

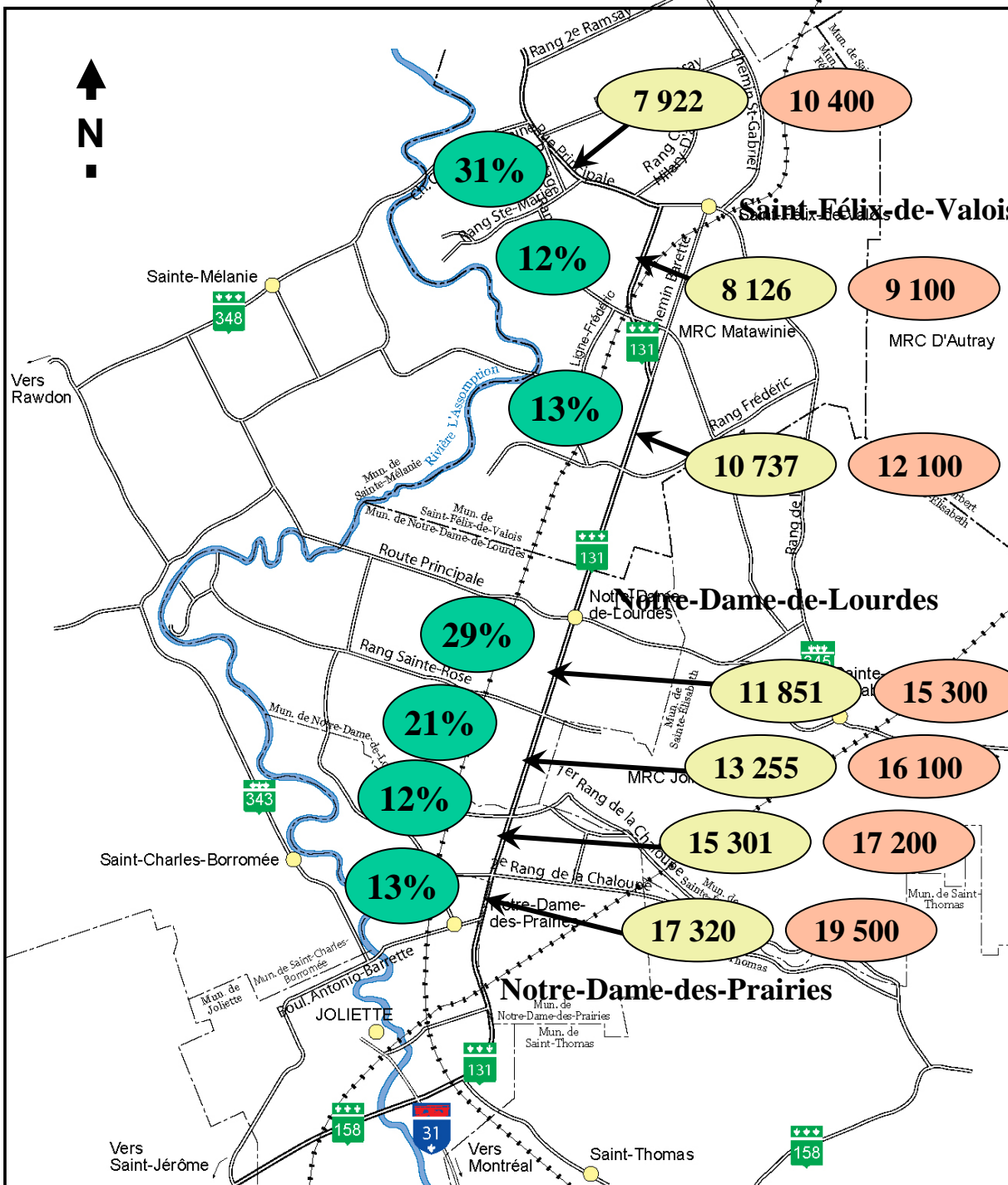


Projets d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et de contournement à Saint-Félix-de-Valois

Circulation et sécurité

Mai 2007

Évolution des débits de circulation dans le secteur à l'étude



- Débits 1996
- Débits 2003
- Augmentation



Niveaux de service

Descriptions

A : Grand niveau de confort

B : Niveau de confort élevé

C : Conditions stables d'écoulement de la circulation

Accroissement de la vigilance nécessaire à la conduite

D : Conditions instables d'écoulement de la circulation

**Possibilité de manoeuvrer dans le courant de la circulation
fortement diminuée**

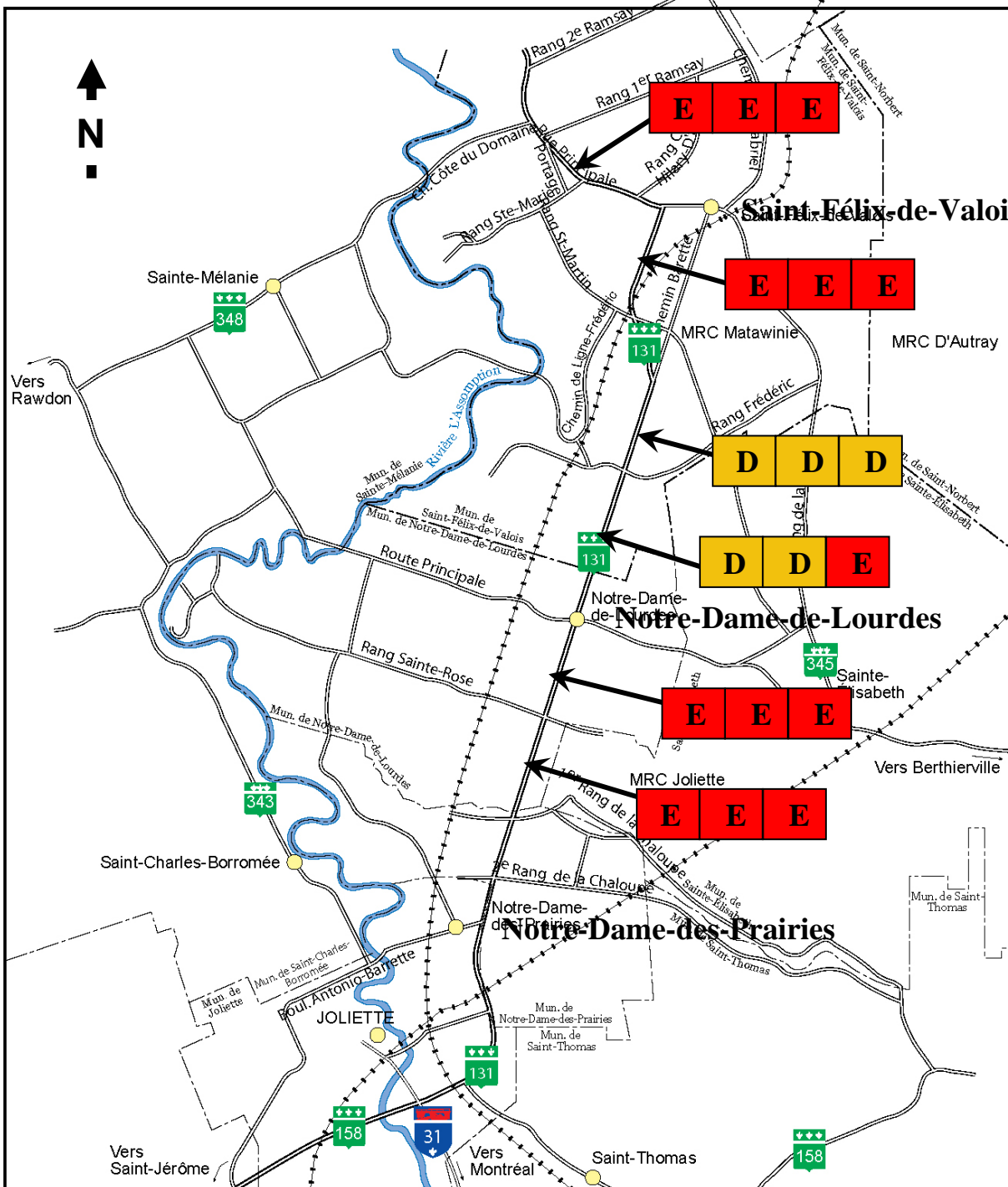
E : Conditions très instables d'écoulement de la circulation

Manoeuvres très difficiles dans le courant de la circulation

F : Congestion, conditions d'écoulement forcé de la circulation

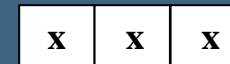
Arrêt départ fréquent des véhicules

Niveaux de service en 2003



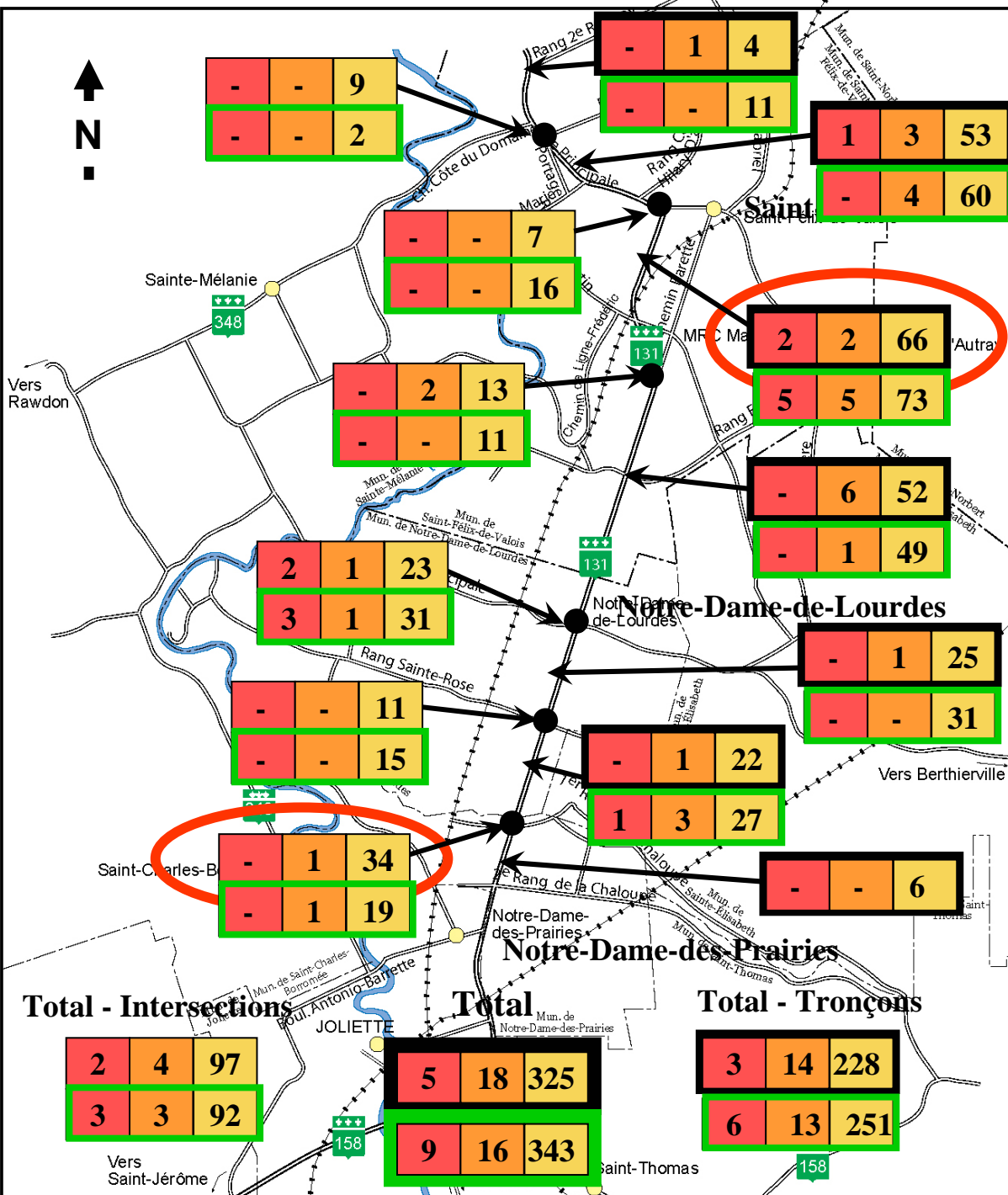
Niveaux de service

- X A, B ou C
- X D
- X E ou F



- ➔ Dimanche PM
- ➔ Vendredi PM
- ➔ En semaine

Accidents 2000 à 2003



- | | | |
|---|---|---|
| x | x | x |
|---|---|---|

 Données 2004-2006
- | | | |
|---|---|---|
| x | x | x |
|---|---|---|

 En tronçon
- | | | |
|---|---|---|
| x | x | x |
|---|---|---|

 Aux intersections
- Total
- Avec blessé grave
- Mortel
- | | | |
|---|---|---|
| x | x | x |
|---|---|---|

 $T_{moyen} < T_{calc} < T_{crit}$



Bilan de sécurité routière

- Données de 1985 à 2003
- Accidents graves ou mortels demeurent constants (5 à 7/an)
- Aucune tendance reliée à la période de l'année ou du jour de la semaine
- 28% des accidents = collisions arrière (dont 75% aux intersections)
- Accidents graves ou mortels (7%)
 - Nuit (100% des accidents mortels)
 - Pertes de contrôle (30%)
 - Collisions frontales (22%)
 - VAG face à un véhicule (17%)
 - Collisions arrière (13%)
- Indice de gravité
 - Rte 131 : 2,36
 - Au Québec : 2,18
 - 8% + élevé



Temps de parcours

- Vitesses affichées de 70-90 km/h et 30-70 km/h
- Temps de parcours moyen: 13 à 17 minutes (78 km/h)
- Généralement, véhicules roulent à la vitesse permise
- Pertes de temps:
 - Occasionnelles (véhicules lourds)
 - Secteurs à 2 voies (+ volumes importants de trafic en sens inverse)



Réaffectation du trafic journalier (contournement)

	Horizon d'analyse	Sans intervention	Trafic restant sur route existante	Trafic sur le contournement
Prévision datant de 1996	2006	8 980	3 450	5 530
	2016	9 690	3 730	5 960
Nouvelles prévisions	2006	9 380	3 600	5 780
	2016	10 150	3 900	6 250
	2020	10 480	4 020	6 460



Prévisions d'accidents

Tronçon	2003	Prévisions 2006			Prévisions 2016		
		Statu quo	Route 131	Contournement	Statu quo	Route 131	Contournement
A. Barrette à ch. Barrette	43,3	44,5	29,6	-	48,3	32,2	-
De Ch. Barrette à limite mun.	38	39,2	12,8	15,4	42,4	13,8	16,6
Total	81,3	83,6	42,4	15,4	90,7	44,8	16,6
Réduction (élargissement)			14,9	-		16,1	-
Réduction (contournement)			26,4	-15,4		28,6	-16,6
Nombre d'accidents en moins			25,9		28,1		



Impacts sur temps de parcours

Année	Situation	Période de pointe (minutes)	Période hors-pointe (minutes)
1996	Statu quo	19,9	16,1
2005 *	Modifications ponctuelles	16,5	13,7
2020	Route de contournement	14,8	12,0

* Tiens compte des modifications recommandées dans l'étude de 1997



Impacts du projet

- Diminution de la circulation en milieu urbain à Saint-Félix-de-Valois
- Baisse des accidents en milieu urbain suite au contournement (d'environ 11 à 12 /an)
- Baisse des accidents en milieu suite à l'élargissement (d'environ 15 à 16 /an)
- Nette amélioration des niveaux de service (B ou C)
- Gain de temps associé au contournement du secteur à basse vitesse, soit de 1min. 40sec.
- Gain de temps total pour 2016 de: 63 400 h*véh par an (2641 automobilistes circulant pendant une journée ou 7 automobilistes pendant une année)



Impacts du projet

- Les tendances récentes (2004-2006)
- Les débits continuent de croître
- Le nombre d'accidents également