

NOTE TECHNIQUE

Date : 1^{er} mars 2010

Objet : Audience publique du BAPE
Voie de contournement de Rouyn-Noranda, route 117
Réponse à la question n° 1 du DQ-1 du 25 février 2010

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

Révision : Vincent Ermatinger, ing. jr.

N/réf. : AA107402-960-009

1. Quel serait l'impact du projet sur les conditions de circulation du tracé alternatif (boulevard de l'Université, boulevard Industriel et avenue Québec) en matière de fluidité et de sécurité, notamment sur le trafic de véhicules lourds ?

Selon les évaluations réalisées à ce jour, le contournement permettrait de soutirer, à son ouverture, environ 400 camions par jour sur le tracé alternatif. Cela représente une baisse de 32 à 35 % du camionnage actuel circulant quotidiennement sur le tracé alternatif. La baisse est un peu moins marquée sur le segment du boulevard Industriel et de l'avenue Québec (32 %), qui va jusqu'au croisement du boulevard Témiscamingue (route 391). Elle est un peu plus marquée (35 %) sur le segment de l'avenue Québec qui ne sera plus autorisé au camionnage selon le réseau proposé, soit de la route 391 jusqu'à la rue Gamble.

Cette baisse anticipée est cependant encore plus importante lorsqu'on considère les projections de circulation sur le territoire de Rouyn-Noranda quelque dix années après la mise en service du contournement. En effet, avec les taux de croissance retenus dans l'étude d'impact, le contournement va permettre de soutirer du tracé alternatif de 435 à 535 camions par jour qui, autrement, auraient circulé sur le tracé alternatif vers 2020-2025. La baisse la plus marquée pour cet horizon (45 %) survient encore une fois sur le segment de l'avenue Québec qui ne sera plus autorisé au camionnage selon le réseau proposé, soit de la route 391 jusqu'à la rue Gamble (535 camions de moins). La baisse est moins importante sur les boulevards Industriel et de l'Université (435 à 450 camions de moins pour une baisse d'environ 40 %).

Suivant les capacités théoriques établies par la *Florida Department of Transportation* (FDOT, 2002), le niveau de service actuel est «A» sur l'avenue Québec, qui est aménagée à quatre voies. Un niveau de service «B» est atteint à 29 300 véhicules/jour pour ce type d'aménagement, qui est présentement caractérisé par un DJMA variant entre 9 000 et 17 300 véhicules/jour. Les débits projetés sur cette même avenue, suivant ce qui est indiqué à la carte 6 de l'étude d'impact sur l'environnement, ne changeront rien à cette situation.

Une situation assez identique est observée pour les boulevards Industriel et de l'Université, là où le DJMA actuel y varie de 7 200 à 9 000 véhicules/jour. Présentement, suivant les capacités théoriques de la *FDOT*, cet aménagement à deux voies contiguës a un niveau de service «B». Le niveau de service «C» est atteint à 13 800 véhicules/jours. Le même niveau de service sera conservé avec la voie de contournement en opération, suivant la carte 6 de l'étude d'impact sur l'environnement, qui expose les débits projetés.

À titre informatif, il est important de préciser ici qu'une erreur cléricale s'est glissée sur cette même carte 6, pour ce qui est du pourcentage de camions à l'horizon 2022, sur l'avenue Québec à proximité du boulevard Industriel. Dans la case présentant le pourcentage de camions pour l'horizon 2022, il aurait fallu lire 8 % au lieu du 4 % actuellement inscrit, pourcentage associé au DJMA de 9 700 véhicules/jour en 2022.

Enfin, pour ce qui est des accidents, même si la situation n'apparaît pas problématique en ce moment sur le tracé alternatif, des gains vont être enregistrés avec la mise en place de la voie de contournement. Tout d'abord, la concentration d'accidents dans la courbe joignant les boulevards Industriel et de l'Université devrait diminuer avec la réduction du nombre de véhicules qui circuleront sur ces deux axes, notamment par la baisse anticipée de camions. Ensuite, moins de véhicules auront à franchir le carrefour Université / Larivière, notamment les véhicules lourds, ce qui devrait se traduire par une amélioration de la situation au niveau des accidents pour les véhicules venant du boulevard Université ou allant vers celui-ci. Rappelons que ce carrefour est caractérisé par une forte proportion de véhicules lourds impliqués dans des accidents, tant pour la période 2004-2006, avec un taux de 16 %¹, que pour la période 1999-2001, avec un taux de 15 % (tableau 2-13 de l'étude d'impact sur l'environnement).

Ce constat sur l'amélioration anticipée au chapitre des accidents vaut également pour le carrefour Gamble / Rideau / Québec, où 20 % de véhicules lourds ont été impliqués dans des accidents pour la période 2004-2006 et 13 % pour la période 1999-2001. À ce dernier carrefour, le pourcentage de camions dans la composition du trafic n'est pourtant que de 4 à 7 %. Ainsi, la proportion de camions impliquée dans des accidents y est nettement supérieure. Donc, toute augmentation des débits de circulation dans ce secteur aurait un impact important et pourrait y entraîner du même coup, une augmentation prévisible du nombre d'accidents.

De plus, en retirant les camions du trafic du tracé alternatif et une bonne partie du trafic de transit, les conditions de circulation ne pourront que s'améliorer à ce même carrefour (Gamble / Rideau / Québec), dont toutes les approches sont actuellement au niveau de service «D» (tableau 2-3 de l'étude d'impact sur l'environnement). De fait, ce carrefour présente déjà des problèmes de fluidité de circulation non négligeables, particulièrement pour les manœuvres de virages à gauche en provenance de l'approche sud, qui se font de l'avenue Québec vers le boulevard Rideau, donc pour les déplacements en direction ouest.

¹ GENIVAR, 2010. Ajouts aux tableaux 2-13 et 2-14 de l'étude d'impact sur l'environnement (5 février 2010)

C'est le niveau de service de la manœuvre, dans ce cas-ci, qu'il faut considérer et non seulement le niveau de service de l'approche. À cet effet, il n'est pas rare que des usagers doivent attendre de deux à trois cycles de feux de circulation avant de pouvoir effectuer une manœuvre de virage à gauche.

Ainsi, il ne fait aucun doute que la voie de contournement représente une solution à l'élimination des problèmes de circulation à ce carrefour, tant pour le trafic en général que pour le camionnage et les véhicules hors-norme.