vincent Ermatinger, ingénieur jr.

Révision : Gilbert Lord, t.t.p.p.

N/réf. : AA107402

Le présent document vise à donner des précisions quant à l'évaluation de l'impact qu'aura la future voie de contournement sur les niveaux de service du tracé actuel de la route 117, soit sur les sections de l'avenue Larivière, de l'avenue du Lac, de la rue Gamble et du boulevard Rideau qui, réunis ensemble, constituent le principal axe est-ouest desservant l'agglomération de Rouyn-Noranda.

Dans l'étude d'impact, l'évaluation des niveaux de service a été abordée sous l'angle de deux aspects, soit en termes de temps d'attente aux différentes approches composant les carrefours trouvés sur la route 117 actuelle, et aussi en matière de capacité théorique pour les sections courantes, laquelle a été évaluée avec la publication de référence de la *Florida Department of Transportation* (FDOT, 2002).

Pour ce qui est des niveaux de service aux carrefours, il est difficile de faire des projections futures, car ces derniers sont fortement influencés par le trafic local et les développements à venir. Il est assuré que la voie de contournement est un moyen d'améliorer la situation à ces carrefours en y retirant le trafic de transit, mais y prévoir les niveaux de service avec une certaine exactitude reste un exercice ardu en raison de leur forte association aux déplacements internes à Rouyn-Noranda. La considération du seul transfert de trafic vers la voie de contournement ne peut soutenir un tel exercice.

Par contre, une première évaluation préliminaire avec la prise en compte de ce paramètre peut être faite du côté de l'évaluation des niveaux de service en section courante. Sur ce point, une section a été mise en évidence dans l'étude d'impact comme présentant une capacité presque atteinte, soit celle à deux voies sur l'avenue Larivière entre le boulevard de l'Université et la rue Perreault-Est. En considérant les réductions de véhicules anticipées à l'approche de la rue Perreault-Est (comparaison des cartes 3 et 6 de l'étude d'impact), il peut être présumé que le DJMA, sur cette section, serait aux alentours de 13 500 véhicules/jour en 2012 et de 14 800 véhicules/jour en 2022 avec la voie de contournement.

Ceci amène des niveaux de service « D » aux deux horizons, mais qui se situent tout de même plus en deçà du niveau de service « E » que présentement (DJMA de la carte 3 de 15 100 véhicules/jour alors que la capacité théorique est fixée 15 500 véhicules/jour). Le niveau de service « E » est normalement celui qui est en mesure de déclencher une intervention corrective.

Par ailleurs, une seconde section peut ici être discutée, soit celle de l'avenue du Lac et de la rue Gamble, laquelle présente également un niveau de service « D » et qui est elle aussi aménagée à deux voies. Le DJMA actuel y est de 13 500 véhicules/jour et il devrait y être 11 900 véhicules/jour en 2012 et de 13 200 véhicules/jour en 2022. Ceci veut dire qu'un niveau de service « C » devrait y être enregistré à l'ouverture de la voie de contournement et que le niveau de service « D » y serait de nouveau observé environ 10 ans plus tard. À ce moment, soit dix années après la mise en service du contournement, le niveau service devrait cependant être loin de la limite du niveau « E ». Un niveau de service « D » est atteint à 12 600 véhicules/jour et un niveau « E » à 15 500 véhicules/jour. Les autorités concernées devront prendre les décisions et orientations qui s'imposeront à ce moment.

La voie de contournement devrait ainsi permettre d'allonger la réserve de capacité sur la route actuelle, et ce, pour les deux principales sections encore aménagées à deux voies.