

ANNEXE 1

Extraits de l'étude d'opportunité du projet (1993, mise à jour en 1997)

**ÉTUDE SUR L'OPPORTUNITÉ D'AMÉLIORER
LA GÉOMÉTRIE
ROUTE 199 - ILES-DE-LA-MADELEINE
TRONÇON DE CAP-AUX-MEULES À
HAVRE-AUX-MAISONS**

Direction territoriale: Bas-Saint-Laurent,
Gaspésie,
Îles-de-la-Madeleine
M.R.C. : Îles-de-la-Madeleine

Ministère des Transports
Québec, décembre 1993

Direction de la circulation
et des aménagements
Service des projets Est
Division de la circulation

fragile et cette fragilité trace en quelque sorte, les limites naturelles au développement».

Il y a un problème de continuité avec la section type actuelle située dans Cap-aux-Meules au sud du projet. La largeur des voies de roulement et particulièrement l'accotement, ne répondent pas aux normes. La visibilité au dépassement est de l'ordre de 5 % du segment seulement. Cependant, il est à noter que plus de 30 % du segment est dans une zone dont la vitesse affichée est de 50 km/h.

La présence de quatre pentes critiques est atténuée d'une part par le très faible pourcentage de camions et d'autre part, par la localisation de deux d'entre elles dans la zone de 50 km/h.

Les accès aux propriétés riveraines ne sont pas bien délimitées. Il y a absence d'équipement municipal (trottoirs et piste cyclable) en particulier dans la zone de 50 km/h.

La capacité portante du pont, (limite de charges actuellement imposée) ne permet pas à la circulation lourde de circuler simultanément dans les deux directions. Cette restriction justifie donc qu'une solution soit apportée rapidement, afin de normaliser la situation.

Les solutions analysées (voir figure jointe)

Les projets étudiés ont été les suivants:

PROJET I

199-01-05a, de 100 mètres après l'intersection du chemin Marconi jusqu'à 700 mètres avant le pont de Hâvre-aux-Maisons sur une longueur de 2,0 km.

Ces sites sont présentés en annexe au présent rapport. Ils sont dénombrés respectivement comme le 97^e et le 99^e par rapport à l'ensemble des sites dangereux du D.S.C.

Cette pondération a été établie à l'aide de l'équation du dommage matériel équivalent (DME) qui est représentée par l'équation suivante:

$$DME = 9.5 (A+B) + 3.5 (C) + D$$

où A = nombre d'accidents mortels sur le site

B = nombre d'accidents graves sur le site

C = nombre d'accidents légers sur le site

D = nombre d'accidents avec dommages matériels seulement sur le site

La comparaison des deux sites, soit Hâvre-aux-Maisons et Fatima, fait ressortir que plus du double des accidents sont survenus à Fatima. C'est le facteur de pondération attribué aux accidents mortels et graves qui donne une cote légèrement plus élevée à Hâvre-aux-Maisons. Compte tenu que les conséquences d'un accident quant à la mortalité ou à la gravité des blessures est un facteur relativement aléatoire, le site de Fatima semble plus préoccupant, en raison de la géométrie de l'intersection qui est dans une double courbe accentuée avec une pente dans chacune des directions et un accotement faible ou inexistant dans certains cas.

5. IDENTIFICATION DE LA PROBLÉMATIQUE

5.1 Problématique

La situation du réseau routier de l'archipel des îles-de-la-Madeleine qui est relié au continent par traversier, réduit l'ampleur des échanges entre les deux réseaux. Le premier a donc une vocation de

desserte à caractère plus local, n'étant pas situé sur un itinéraire devant desservir un trafic de transit.

La préoccupation exprimée par les insulaires dans le schéma d'aménagement concernant la protection du milieu naturel, garantie d'un milieu de vie de qualité de base sur laquelle s'appuient les différents secteurs de l'économie (pêche, aquaculture, agriculture et tourisme) réduit les types d'interventions, car "le milieu est fragile et cette fragilité trace en quelque sorte les limites naturelles au développement". Il y a un problème de continuité avec la section type actuelle située dans Cap-aux-Maules, au sud du projet. La largeur des voies de roulement et particulièrement de l'accotement ne répondent pas aux normes. La visibilité au dépassement est de l'ordre de 5 % du segment seulement. Cependant, il est à noter que plus de 30 % du segment est dans une zone dont la vitesse affichée est de 50 km/h.

On ne rencontre pas de courbes sous-standards sur la tronçon à l'étude.

La présence de quatre ponts critiques est atténuée d'une part par le très faible pourcentage de camions et d'autre part, par la localisation de deux d'entre elles dans la zone de 50 km/h.

Les accès aux propriétés riveraines ne sont pas délimitées. Il y a absence d'équipement municipal (trottoirs et piste cyclable) en particulier dans la zone de 50 km/h.

L'inventaire structural de la chaussée révèle que celle-ci est d'un point de vue général dans un bon état.

L'évaluation du pont du chenal du Havre-aux-Maisons par la Direction des structures recommande à court terme, la remise en bon état du

pont et le rehaussement de sa capacité portante pour qu'il soit en mesure de supporter adéquatement les charges régies par la réglementation routière.

Le niveau de service actuel et projeté à moyen terme est bon en général, il n'y a pas de problème de capacité d'écoulement. Le niveau de service aux intersections est très bon. L'évaluation des taux d'accidents et des taux critiques n'a pas permis de déceler un problème de sécurité sur le tronçon et les intersections à l'étude. Cependant, la priorisation des sites dangereux établis par le Département de Santé Communautaire de l'Hôtel-Dieu de Gaspé avec les nuances établies précédemment, démontrent que le segment de la route 199 compris entre le chemin Marconi jusqu'au nord du chemin des Caps est le plus préoccupant du tronçon à l'étude.

5.2 Nécessité d'intervention

La capacité portante du pont (limite de charges actuellement imposées) ne permet pas à la circulation lourde de circuler simultanément dans les deux directions.

Les problèmes d'aménagements géométriques (normalisation de la chaussée et des accotements) et l'absence d'équipement municipal (trottoirs et piste cyclable) dans la zone de 50 km/h, créent une discontinuité avec la section type actuelle située dans Cap-aux-Meules au sud du segment à l'étude. La non conformité des accès aux riverains (entrées/sorties) est une source de frictions avec la circulation.

6. ANALYSE DES SOLUTIONS

Le présent chapitre traite des hypothèses de solutions qui s'offrent pour répondre aux problèmes dégagés par la problématique. La

