



Charlesbourg, le 7 juillet 2005

Madame Monique Gélinas
Service de la coordination et du soutien aux commissions
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

OBJET : Projet d'amélioration de la route 175 des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227 -
Réponses aux questions du 20 juin 2005

Madame,

Tel que demandé, voici les réponses (en pièce jointe) aux questions portant sur les axes autoroutiers reliant les pôles urbains, les routes à quatre voies séparées et la comparaison des routes nationales de gabarit comparable (document DQ12).

En ce qui concerne les routes à quatre voies séparées (tableau 2), la comparaison avec la future route 175, avec très peu d'accès dans la portion de la Réserve faunique des Laurentides, est boiteuse. Selon nous, les routes incluses dans ce tableau ne peuvent être comparées à la route 175 à plusieurs égards (nombre d'accès, nombre d'intersections, achalandage des accès, longueurs, débits de circulation).

Pour tout renseignement supplémentaire, n'hésitez pas à contacter M. Claude Sirois à la Direction de la Capitale-Nationale, au 380-2003, poste 2250.

Veillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le chef du Service des inventaires et du plan,

CLAUDE STEVENS, ing.

CS/CS/do

c.c. : M. Luc Bergeron, directeur, Direction de la Capitale-Nationale
M. Denis Vaillancourt, ing., Service des inventaires et du plan
M. Donald Turgeon, chef du Service des inventaires et du plan, Direction du Saguenay-
Lac-Saint-Jean-Chibougamau
M. Nicolas Juneau, biologiste, ministère du Développement durable, de l'Environnement
et des Parcs

p.j.

1. Les axes autoroutiers reliant les pôles urbains

Au cours de l'audience il a été question de la place de la ville de Saguenay parmi les pôles structurant de l'armature urbaine québécoise et des axes routiers reliant ces pôles entre eux. La circulation sur l'axe reliant Québec à Saguenay a été abondamment documentée. Quelle est la caractérisation de la circulation sur les principaux axes autoroutiers reliant les autres pôles du réseau entre eux.

Pour chacun des axes énumérés ci-dessous, pourriez vous fournir l'information suivante :

- un DJMA caractéristique de la circulation de transit sur cet axe ;
- les taux de véhicules lourds caractéristiques de la circulation de transit ;
- le taux moyen d'accidents par million de véhicules-km ;
- le taux moyen d'accidents mortels par 100 millions de véhicules-km.

Les axes autoroutiers considérés :

- l'autoroute 40 entre Québec et Trois-Rivières ;
- l'autoroute 40 entre Trois-Rivières et Montréal ;
- l'autoroute 20 entre Québec et Montréal ;
- l'autoroute 10 entre Montréal et Sherbrooke ;
- l'autoroute 40 entre Montréal et Ottawa/Gatineau ;
- l'autoroute 55 entre Drummondville et Sherbrooke.

Tableau 1. DJMA, pourcentage de véhicules lourds caractéristiques de la circulation de transit, taux moyen d'accidents et taux moyen d'accidents mortels de différents itinéraires autoroutiers du Québec

Itinéraire	DJMA ₂₀₀₁ caractéristique de la circulation de transit ¹	% de véhicules lourds caractéristique de la circulation de transit ²	Taux moyen d'accidents par million de véhicules-km ³	Taux moyen d'accidents mortel par 100 millions de véhicules-km ³
Autoroute 40 entre Québec et Trois-Rivières	17 600	23	0,49	0,36
Autoroute 40 entre Trois-Rivières et Montréal	12 100	12	0,61	0,37
Autoroute 20 entre Québec et Montréal	19 200	22	0,44	0,24
Autoroute 10 entre Montréal et Sherbrooke	16 900	16	0,62	0,34
Autoroute 40 entre Montréal et Ottawa/Gatineau	16 000	14	0,91	0,70
Autoroute 55 entre Drummondville et Sherbrooke ⁴	6 500	25	0,73	1,40

¹ Cet estimé correspond au DJMA minimum, de l'année 2001, de l'itinéraire, jugé caractéristique de la circulation de transit

² Ce pourcentage de camion est celui associé au DJMA minimum, jugé caractéristique de la circulation de transit, l'année de l'estimation varie.

³ Les accidents, survenus sur les routes sous la responsabilité du Ministère, des années 2000 à 2002 inclusivement, composent ce taux. Les accidents non localisables ou hors réseau selon la définition de la SAAQ ne sont pas inclus (voir annexe A pour les détails des accidents inclus). Certaines données manquantes ont été estimées par interpolation. Les débits de circulation utilisés dans ce taux sont ceux moyens (pondérés selon la longueur).

⁴ L'autoroute 55 comporte des portions contiguës pour la période de 2000 à 2002 (i.e. la route n'est pas à deux chaussées séparées sur toute sa longueur).

2. Les routes à quatre voies divisées (*séparées*)

La différence entre les autoroutes et les routes à quatre voies divisées (*séparées*) a été expliquée au cours de l'audience.

La commission souhaite que le ministère des Transports précise quels sont les principaux tronçons de routes à quatre voies divisées (*séparées*) dans le réseau routier québécois. Pour ceux-ci, elle lui demande d'indiquer :

- les longueurs des tronçons ;
- les DJMA caractéristiques de la circulation sur ces tronçons ;
- les taux de véhicules lourds caractéristiques de la circulation sur ces tronçons ;
- les taux moyens d'accidents par million de véhicules-km ;
- les taux moyens d'accidents mortels par 100 millions de véhicules-km.

Tableau 2. Longueur, DJMA, pourcentage de véhicules lourds caractéristiques de la circulation, taux moyen d'accidents et taux moyen d'accidents mortels de différents itinéraires de routes à quatre voies séparées du Québec

Itinéraire (route à chaussées séparées, quatre voies et plus)			Longueur (km) ⁵	DJMA ₂₀₀₁ caractéristiques ⁶	% de véhicules lourds ⁷	Taux moyen d'accidents par million de véhicules-km ⁸	Taux moyen d'accidents mortel par 100 millions de véhicules-km ⁸
No route	De	À					
112	Intersection route 133	est de la route 227	6,8	12 900	6	1,13	0,00
112	441 m à l'est de l'intersection de l'autoroute 55 sud	est de la limite municipale Magog/Sherbrooke	6,1	8 100	7	1,70	0,00
117	limite route 333	Intersection raccordement route 370 Sainte-Adèle	20,8	11 000	3	1,63	1,99
117	Intersection route 329	3,8 km au nord de la limite municipale La Conception/Labelle	50,8	12 350	9	0,98	0,58
148	Intersection Chemin Damas-Perrier Pontiac	fin du terre-plein	4,8	4 000	7	1,32	0,00
148	Chemin Eardley à Gatineau	Intersection avec la bretelle d'autoroute 00005-01-024-31A0	13,9	18 650	4	1,97	0,35
175	Début du terre-plein à Laterrière	Intersection avec l'autoroute 70	12,6	8 950	16	1,42	0,81

⁵ Cette longueur est basée sur des extractions de données du Ministère en 2005 (elle varie peu).

⁶ Ce DJMA ₂₀₀₁ correspond à la moyenne pondérée (selon la longueur) des différents DJMA de l'année 2001 estimés sur l'itinéraire correspondant. Certaines données manquantes ont été estimées par interpolation.

⁷ Ce pourcentage de camion correspond à la moyenne pondérée (selon la longueur) des différents pourcentage de camion estimés sur l'itinéraire correspondant, l'année de l'estimation varie.

⁸ Les accidents, survenus sur les routes sous la responsabilité du Ministère, des années 2000 à 2002 inclusivement, composent ce taux. Les accidents non localisables ou hors réseau selon la définition de la SAAQ ne sont pas inclus (voir annexe A pour les détails des accidents inclus). Certaines données manquantes ont été estimées par interpolation. Les débits de circulation utilisés dans ce taux sont ceux moyens (pondérés selon la longueur).

3. La comparaison de routes nationales de gabarits comparables

Le rapport principal de l'étude d'impact pour les kilomètres 60 à 84 compare, sur neuf routes nationales de même gabarit, les débits journaliers moyens annuels et les pourcentages de véhicules lourds (document déposé PR3.1b, tableau 2-6). Les données utilisées remontent aux années 1990. Ces mêmes neuf routes avaient fait l'objet d'une comparaison des taux d'accidents et d'accidents mortels dans l'étude de BUC publiée en 1999 (document déposé DA22a, p. 66).

La commission aimerait obtenir une version mise à jour de la comparaison du tableau 2-6 avec les modifications suivantes :

- exclure la route A-55 puisque celle-ci a été transformée en autoroute ;
- utiliser si possible des données correspondant à une période plus récente ;
- fournir pour chacune les taux d'accidents et d'accidents mortels.

Tableau 3. Longueur, DJMA, pourcentage de véhicules lourds caractéristiques de la circulation, taux moyen d'accidents et taux moyen d'accidents mortels de différents itinéraires, similaires à la route 175, du Québec

No route	Itinéraire ⁹		Longueur (km) ¹⁰	DJMA ₂₀₀₁ ¹¹	% de véhicules lourds ¹²	Taux moyen d'accidents par million de véhicules-km ¹³	Taux moyen d'accidents mortel par 100 millions de véhicules-km ¹³
	De	À					
175	500 m au nord de la route 371	début 4 voies séparées à Saguenay	166	4 400	18 à 24	1,01	1,88
169	Intersection de la route 175	Intersection route 169 (Rang Caron à Hébertville)	80	1 750	31	1,92	1,97
117	Limite sud de la Réserve Faunique de La Vérendry	Limite nord de la Réserve Faunique de La Vérendry	181	1 850	30 à 42	0,67	1,91
138	Limite municipale Beauré/Saint-Joachim	Rivière Saguenay (excluant La Malbaie avant fusion, Rivière-Malbaie et Clermont)	161	5 150	7 à 19	0,97	0,55
138	Tadoussac	1,8 km à l'est de la limite municipale Pointe-Lebel/Baie-Comeau	190	3 600	6 à 29	1,09	2,14
132	Intersection avec l'autoroute 20 à Cacouna	Limite municipale Saint-Fabien/Le Bic	67	5 600	16 à 20	0,89	2,43
185	Frontière du Nouveau-Brunswick	Début du terre-plein à Saint-Antonin	93	6 300	22 à 31	0,81	2,17
155	Intersection de la route 159	Intersection du chemin de l'Église à La Tuque	78	2 950	29 à 37	0,78	1,97

⁹ Les itinéraires sont les mêmes que ceux utilisés dans le rapport intitulé : «Problématique des routes 175 et 169 et hypothèses de solutions, document technique», 23 mars 1998, Ministère des Transports

¹⁰ Cette longueur est basée sur des extractions de données du Ministère en 2005 (elle varie peu).

¹¹ Ce DJMA ₂₀₀₁ correspond à la moyenne pondérée (selon la longueur) des différents DJMA de l'année 2001 estimés sur l'itinéraire correspondant. Certaines données manquantes ont été estimées par interpolation.

¹² Ce pourcentage de camion correspond à la moyenne pondérée (selon la longueur) des différents pourcentage de camion estimés sur l'itinéraire correspondant, l'année de l'estimation varie.

¹³ Les accidents, survenus sur les routes sous la responsabilité du Ministère, des années 2000 à 2002 inclusivement, composent ce taux. Les accidents non localisables ou hors réseau selon la définition de la SAAQ ne sont pas inclus (voir annexe A pour les détails des accidents inclus). Certaines données manquantes ont été estimées par interpolation. Les débits de circulation utilisés dans ce taux sont ceux moyens (pondérés selon la longueur).

Annexe A

Pourcentage de localisation des accidents par Direction territoriale du Ministère des Transports des années 2000 à 2002

No	Direction territoriale	Localisation	2000	2001	2002
31	Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	Rimouski	99,9	100,0	100,0
32	Centre-du-Québec	Trois-Rivières	99,9	100,0	99,9
33	Bas-Saint-Laurent	Rimouski	99,9	100,0	100,0
34	Chaudière-Appalaches	Saint-Romuald	100,0	100,0	100,0
35	Côte-Nord	Baie-Comeau	99,9	99,8	99,6
36	Saguenay-Lac-Saint-Jean	Jonquière	100,0	100,0	99,9
37	Lac-Saint-Jean-Chibougamau	Roberval	100,0	100,0	99,9
38	Mauricie	Trois-Rivières	99,9	100,0	99,9
39	Capitale-Nationale	Québec	100,0	100,0	100,0
51	Laval Mille-Îles	Laval	99,9	99,9	99,9
52	Île-de-Montréal	Montréal	99,9	99,9	99,9
53	Est-de-la-Montérégie	Longueuil	94,0	92,4	91,3
54	Ouest-de-la Montérégie	Châteauguay	99,9	100,0	100,0
55	Laurentides-Lanaudière	Saint-Jérôme	98,8	100,0	99,9
56	Outaouais	Hull	100,0	99,9	100,0
57	Estrie	Sherbrooke	100,0	100,0	99,9
58	Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec	Rouyn-Noranda	100,0	99,7	99,8