

ÉTUDE DU
RÉSEAU ROUTIER

RIMOUSKI

MONT-JOLI

CANQ
VO
358

Ministère de la Voirie et des Travaux Publics, Direction Générale de la Planification et de la Recherche,
SERVICE TECHNIQUE de la CIRCULATION, décembre, 1970, Québec.

478582
provenances

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
PLACE HAUTE-VILLE, 24^e ÉTAGE
700 EST, BOUL. ST-CYRILLE
QUÉBEC, QUÉBEC, G1R 5H1

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

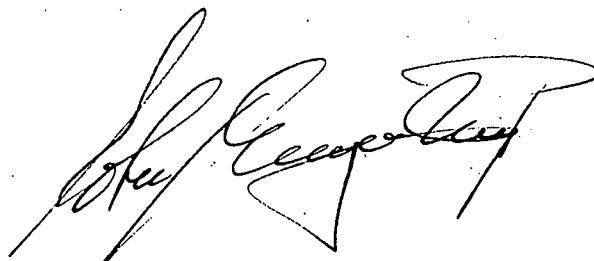
CANQ
VO
358

AVANT - PROPOS

En mai 1970, le Service Technique de la Circulation fut invité à produire une étude du réseau routier dans la région de Rimouski - Mont-Joli. Cette étude devait conduire à un programme de construction routière susceptible de remplir les besoins de circulation dans cette région du Québec pour une période d'environ 15 à 20 ans.

A la suite d'un inventaire et d'une analyse des routes à caractère provincial et régional, un calendrier des projets prioritaires a été dressé en 5 périodes selon l'urgence des besoins. Le montant total des investissements s'élève à environ \$29 millions.

En terminant, nous voulons souligner la participation de toutes les divisions du Service dans la réalisation de ce projet.



Robert Grégoire, Ing.,
Directeur,
Service Technique de
la Circulation.

TABLE DES MATIERES

	<u>PAGE</u>
<u>AVANT-PROPOS:</u>	
<u>CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS:</u>	5
Description et localisation des travaux recommandés.	10
<u>INTRODUCTION:</u>	
Objet et but du rapport	14
Description de la méthode	14
1- Partie <u>Considérations générales:</u>	
1.1 Description des aspects physiques de la région	16
1.2 Structure socio-économique	19
1.3 Relevé des équipements fixes	19
1.4 Tendances du développement urbain	25
2- Partie: <u>Inventaire routier:</u>	
2.1 Inventaire de la circulation	
2.1(1) Localisation des postes de comptage	27
2.1(2) Méthode employée	27
2.1(3) Flux de circulation	29
a) Route no. 10	29
b) Route no. 6	30
c) Autres routes	30
2.2 Inventaire des caractéristiques physiques de la route.	
2.2(1) Enumération des principaux tronçons routiers	35
2.2(2) Usages et définitions des paliers de comportement et du débit de service.	36
2.2(3) Localisation des caractéristiques	
a) Pentes	38
b) Courbes	38
c) Visibilité à l'arrêt	39
d) Visibilité au dépassement	40
3- Partie: <u>Analyse:</u>	
3.1 Paliers de comportement	43
3.2 Résumé	54

LISTE DES PLANCHES ET DIAGRAMMES

	<u>PAGE</u>
- Sections-types	6- 7
- Réaménagement du réseau routier	9
- Classification du réseau routier en relation avec la région	17
- Utilisation du sol	18
- Répartition de l'habitat	20
- Evolution et projection de la population 1951-1981	22
- Equipement touristique	26
- Circulation journalière moyenne mensuelle comparée avec la moyenne annuelle, mois 1969, Ste-Luce, route no. 10.	32
- Variation horaire du trafic routier annuel, localisation: Ste-Luce, route no. 10	33
- Visibilité 1,500 pieds	41
- Visibilité d'arrêt, courbes et pentes sous-standard	42
- Volume/Débit "C"	49
- Volume/Débit "D"	50
- Diagramme d'écoulement de la circulation, 1969 et débit de service, palier C & D	51
- Diagramme d'écoulement de la circulation, 1976 et débit de service, palier C & D	52
- Diagramme d'écoulement de la circulation, 1981. et débit de service, palier C & D	53

LISTE DES TABLEAUXPAGE

- Cédule de projets prioritaires	8
- Population de la zone Rimouski - Mont-Joli	21
- Evolution et projection de la population	23
- Localisation des postes de comptage	28
- Circulation: Ste-Luce, route no. 10	31
- Evaluation des débits de service journaliers aux paliers C et D	45
- Améliorations proposées avec leurs dates d'échéances	55

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

L'inventaire et l'analyse des besoins routiers conduisent à certains réaménagements et à de nouvelles constructions.

Les recommandations montrées sur les planches pages 6-7-8-9 sont établies par étapes selon l'urgence des besoins. Une cédule de projets prioritaires l'illustre par un tableau de la page 8.

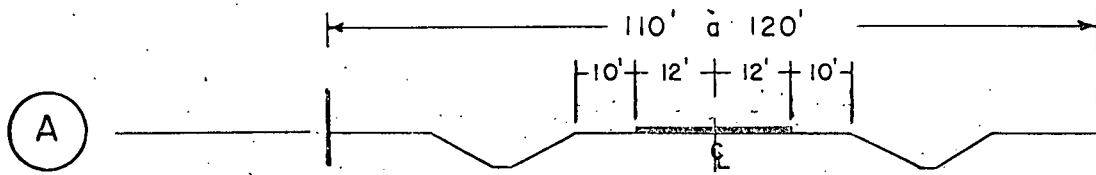
Il est pris comme base que des services modernes et adéquats doivent satisfaire la circulation locale et de transit.

En premier lieu, les problèmes de capacité en milieu urbain de Rimouski et de sa périphérie demandent à être résolus dans le plus bref délai. Leur solution favorise dans le contexte actuel de Rimouski, sa concentration urbaine. Ainsi il y aura une meilleure utilisation des équipements publics et para-publics déjà en place.

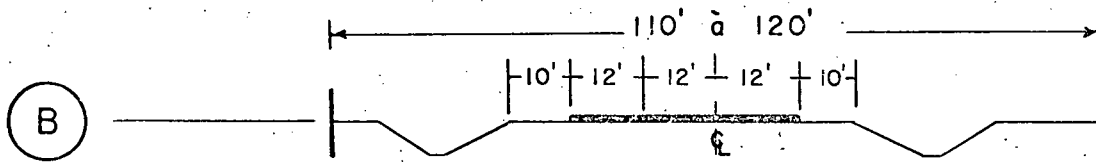
Ensuite, on pense à la mise en oeuvre d'une voie rapide à accès entièrement contrôlés. Cette voie sera un prolongement naturel d'une autoroute future.

.....

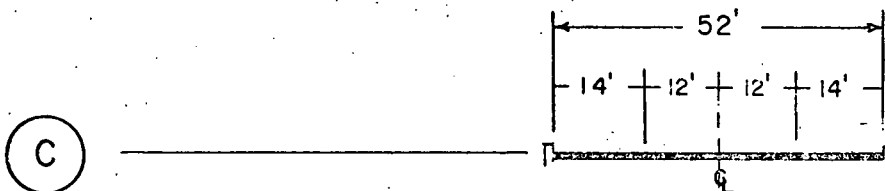
SECTIONS - TYPES



SECTION RURALE (DEUX VOIES)

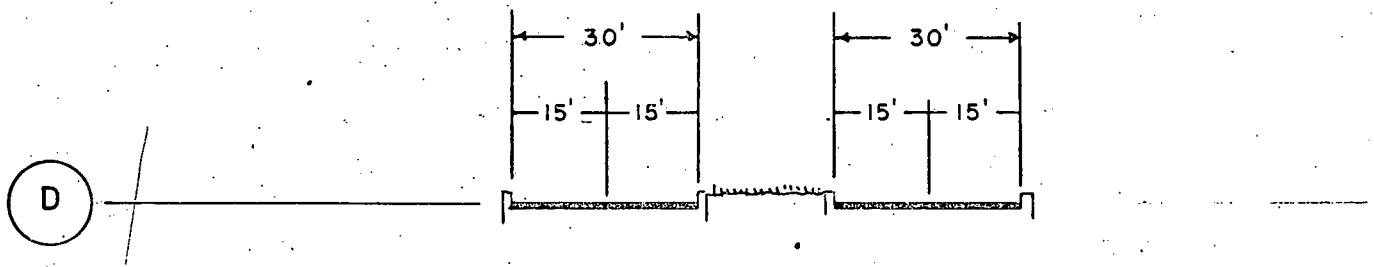


SECTION RURALE (VOIE DE CAMIONS)

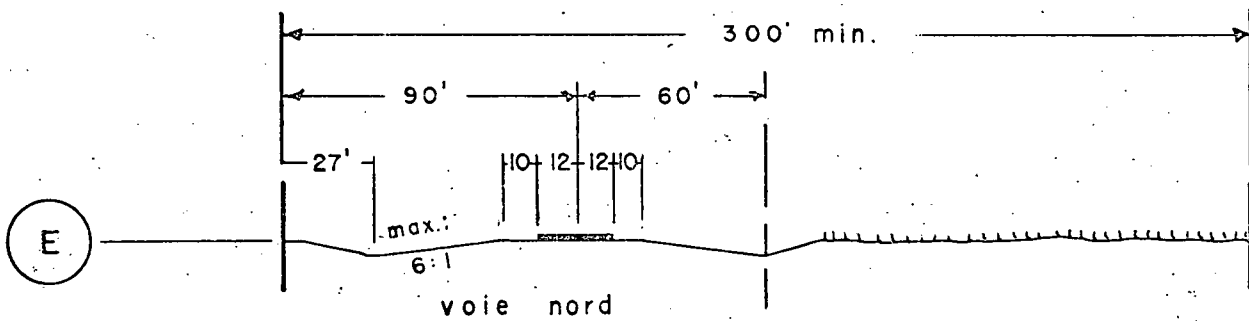


SECTION URBAINE QUATRE VOIES CONTIGÜES

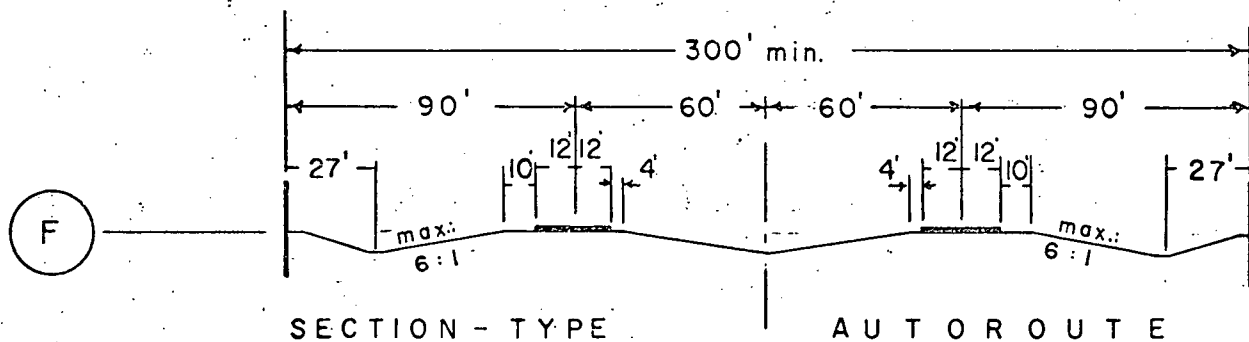
SECTIONS - TYPES



SECTION URBAINE (QUATRE VOIES DIVISÉES)

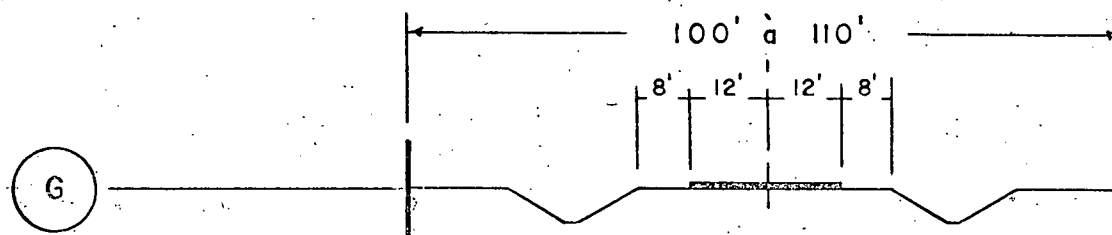


SECTION DEUX VOIES RAPIDES



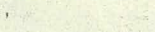
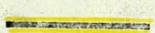
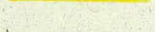
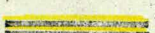
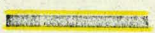
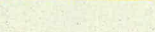
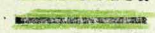
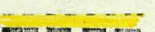
SECTION - TYPE

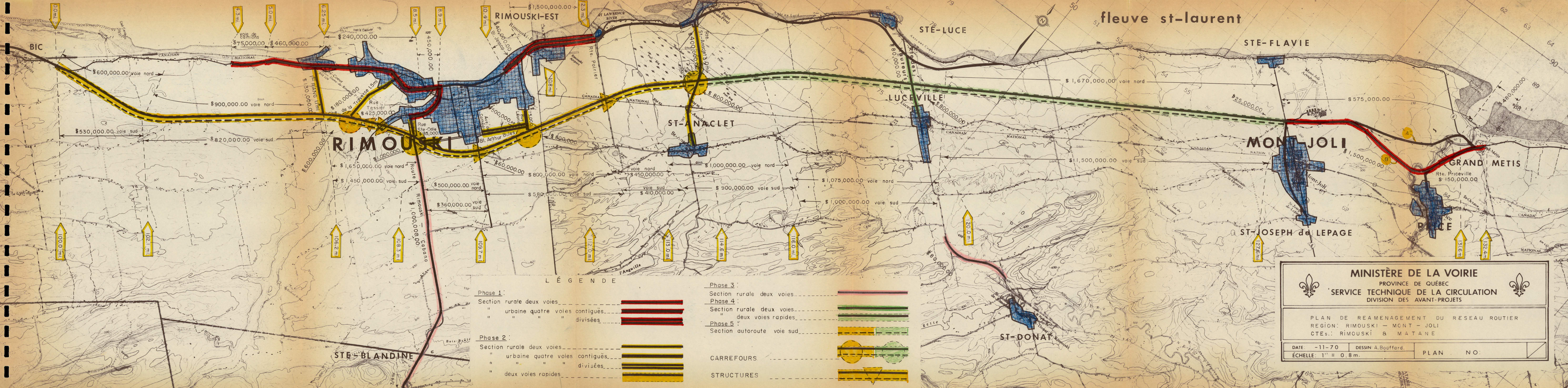
AUTOROUTE



SECTION RURALE

CEDULE DES PROJETS PRIORITAIRES

PHASES	LEGENDE	SECTION- TYPE	DESCRIPTIONS	COUT TOTAL \$000	COUT GRAND TOTAL \$000
1					
1971 à 1974		C	ROUTE NO. 10 10.4 mi. à 10.8 mi.	40.	
		D	10.8 mi. à 12.3 mi.	1,500.	
		B	4.3 mi. à 5.0 mi.	75.	
		C	5.0 mi. à 8.9 mi.	1,150.	
		C	Dépôt des emprises d'au- toroute.	1,085.	
		C	Rue Tessier	425.	
		A	Rang II et rte. 6 Nord 127.6 mi. à 132.4 mi.	1,500.	5,775.
2					
1974 - 1976			ROUTE A DEUX VOIES RAPIDES		
		E	100.0 mi. à 114.6 mi.	4,590.	
		A	1er rang	130.	
		A	Chemin de la Traverse	180.	
		A	Rue Ste-Odile	185.	
		A	Route St-Anaclet	400.	
		D	Boul. Arthur Buies 0.5 mi. à 1.0 mi.	500.	
		C	Rue Léonidas	75.	
			Int. Rg. II et Ave. de la Cathédrale	60.	6,120.
3					
1976 - 1980		{ G G	Rte. Rimouski - Cabano Rte. Luceville - St-Donat	1,000. 80.	1,080.
4					
1976 - 1980		E	114.6 mi. à 127.6 mi.	2,970.	
		A	Rte. Les Hauteurs	80.	
			Amélioration carrefour Nord de Mont-Joli	25.	3,075.
5					
1985 à		F	AUTOROUTE: 100.0 à 127.6mi.	6,750.	
			Carrefours - Eclairage - Embellissement	6,000.	12,750.
GRAND TOTAL:					28,800.



L É G E N D E

Phase 1:	
Section rurale deux voies	
" urbaine quatre voies contiguës	
" " " divisées	
Phase 2:	
Section rurale deux voies	
" urbaine quatre voies contiguës	
" " " " divisées	
" deux voies rapides	

Phase 3:	
Section rurale deux voies	
Phase 4:	
Section rurale deux voies	
" deux voies rapides	
Phase 5:	
Section autoroute voie sud	
CARREFOURS	
STRUCTURES	



MINISTÈRE DE LA VOIRIE
PROVINCE DE QUÉBEC
SERVICE TECHNIQUE DE LA CIRCULATION
DIVISION DES AVANT-PROJETS



PLAN DE REAMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER
REGION: RIMOUSKI — MONT — JOLI
CTES.: RIMOUSKI & MATANE

DATE: -11-70	DESSIN A. Bouffard.	PLAN NO:
ÉCHELLE: 1" = 0.8 m.		

DESCRIPTION SOMMAIRE DE LA CEDULE DES PROJETS PRIORITAIRES

PHASE NO. 1:

Du millage 10.4 à 10.8, Boul. Jessop sur une distance de 0.4 mille; mise en place de bordure en béton afin de situer les entrées, réfection du pavage et drainage ainsi que les aménagements connexes. (Référence à la section-type - C).

Entre les millages 10.8 et 12.3 pour une longueur de 1.5 mille; construction d'un nouveau boulevard à 4 voies divisées de l'extrémité Est du Boul. Jessop jusqu'à la hauteur de la 8ième avenue de Rimouski Est. Cette nouvelle construction aura les mêmes normes que le Boul. René Lepage. (Référence à la section-type - D).

Du millage 4.3 au mille 5.0, Rimouski Ouest; sur ce tronçon de 0.7 mille, nous prévoyons l'addition d'une voie auxiliaire pour camions afin d'assurer un meilleur niveau de comportement (débit). En direction Est-Ouest, cette amélioration se situera du côté Nord de la route no. 10. (Référence à la section-type - B).

Du millage 5.0 à 8.9, quartiers Sacré-Coeur et Nazareth pour une longueur de 3.9 milles; nous préconisons un réaménagement de la route no. 10 à 4 voies contigües. Le déplacement de quelques résidences est prévu afin d'élargir les emprises pour permettre la mise en place de bordure en béton, trottoir, réfection de pavage et drainage ainsi que les aménagements connexes. (Référence à la section-type - C).

Dans ce même tronçon, nous suggérons l'élargissement du pont enjambant la rivière Rimouski et le dégagement de la voie charretière sous le viaduc du C.N.

Le parachèvement de la rue Tessier sur une longueur de 1.1 mille demeure toujours une priorité.

Entre le mille 127.6 et 132.4 pour une distance de 4.8 milles dans l'alternative "A" et de 5.2 milles dans l'alternative "B"; cette artère à 2 voies rurales originerait au carrefour Nord de Mont-Joli et en direction Est, desservirait l'aéroport, le futur centre industriel, approcherait la municipalité de Price et rejoindrait la route no. 6 Nord, près du Parc Grand Métis (Jardins Reford). (Référence à la section-type - A).

Ce nouveau tronçon remplacerait avantageusement la route no. 6 Nord, entre Ste-Flavie et Grand Métis et dans l'optique d'une route de transit Est-Ouest selon nos suggestions, le parcours en serait diminué de 1.0 à 1.4 mille selon l'alternative choisie.

Dans cette première phase, nous recommandons pour 1971, le dépôt des emprises pour la construction d'une artère à 2 voies rapides dans le corridor d'une future autoroute. D'une largeur minimum de 300', il faudra prévoir également le dégagement nécessaire pour les carrefours.

PHASE NO' 2:

Du mille 100.0 situé à la fin du récent aménagement de la route no. 10 dans Ste-Cécile-du-Bic jusqu'au mille 114.6 au croisement de la route St-Anaclet à la hauteur du fronteau des rangs I et II pour une distance de 14.6 milles; construction d'une route à 2 voies rapides incluant un nouveau pont sur la rivière Rimouski ainsi qu'une structure au-dessus de la rue Tessier dans la partie Sud du Quartier Ste-Odile et une autre enjambant la rue de la Cathédrale et une troisième au-dessus du C.N. à proximité de la route Poirier. (Référence à la section-type - E).

Ce premier tronçon et les raccordements proposés soulageront la route no. 10 en permettant des échanges faciles entre les municipalités concernées tout en passant en périphérie Sud, du centre industriel de Rimouski jusqu'à la tourbière de St-Anaclet.

Raccordements:

Route du 1er rang à réaménager en 2 voies rurales entre la route no. 10 dans le quartier Sacré-Coeur et la voie rapide pour une longueur de 1.1 mille. (Référence à la section-type - A).

Le chemin de la Traverse originant dans le quartier Nazareth aura la mêmes normes que ci-haut mentionnées sur une distance de 1.5 mille.

Rue Ste-Odile à l'intérieur d'une nouvelle emprise de 110' - 120' entre la rue Tessier et la nouvelle route pour 0.7 mille de longueur, nous préconisons un aménagement à 2 voies rurales. (Référence à la section-type - A).

La route de St-Anaclet entre la route no. 10 à Pointe-au-Père et le village de St-Anaclet pour 3.0 milles devra être reconstruite en entier. (Référence à la section-type - A).

La rue Léonidas devra être prolongée de 0.5 mille vers le Sud pour rejoindre la nouvelle artère. (Référence à la section-type - C) (4 voies contigues).

Le prolongement du Boul. Arthur Buies à 4 voies divisées sur une distance de 0.5 mille à l'Ouest jusqu'à son intersection avec la rue Ste-Odile et sur une longueur de 1.0 mille vers l'Est, rejoignant ainsi la rue Léonidas. (Référence à la section-type - D).

L'intersection de la rue de la Cathédrale et du rang II pourra être améliorée en adoucissant la pente pour donner plus de visibilité et de sécurité.

PHASE NO. 3:

Réaménagement de la route Rimouski - Cabano à 2 voies rurales dans une emprise de 100' - 110', sur une longueur de 7.0 milles, comprenant le contournement du village de Ste-Blandine. Refaire les fondations, corriger quelques alignements et introduire quelques voies auxiliaires pour camions sont les travaux majeurs recommandés. (Référence à la section-type - G).

Sur la route Les Hauteurs entre Luceville et St-Donat, nous préconisons la disparition des deux courbes prononcées près de St-Donat. (Référence à la section-type G).

PHASE NO. 4:

Du millage 114.6 à 127.6 pour une distance de 13.0 milles entre la route St-Anaclet et le carrefour Nord de Mont-Joli sur la route no. 6 Sud. Prolongement de l'artère à 2 voies rapides afin de parachever la voie de transit Est-Ouest amorcée dans les phases un et deux. (Référence à la section-type - E).

Réfection de la route Les Hauteurs 1.6 mille entre la route no. 10 Ste-Luce et Luceville. Dans une emprise de 110' - 120' élargir la chaussée à 2 voies rurales comme l'indique la section-type - A.

Quelques modifications mineures devront être apportées dans la géométrie du carrefour Nord de Mont-Joli.

PHASE NO. 5:

Le doublement de la voie rapide entre le mille 100.0 et 127.6; cette nouvelle artère de 27.6 milles ainsi que l'aménagement de 5 carrefours parachèveraient l'implantation d'une autoroute, cette dernière amorcée au Bic traversera la ville de Rimouski et les municipalités de St-Anaclet et Luceville pour aboutir à Mont-Joli. (Référence à la section-type F).

P.S.* Les chemins de service nécessaires, l'éclairage et l'embellissement sont parties intégrantes de cette 2ième étape.

RESUME:

2 voies rurales	20.4 milles	\$ 3,680,000.00
4 voies contigues	6.0 milles	1,800,000.00
4 voies divisées	3.0 milles	2,000,000.00
4 voies autoroute	27.6 milles	21,320,000.00
TOTAL:	57.0 milles	\$28,800,000.00

ETUDE DU RESEAU ROUTIER DU TERRITOIRE RIMOUSKI - MONT-JOLI

INTRODUCTION:

A la demande du Ministère des Affaires Municipales, le Service Technique de la Circulation du Ministère de la Voirie a entrepris l'étude des routes dans le territoire Rimouski - Mont-Joli.

Cette étude s'insère dans un ensemble de moyens d'orientation et de rationalisation des processus de développement et de croissance pour la région du Bas St-Laurent.

Notre Service, dans son domaine, joint sa participation aux multiples changements de structures supposés par le développement socio-économique.

L'étude ne s'en tient qu'au réseau des routes importantes. Les routes à faible circulation et les rues urbaines en sont exclues. Le territoire étudié, comprend les treize municipalités qui s'étendent de Rimouski à Price inclusivement, soit: Rimouski, Rimouski Est, St-Odile, Pointe-au-Père, St-Anaclet, Ste-Luce, Luceville, St-Donat, Ste-Flavie, Mont-Joli, St-Jean-Baptiste, St-Joseph-de-Lepage et Price.

Le présent rapport a pour objet d'évaluer les lacunes au niveau du réseau routier. Ces imperfections pourraient devenir une entrave au développement normal du territoire ou freiner les phénomènes d'urbanisation*. L'amélioration du réseau par son réaménagement demeure le but visé afin de contribuer au changement des structures mentionnées plus haut.

Dans cette étude, nous avons procédé de la façon suivante: au début apparaissent les conclusions et les recommandations de l'étude avec une cédule de projets prioritaires ainsi que son illustration sur les planches à la page 6-7-9.

Ensuite, nous donnons une brève description des aspects physiques de la région. Viennent après l'esquisse des principales structures socio-économiques, la répartition de la population, le relevé des équipements fixes, et la tendance du développement urbain.

* Sens sociologue: Population marquée par les attitudes des consommateurs urbains.

Nous avons dressé un inventaire. Le point de vue de la géométrie des routes, de leurs structures et du coût de leur entretien sont considérés. Les résultats d'études de circulation servent de base à l'analyse des priorités. La sécurité routière est étudiée en fonction des accidents, de la visibilité au dépassement et de la géométrie de la route.

A la lumière de ces considérations, l'analyse du réseau routier est traitée en fonction de la circulation. La conclusion suggère les améliorations nécessaires au réseau afin que ce dernier réponde aux besoins actuels et futurs.

PREMIERE PARTIE - CONSIDERATIONS GENERALES

1.1 QUELQUES ASPECTS PHYSIQUES DU TERRITOIRE:

Le territoire étudié est situé à 190 milles à l'Est de Québec. Il s'étend de la ville de Rimouski à celle de Price sur une longueur de 21 milles et sur une largeur de 6.5 milles. (Voir planche à la page 17).

Cet ensemble territorial est borné par le fleuve St-Laurent au Nord, par la Rivière Rimouski à l'Ouest, par la Rivière Métis à l'Est et par le contrefort des Appalaches au Sud.

Au point de vue géologique, le sous-sol (assises rocheuses) fait partie d'une dépression du Bas St-Laurent. Celle-ci va jusqu'à Cap-Chat. C'est une roche plus jeune que le Plateau Laurentien. Feuilletée et tendre elle provient des anciens dépôts de mer solidifiés en lits horizontaux. Cette dépression forme une basse plaine qui ne dépasse pas 500 pieds d'altitude.

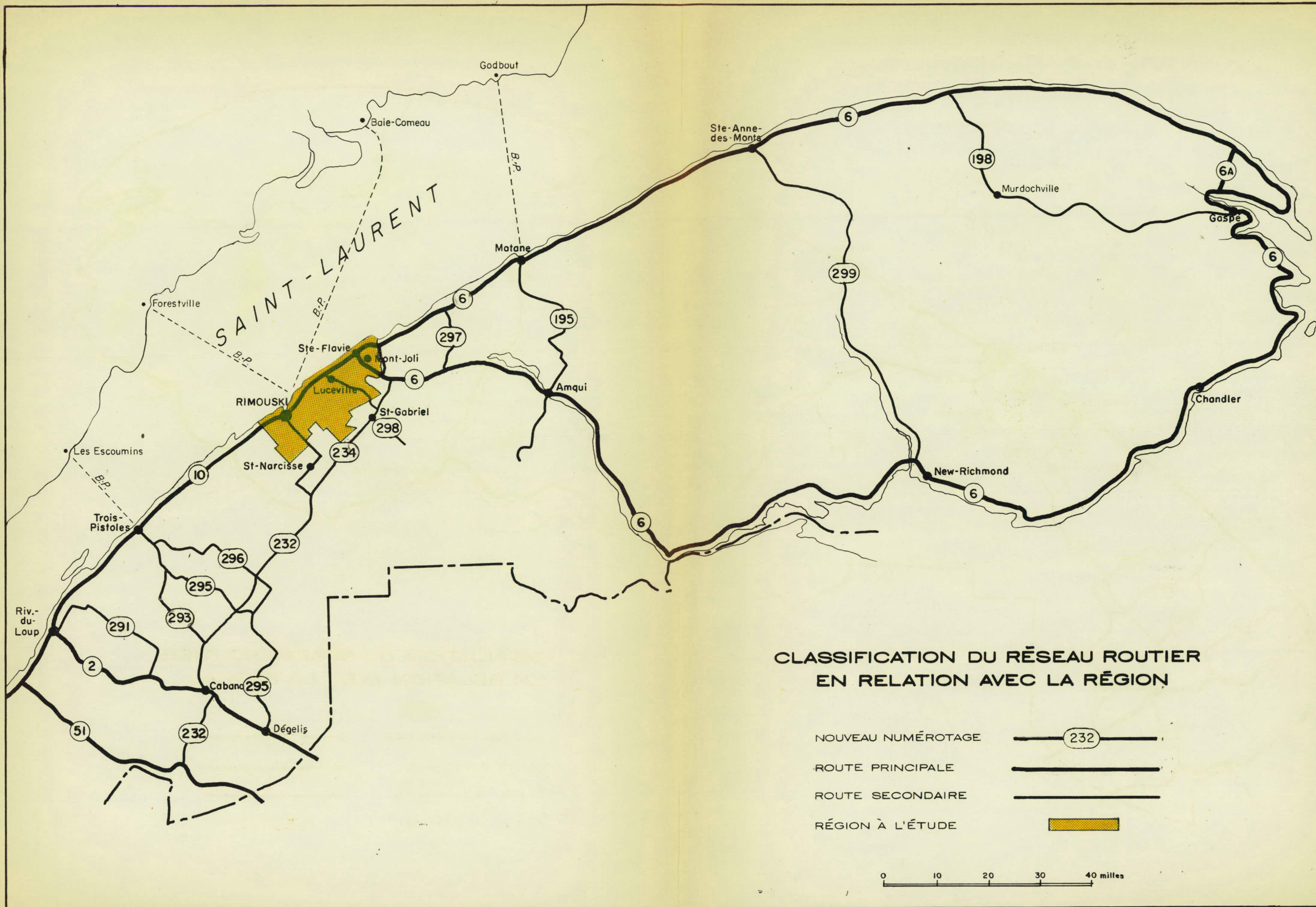
Le territoire est composé de terrasses qui s'étendent depuis Rivière-du-Loup jusqu'aux environs de Cap-Chat, sur une largeur de six milles. Cette zone de terrassement montre une forte accumulation de matériaux meubles surtout d'argiles et de sable limoneux.

Le sol présente l'aspect de bandes parallèles au littoral. Près de la mer, une banquette rocheuse s'hérise de Pointe-au-Père jusqu'à la rivière Métis. Une plage sablonneuse coupe à Ste-Luce-sur-Mer, cette bande. Un replat sable-graveleux couvre Rimouski et ses alentours. Un marécage débute un peu à l'Est de Rimouski, se dirige parallèlement au littoral, sépare Ste-Luce-sur-Mer et Luceville, et va se terminer quelques milles plus loin. Sa largeur atteint jusqu'à un mille. Ce marécage comprend des marais, des terres noires et des tourbières. (Voir planche à la page 18).

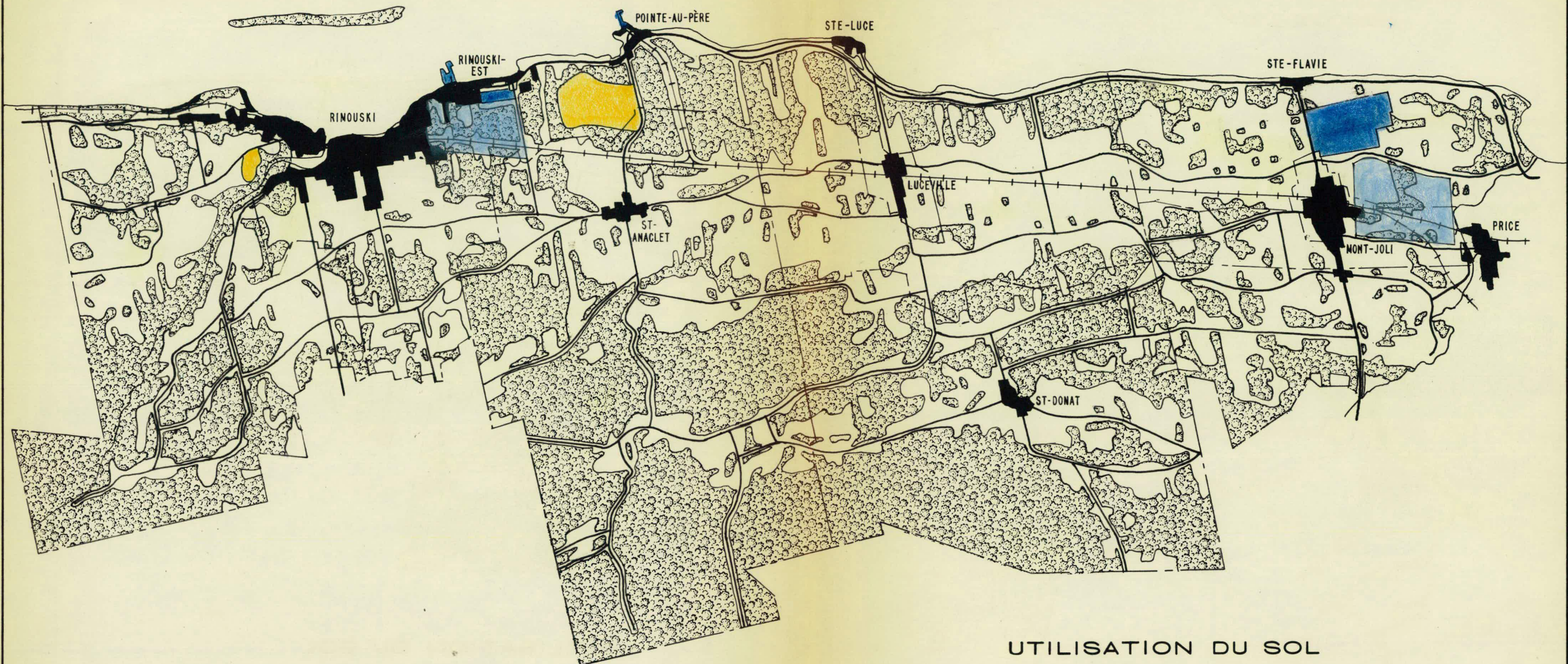
Plus au Sud, le terrain prend du relief, des collines apparaissent. Celles-ci sont composées d'un replat sablo-graveleux. La dernière bande constitue les contreforts des Appalaches.

En cet endroit, les niveaux du sol varient de 500 pi. à 1500 pi. au-dessus du niveau de la mer.

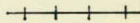
Deux principaux cours d'eau forment le réseau hydrographique. A l'Ouest, court du Sud au Nord la rivière Rimouski et, à l'Est, coulant dans le même sens, la rivière Métis passe par Price. Les deux rivières sont encaissées en amont et fluviales à leur embouchure.



Saint - Laurent



UTILISATION DU SOL

AGGLOMÉRATION URBAINE		ROUTE	
AÉROPORT ET QUAI		CHEMIN DE FER	
TERRES UTILISÉES POUR EXTRACTION DES MAT. PREMIÈRES		LIMITE MUNICIPALE	
PARC INDUSTRIEL (PROJET)			
TERRES CULTIVÉES			
FORÊTS, MARÉCAGES, MARAIS			

SOURCE: Direction Générale de la Planification
Min. des Affaires Municipales

0 1 2 milles

1.2 ESQUISSE DES PRINCIPALES STRUCTURES SOCIO-ECONOMIQUES:

POPULATION:

Le territoire considéré compte une population en 1966 de 45,047 habitants. L'agglomération urbaine de Rimouski compte à elle seule 60% des effectifs humains et s'accroît à un rythme moyen annuel de 5,1% *. Mont-Joli est la seconde agglomération en importance avec ses 7,543 habitants. Son rythme moyen annuel d'accroissement s'élève à 2,95 %. (Voir planche à la page 20-21).

A ces deux villes mentionnées plus haut s'ajoutent deux autres centres: Price 2,939 habitants et Luceville 1,564 habitants. Le reste de la population est réparti dans le territoire.

Selon les prévisions pour l'année 1981, l'agglomération de Rimouski atteindra la population de ~~51,324~~ ^{52,630}. Ce nombre représentera 63.6% des habitants du territoire. Celle de Mont-Joli (Mont-Joli - Ste-Flavie et St-Jean-Baptiste) avec sa population de 9,000, représentera 17.5% (Voir planche à la page 22-23).

1.3 LES EQUIPEMENTS FIXES:

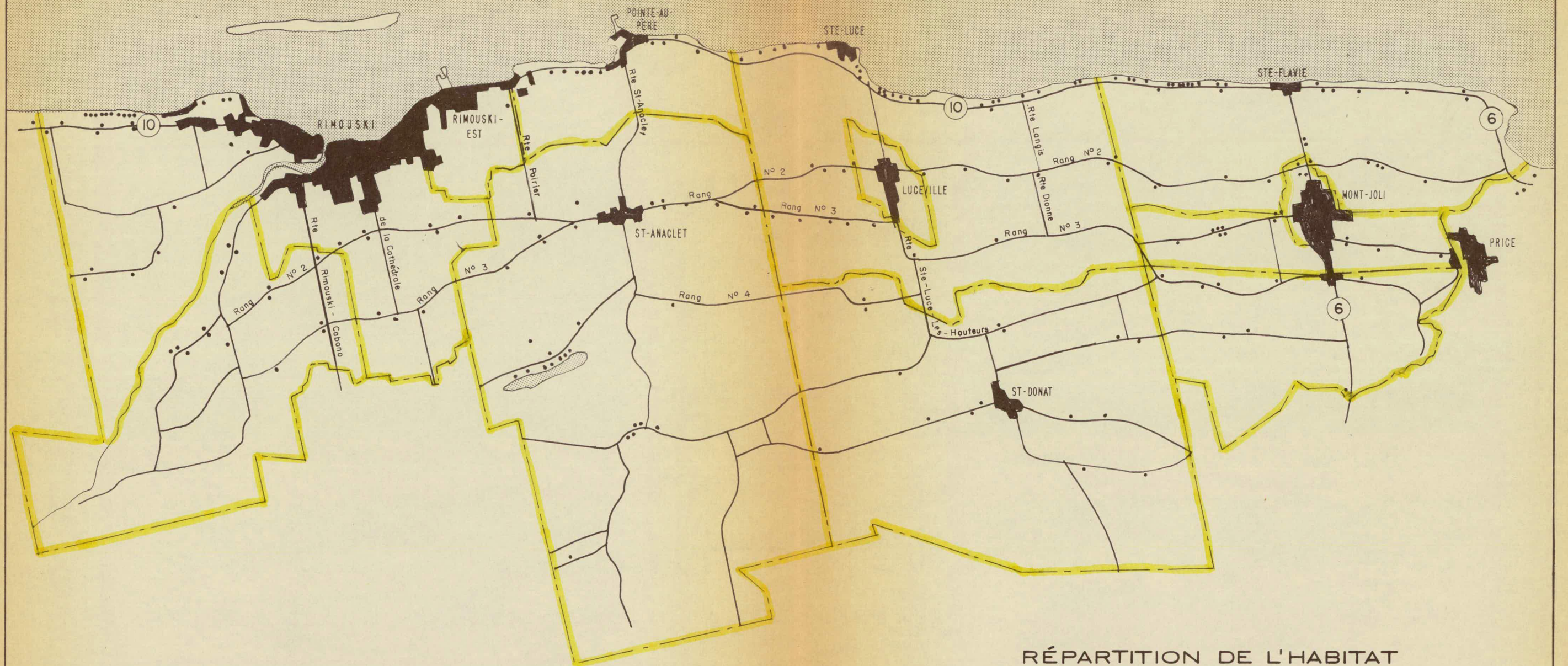
LA ROUTE

Le réseau routier de la zone visée compte trois catégories de routes fonctionnelles.

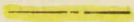
1. Le réseau principal (Les routes no. 6 et 10) relie les grandes agglomérations urbaines, les centres administratifs régionaux, et emprunte les itinéraires touristiques importants. En règle générale, les standards de ces routes doivent être élevés afin de répondre au fort volume de circulation.
2. Le réseau secondaire (routes no. 232, 234 et 298) relie les pôles et les territoires sous-régionaux, dessert les régions administratives et les centres touristiques industriels et miniers. Ce réseau correspond à une circulation à caractère régional, c'est-à-dire qu'il draine le trafic des routes locales. Tout en donnant accès à la propriété, le réseau secondaire prend un fort pourcentage de la circulation en transit.

* - Période de l'an 1951 à l'an 1966

Saint-Lourent



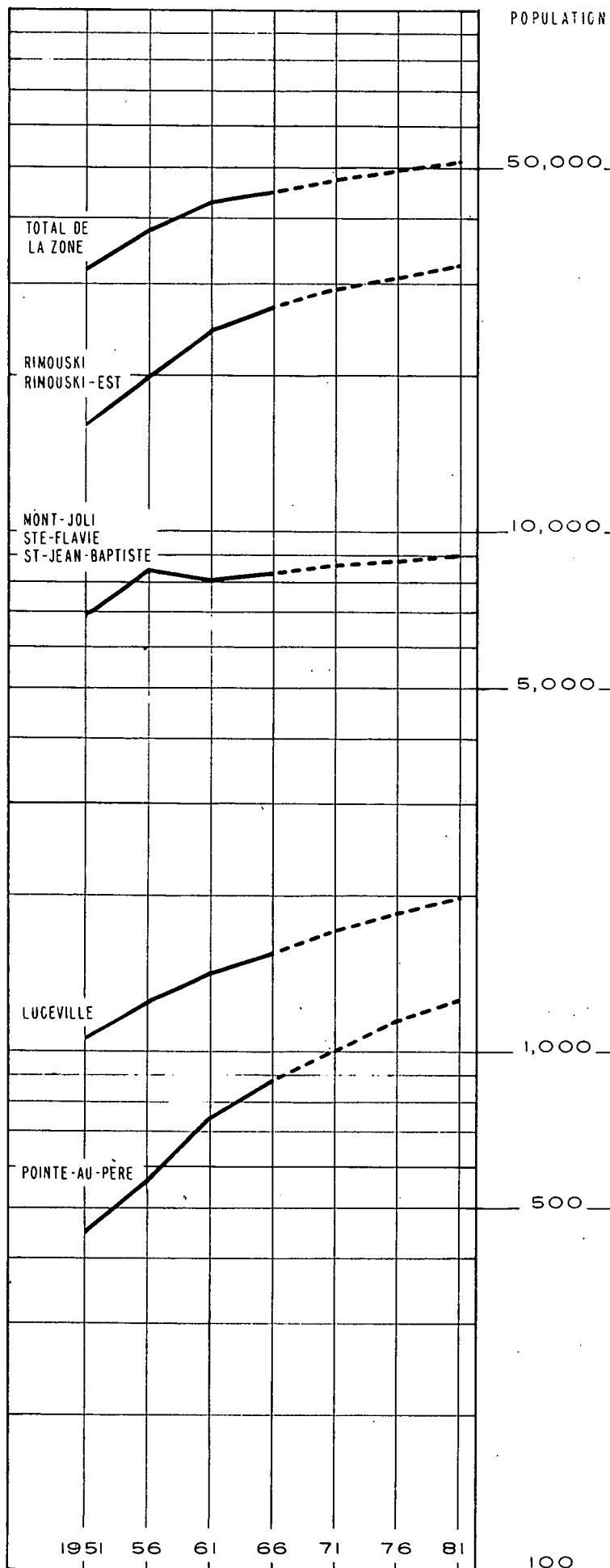
RÉPARTITION DE L'HABITAT

- AGGLOMÉRÉ 
- DISPERSÉ (Un point représente 5 maisons) 
- ROUTES ET CHEMINS 
- LIMITES MUNICIPALES 

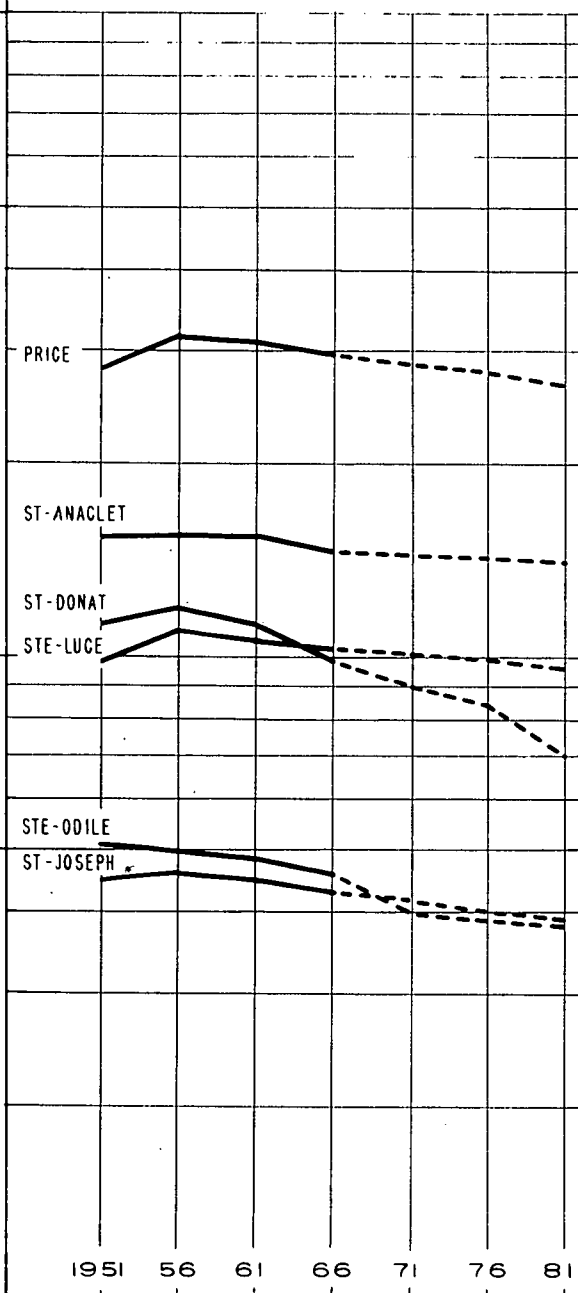
POPULATION DE LA ZONE RIMOUSKI - MONT-JOLI

Taux d'évolution annuel moyen en
pour les années de 51 à 66 (15 ans)

Rimouski	5.10%
Rimouski Est	
Mont-Joli	2.95%
St-Jean-Baptiste	
Price	0.30%
Pointe-au-Père	6.27%
St-Anaclet	0.33%
Luceville	3.18%
Ste-Luce	0.31%
St-Donat	0.92%
Ste-Flavie	0.84%
St-Joseph-de-Lepage	0.20%
St-Odile	1.45%



ÉVOLUTION ET PROJECTION DE LA POPULATION 1951 - 1981



EVOLUTION ET PROJECTION DE LA POPULATION

	1951	1956	1961	1966	1971	1976	1981
Rimouski (1)	16,058	19,983	24,420	27,019	29,050	30,775	32,630
Ste-Odile (2)	512	498	486	428	398	380	360
Ste-Anne-de-la- Pointe-au-Père	451	565	743	876	1,010	1,150	1,260
St-Anaclet-de- Lessard	1,537	1,545	1,545	1,461	1,440	1,430	1,405
Ste-Luce	984	1,096	1,066	1,030	1,015	990	960
Luceville	1,059	1,265	1,419	1,564	1,715	1,850	1,975
St-Donat	1,122	1,192	1,122	986	900	845	700
Mont-Joli (3)							
St-Jean-Baptiste							
Ste-Flavie	6,897	8,465	8,080	8,310	8,625	8,820	9,000
St-Joseph	447	463	450	434	418	400	380
Price	2,810	3,140	3,094	2,939	2,850	2,775	2,650
<u>ZONE RIMOUSKI- MONT-JOLI</u>	<u>31,877</u>	<u>38,212</u>	<u>42,425</u>	<u>45,047</u>	<u>47,421</u>	<u>49,415</u>	<u>51,320</u>

- NOTE: (1) En 1964, le village de Nazareth est constitué à partir de N.D.-du-Sacré-Coeur. En 1967, Rimouski annexe ces deux municipalités et St-Germain. A Rimouski, nous avons ajouté Rimouski-Est étant donné que c'est une même agglomération urbaine.
- (2) La ville de Rimouski annexe une partie du territoire de St-Odile en 1962. D'après les autorités de la municipalité 1242 habitants sont touchés.
- (3) A cause des annexions partielles de 1956, nous avons regroupé avec Mont-Joli, les municipalités de Ste-Flavie et St-Jean-Baptiste.

SOURCES: Recensements du Canada, B.F.S. Vol.1, Bull. 1.1-10, 1961 et Vol. 1, (1-4) 1966
Volume des populations et rythme d'accroissement par Martial Breault.

3. Le réseau local sert à relier les habitations et facilite l'accès à la propriété. Il accuse une circulation locale qui se déplace sur des courtes distances. Le trafic de transit y est inexistant.

LE RAIL, LES PORTS ET LES AEROPORTS:

Les chemins de fer nationaux desservent le territoire Rimouski - Mont-Joli. Ils passent par les principaux centres: Rimouski, Luceville, Mont-Joli et Price. A l'Est de Mont-Joli, il y a bifurcation. La voie ferroviaire du Nord va jusqu'à Matane, tandis que l'autre embranchement s'engage dans la Vallée de la Matapédia.

En plus, le rail dessert les deux seules installations portuaires d'importance de la région: les ports de Rimouski et de Pointe-au-Père. Celui de Rimouski est localisé dans l'agglomération urbaine et sa fonction première est commerciale, on y fait surtout du cabotage. Adossé au projet du Parc Industriel de Rimouski, ce port est appelé à jouer un rôle de plus en plus grand pour la région. (Voir planche à la page 18).

En ce qui regarde les quais de Pointe-au-Père, ces installations servent avant tout au transport des voyageurs et des marchandises en direction de la Côte-Nord.

L'aéroport de Rimouski très peu équipé est en fait une installation servant à des fins locales. Il est très peu utilisé du côté commercial. Il semble que la seule piste en place est appelée à disparaître. L'expansion du Parc Industriel (1) s'étendrait de Rimouski jusqu'à Pointe-au-Père. Les services fournis aux usagers de l'aéroport sont très restreints.

Par contre, l'aéroport de Mont-Joli correspond à un aéroport moderne. Il est appelé à devenir la plaque tournante du trafic aérien. Tous les services sont disponibles. Le Gouvernement du Canada procède à son réaménagement. Il complète certains services et construit l'aérogare près de la route no. 6 situé entre Mont-Joli et Ste-Flavie.

- (1) Ce Parc Industriel semble très étendu. Il est à remarquer qu'une tourbière en exploitation située au Sud-Ouest de Pointe-au-Père en fait partie.

EQUIPEMENTS PUBLICS:

Les autres équipements fixes publics importants (Ecoles régionales, université, CEGEP, hôpitaux et centres culturels) sont tous situés dans les principales agglomérations urbaines de Rimouski et de Mont-Joli.

EQUIPEMENTS TOURISTIQUES ET DE LOISIRS:

Le Parc Métis situé près de la route no. 6 peut attirer en fin de semaine plus de 2000 visiteurs. Aussi, il faut noter la présence du centre de ski de Ste-Blandine (Val Neigette) et du projet situé au Mont-Comi, notons également la présence d'un ciné-parc près de la route no. 10 à Ste-Luce. La planche à la page 26 situe les principaux équipements touristiques localisés dans l'axe des routes no. 10 et no. 6.

1.4 TENDANCE DE L'AMENAGEMENT URBAIN:

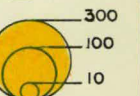
A la suite de ce bref exposé sur la description des principales structures socio-économiques actuelles du territoire étudié, mentionnons que le développement du territoire urbain de Rimouski se fait surtout en direction Sud, celui de Mont-Joli en direction Ouest. Par ailleurs, les parcs industriels seront localisés fort probablement à l'Est de ces deux agglomérations.

Saint-Laurent



ÉQUIPEMENT TOURISTIQUE

HÔTELS, MOTELS, CAPACITÉ D'HÉBERGEMENT



TERRAIN DE CAMPING



TERRES UTILISÉES À DES FINS DE LOISIRS DE PLEIN AIR



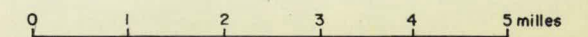
CENTRE DE SKI



CINÉ-PARC



INFORMATION TOURISTIQUE



DEUXIEME PARTIE - INVENTAIRE ROUTIER

L'inventaire routier, en général, consiste dans la collection, la compilation et le traitement des données relatives aux caractéristiques de la circulation et aux caractéristiques physiques de la route.

Ces études permettent de:

1. Evaluer les besoins de chaque section de route
2. Déterminer un ordre de priorités de construction basé sur les besoins de la route: structure, sécurité et circulation
3. Etablir des programmes de construction à court et moyen terme.

2.1 INVENTAIRE DE LA CIRCULATION:

2.1(1) Localisation des postes de comptage:

En plus d'un poste permanent de comptage, localisé sur la route no. 10 à Ste-Luce, qui enregistre la circulation par heure à l'année longue, le Service Technique de la Circulation a procédé pendant trois semaines consécutives, à l'évaluation de la circulation sur l'ensemble des routes qui apparaissent à l'inventaire.

On a choisi, pour ce faire, les principaux carrefours et les endroits susceptibles de porter un trafic représentatif des différentes sections de route.

2.1(2) Méthode employée:

Après l'étude des caractéristiques de la circulation, on a obtenu par factorisation le flux de la circulation sur toutes les routes inventoriées pour le jour moyen annuel et le jour moyen d'été (juin, juillet, août, septembre) de l'année 1969 (voir diagramme à la page 51).

LOCALISATION DES POSTES DE COMPTAGES

<u>ROUTE</u>	<u>MUNICIPALITE</u>	<u>LOCALISATION</u>
10	Rimouski	Rue St-Germain Ouest
10	Rimouski	Ave. Rouleau
10	Rimouski	Ave. de la Cathédrale
10	Rimouski	Rue St-Barnabé
10	Rimouski	Rue St-Germain Ouest
10	Rimouski Ouest	Limite municipale
10	Ste-Luce	Route de Luceville
10	Ste-Flavie	Route no. 6
6	Grand Métis	2 ième rang
6	St-Joseph-de-Lepage	4 ième rang Est
6	St-Joseph-de-Lepage	4 ième rang Ouest
6	Mont-Joli	Entrée Est
6	Mont-Joli	Ave. Sanatorium
6	Mont-Joli	Rue Doucet
6	Mont-Joli	2 ième rang
6	Mont-Joli	Entrée Ouest
Centrale	St-Anaclet	4 ième rang Est
Centrale	St-Anaclet	5 ième rang
Ste-Luce	Luceville	3 ième rang Est
Ste-Luce	Rimouski	4 ième rang Est
Ste-Luce	Rimouski	2 ième rang
Langis	Ste-Flavie	2 ième rang
Price	Mont-Joli	Limite municipale

Factorisation: Opérations mathématiques qui permettent l'évaluation du jour moyen à partir des données d'un échantillonnage de circulation.

2.1(3) Flux de circulation:

a) Route no. 10: C'est la route no. 10 dans la région métropolitaine de Rimouski qui a le débit le plus fort en circulation. En partant de l'extrémité Ouest de Sacré-Coeur, une circulation à caractère local s'ajoute progressivement à celle en provenance du Bic et plus à l'Ouest. C'est ainsi que le débit passe de 4,470 véhicules pour le jour moyen annuel de 1969 à 11,600 et de 6,347 à 13,840 pour le jour moyen d'été à l'entrée Ouest de la rue St-Germain à Rimouski. Le boulevard Lepage porte une circulation moins dense étant donné que les principaux carrefours qui donnent accès à la ville sont ceux de la rue St-Germain à l'Ouest et l'Est de Rimouski. A la limite Est de Rimouski Est, le trafic diminue très fortement et une faible partie de local demeure jusqu'au Centre de Pointe-au-Père. Passé cette municipalité, la circulation reste constante jusqu'à l'entrée Ouest du village de Ste-Flavie soit 3,252 véhicules pour le jour moyen annuel et 4,605 véhicules pour le jour moyen d'été.

De Ste-Flavie à Mont-Joli s'ajoute de nouveau à la circulation en transit une circulation locale due à l'attrait de la ville de Mont-Joli. Le jour moyen annuel varie de 3,570 à 5,500 véhicules et le jour moyen d'été de 5,000 à 7,000 véhicules.

La route no. 10 entre Rimouski-Est et Ste-Flavie nous est très bien connue étant donné que cette section, longue de 12 milles, est contrôlée par le poste permanent de comptage qui est installé à Ste-Luce depuis 1961. Le tableau no.31 et les planches page 32-33-34 illustrent les principales caractéristiques de la circulation à cet endroit.

b) Route no. 6: La circulation en transit se divise à l'intersection des routes 6 Nord et 6 Sud. Elle représente généralement le trafic en direction de la péninsule soit 1,500 et 1,980 véhicules sur la route no. 6 Nord pour le jour moyen annuel et le jour moyen d'été et de 2,000 et 2,700 véhicules sur la route no. 6 Sud.

c) Autres routes: Exception faite des routes Rimouski - Cabano et Mont-Joli - Price, les routes non-numérotées (rang 2,3 etc...) sont très achalandées, le jour moyen annuel varie de 50 à 700 véhicules.

Au tableau, page 31 apparaissent l'heure maximum, le jour maximum le jour moyen et le total du mois pour les 12 mois de l'année 1969. A noter que le jour moyen du mois de juillet est de 3 fois plus important que celui du mois de janvier. Il est à noter aussi qu'on indique dans ce tableau l'indice d'augmentation pour les cinq dernières années. Celui-ci est de 1.38 soit une augmentation annuelle moyenne de la circulation de 6.7%.

L'analyse des planches page 32 nous démontre que la circulation a une caractéristique touristique. Le trafic est plus dense les dimanches et les heures de pointe apparaissent dans l'après-midi entre 2 heures et 5 heures. Cette constatation nous amène à conclure que les échanges entre la ville de Mont-Joli et celle de Rimouski n'influencent que très peu le volume de trafic, la circulation étant plutôt une circulation en transit. Cependant, une étude de Provenance et de Destination des véhicules nous aiderait à confirmer cette assertion.

Gouvernement du Québec
Ministère de la Voirie

Service Technique de la Circulation
Division des Inventaires

CIRCULATION

Localisation: Ste-Luce, route 10

ANNEE	JOUR MOYEN	INDICE D'AUGM.	JOUR MAX.	HEURE MAXIMUM	30 IEME HEURE
1964	2352		5796	640	454
1969	3253	1.38	6807	754	650

DISTRIBUTION MENSUELLE

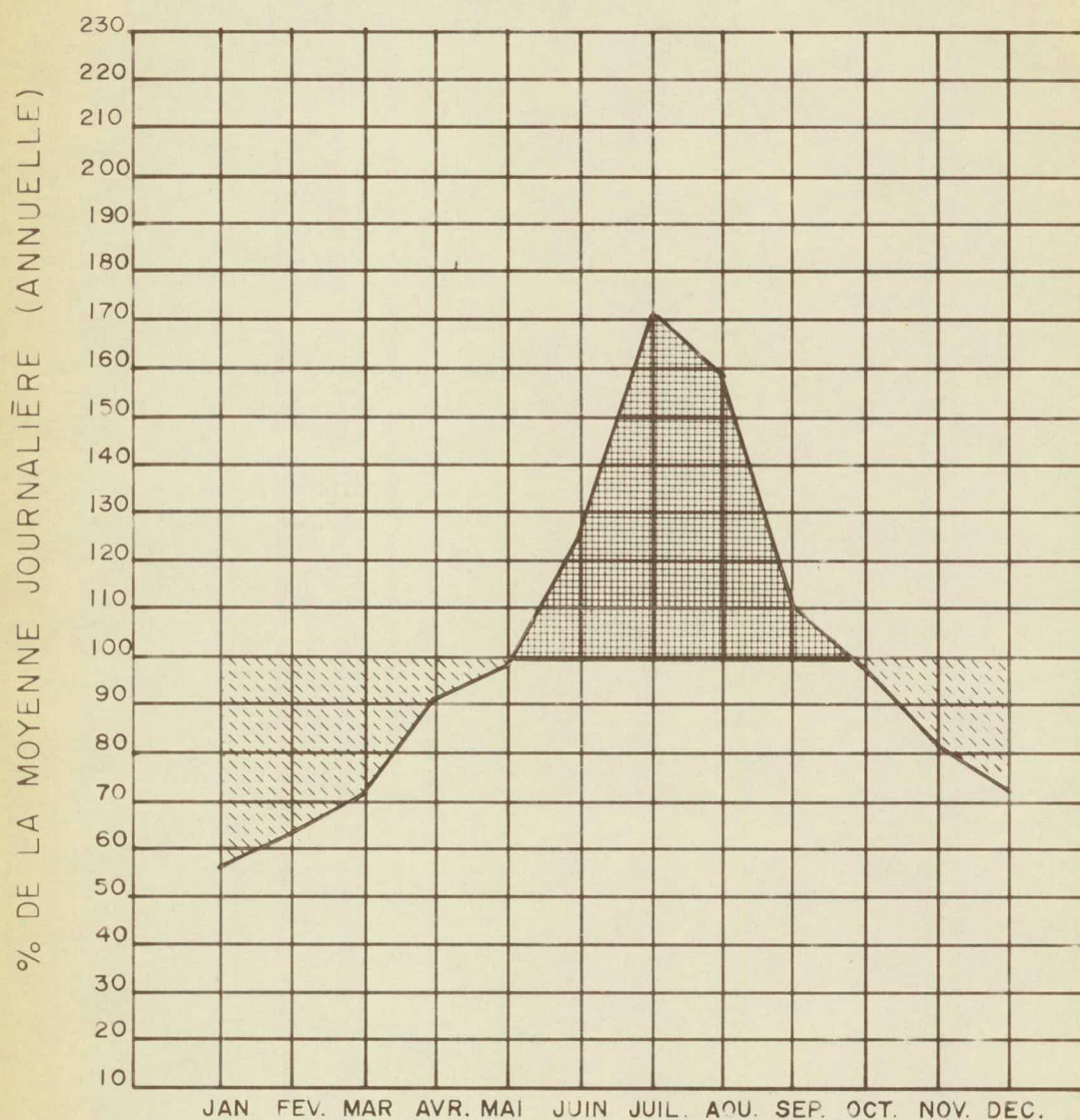
MOIS	HEURE MAX.	JOUR MAX.	JOUR MOYEN	TOTAL DU MOIS	POURCENTAGE DU J.M.A.
Janvier	297	2481	1851	57407	56.9
Février	392	2771	2053	57488	63.1
Mars	470	3127	2316	71816	71.1
Avril	508	3876	2936	88094	90.2
Mai	492	4266	3235	100298	99.4
Juin	711	6422	4099	122996	126.0
Juillet	754	6807	5578	172937	171.4
Août	623	6292	5141	159375	158.0
Septembre	488	5492	3603	106094	110.7
Octobre	443	4356	3211	99545	98.7
Novembre	421	3290	2651	79542	81.4
Décembre	334	3353	2360	73187	72.5

Moyenne annuelle d'augmentation = 6.7%

CIRCULATION JOURNALIÈRE MOYENNE MENSUELLE
COMPARÉE AVEC LA MOYENNE ANNUELLE

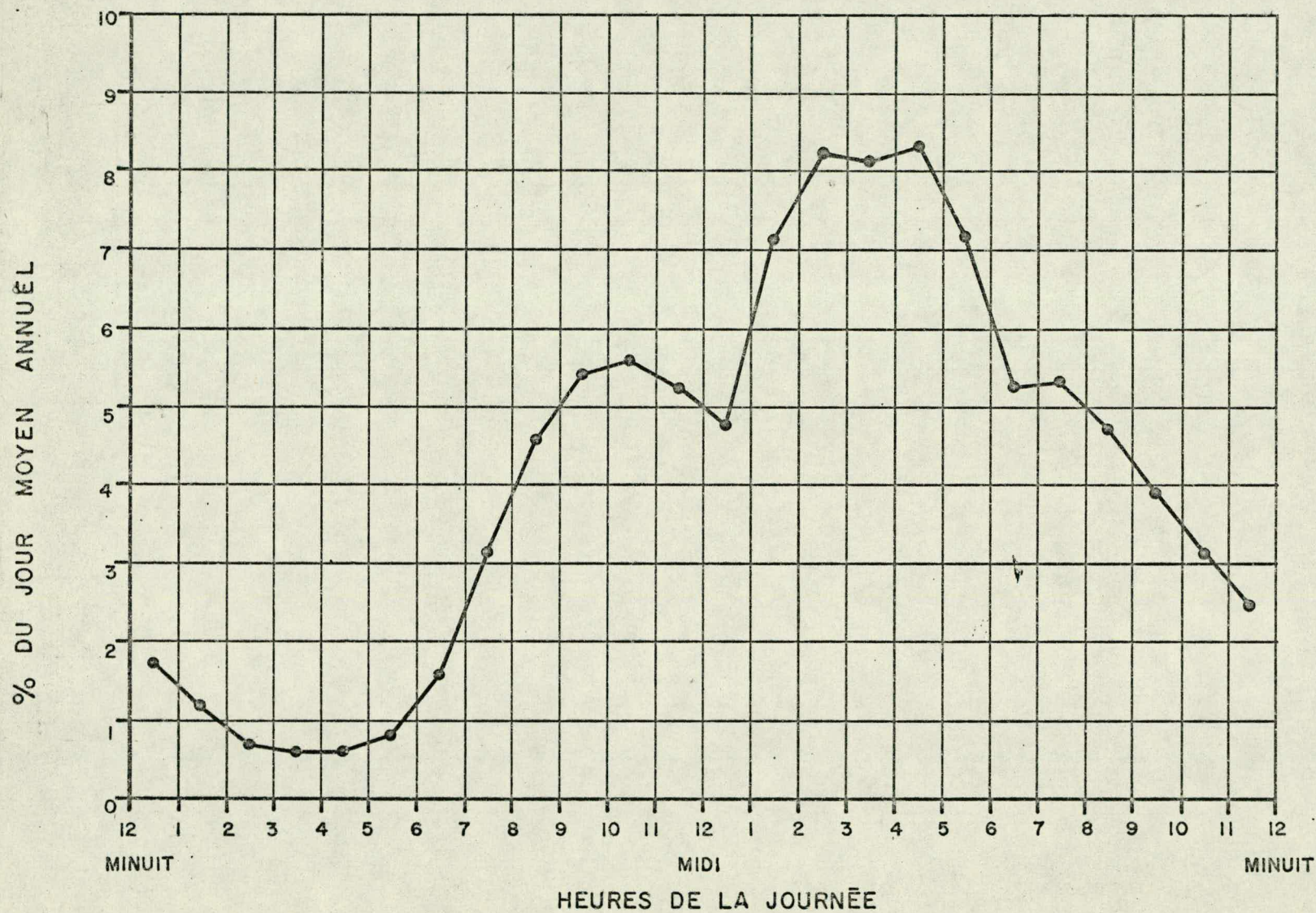
LOCALISATION: STE-LUCE

ROUTE N°10

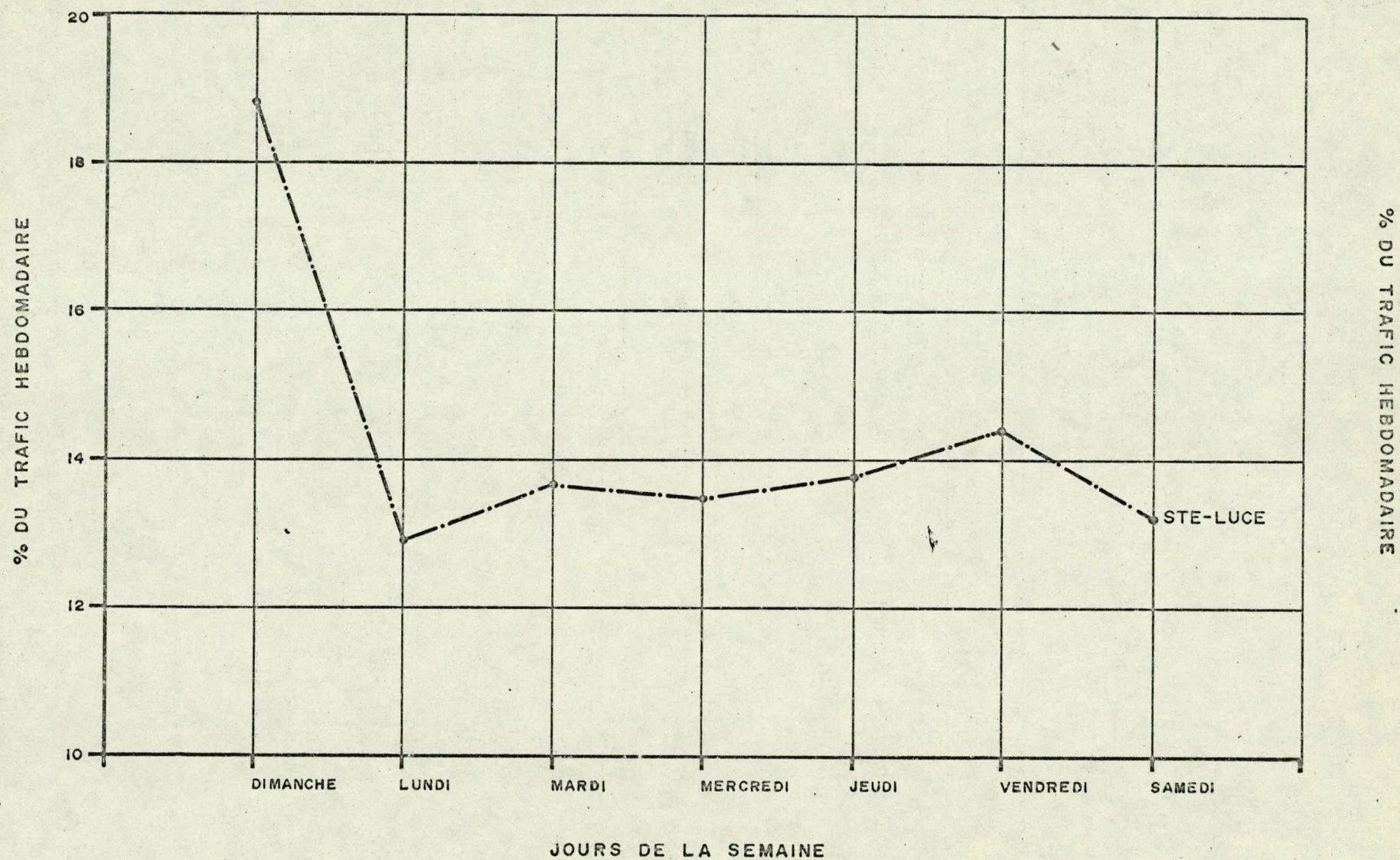


MOIS 1969

VARIATION HORAIRE DU TRAFIC ROUTIER ANNUEL
(COMPTEURS PERMANENTS DU MINISTÈRE DE LA VOIRIE)
LOCALISATION : STE-LUCE ROUTE N°10



VARIATION HEBDOMADAIRE DU TRAFIC ROUTIER
STE-LUCE ROUTE 10



2.2 INVENTAIRE DES CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DE LA ROUTE:

2.2(1) Enumération des principaux tronçons routiers:

Nous avons effectué des relevés des caractéristiques physiques des principales routes.

Route no. 10 (132)*

A partir de la limite entre Ste-Cécile-du-Bic et Rimouski jusqu'à l'intersection de la route no. 6 (132)* à Ste-Flavie.

Route no. 6 (132)*

De l'intersection de la route de Price, dans Ste-Angèle-de-Méricis au pont enjambant la rivière Métis, à l'extrémité Est de Ste-Flavie.

Route Ste-Luce-les-Hauteurs (298):

De l'intersection du 7ième rang Ouest dans la municipalité de St-Donat à l'intersection de la route no. 10 (132).

Route Rimouski - Cabano (232)

De l'intersection du 1er rang et dans Ste-Blandine à l'intersection de la route no. 10 (132) dans la Cité de Rimouski.

Route du 2ième rang (Est et Ouest)

Entre la route Rimouski - Cabano (232) et la route no. 6 (132) à la limite Est de Ste-Flavie.

Chemin du 3ième rang Ouest:

Dans la municipalités de Ste-Luce et de St-Anaclet-de-Lessard.

Ces routes d'une longueur totale de 87 milles sont presque entièrement pavées, à l'exception du chemin du 3ième rang Ouest dans St-Anaclet-de-Lessard et Ste-Luce et d'une partie du chemin du 2ième rang dans les mêmes municipalités. Ces routes d'une longueur de 5.7 milles sont néanmoins prêtes à recevoir une couche de béton bitumineux.

* Le numéro entre parenthèse, indique le nouveau numérotage.

Les divers relevés sont réalisés en ayant comme premier objet de pouvoir bien connaître et localiser les différentes caractéristiques des routes: la longueur des routes, des pentes et des courbes, la largeur des pavages, des accotements et des emprises, l'inclinaison de chaque pente, le degré de courbure de chaque courbe, la visibilité au dépassement et la vitesse sécuritaire des courbes. Connaissant ces divers éléments caractéristiques, il devient possible de calculer les débits de service aux paliers de comportement C et D* de ces mêmes routes et de les comparer avec le trafic actuel. Des projections de trafic nous permettent de voir si dans l'avenir les routes étudiées répondront adéquatement à la demande accrue de circulation ou s'il deviendra nécessaire de prévoir de nouveaux tracés. Il est possible avec ces études de localiser les points faibles du réseau et de suggérer des corrections.

2.2(2) Usages et définitions des paliers de comportement et du débit de service:

Pour mieux comprendre les différents tableaux et diagrammes qui suivent voici quelques définitions de base (Réf: no. 1)

- LE PALIER DE COMPORTEMENT est une mesure qualitative de l'effet d'un grand nombre de facteurs, parmi lesquels figurent la vitesse et le temps de trajet, les interruptions de trafic, la liberté de manoeuvre, la sécurité, le confort et la commodité de conduite, les coûts d'exploitation, etc... En pratique les paliers de comportement sont définis par les valeurs limites de certains de ces facteurs.

Les paliers de comportement sont au nombre de six allant de A à F.

PALIER A: Ce palier représente une circulation libre et à grande vitesse; les volumes sont faibles, et l'automobiliste peut se déplacer à la vitesse de son choix, sans subir trop l'interférence des autres véhicules.

PALIER B: Ce palier représente une circulation très stable, bien que l'automobiliste commence à ressentir l'interférence des autres véhicules; la vitesse d'opération est légèrement diminuée, mais demeure acceptable à ceux qui parcourent de longs trajets; ce palier s'utilise pour la planification des routes en milieu rural.

Réf. No. 1: Traduit du Highway Capacity Manual (1965): H.R.B. Special Report no. 87

*Voir définition: PALIER DE COMPORTEMENT

PALIER C: Ce palier représente encore une circulation stable, bien que l'interférence des autres véhicules est plus apparente qu'au palier B; les volumes sont aussi plus grands. La plupart des automobilistes ne peuvent toutefois circuler à la vitesse qu'ils désirent et ne peuvent dépasser au moment choisi. La vitesse d'opération et les volumes représentent des conditions urbaines typiques.

PALIER D: Ce palier représente une circulation approchant le point d'instabilité; bien que momentanément acceptable, la vitesse d'opération est quasi entièrement contrôlée par la vitesse moyenne du flot des véhicules et subit les contrecoups des changements de vitesse de chacun des automobilistes. Les fluctuations même minimales du volume ainsi que la présence temporaire de restrictions engendrent un début de congestion et une diminution appréciable des vitesses d'opération. L'automobiliste n'a aucune liberté d'opération; il est gêné dans ses mouvements et n'a aucun confort. On peut toutefois admettre une opération à ce palier pour de courtes périodes de temps, mais il serait mauvais de planifier une route à ce palier.

PALIER E: Ce palier représente une circulation ayant atteint le point d'instabilité; la vitesse seule ne peut décrire les conditions d'opération, mais elle est inférieure à la vitesse d'opération pour le palier D; le volume de trafic est très près de la capacité ultime de la route, et l'opération est saccadée. Lorsque la route opère dans ces conditions, on constate des vitesses d'opération d'environ 30 m.p.h. ou moins.

PALIER F: Ce palier représente des conditions d'opération forcées à de très faibles vitesses; les volumes sont inférieurs à la capacité de la route. Ces conditions se présentent généralement lorsqu'il y a un goulot d'étranglement le long d'une route, et que les véhicules s'empilent en attendant le moment de passer. La vitesse est très faible et les délais longs.

LE DÉBIT DE SERVICE est le nombre maximal de véhicules qui peut passer sur une section donnée d'une voie ou d'une chaussée dans une direction (ou dans les deux directions pour une route à deux ou trois voies contigües) durant une période de temps précisée alors que les conditions d'exploitation sont maintenues conformes au niveau de service choisi ou précisé.

2.2(3) Localisation des caractéristiques:

Dans le présent rapport, on retrouve différents tableaux et diagrammes nous permettant d'avoir une vue d'ensemble des diverses caractéristiques et évaluations du réseau étudié.

Le diagramme page no. 42 nous fait voir les différents endroits où la visibilité à l'arrêt ne rencontre pas les normes de sécurité. Il nous localise aussi les points où sont situées des mauvaises courbes ou des pentes critiques.

A) PENTES:

Une pente est jugée critique si le camion subit une perte de vitesse supérieur de 15 m.p.h. à celle de l'automobiliste.

- Sur la route no. 10 (132) on en remarque cinq dont deux sont situées à Rimouski et trois à Ste-Luce.
- Sur la route no. 6 (132), il y en a huit dont quatre dans la municipalité de St-Joseph-de-Lepage, deux à Mont-Joli et deux dans Ste-Flavie.
- Il n'y en a aucune sur la route Mont-Joli - Price.
- Sur la route Ste-Luce - Les Hauteurs (298), on en retrouve six.
- Entre Ste-Blandine et Rimouski, route 232, on peut en compter neuf dont deux dans Ste-Blandine, quatre dans Ste-Odile-sur-Rimouski et trois dans Rimouski.
- Sur le chemin du 2ième rang, on en dénombre trois dont deux sont dans les limites de Rimouski et une dans St-Anaclet-de-Lessard.
- Le chemin du 3ième rang en possède deux.

B) COURBES:

Une courbe qui ne rencontre pas les normes est celle où la vitesse sécuritaire mesurée à l'aide d'un indicateur à bille, est inférieure de 5 mph. à la vitesse affichée sur la route.

- Il n'y a aucune courbe critique sur les routes no. 10 (132), Mont-Joli - Price et chemin du 3ième rang.

- Sur la route no. 6 (132), on en retrouve cinq (5) qui sont toutes dans Ste-Flavie, paroisse.
- On peut en localiser trois (3) sur la route Ste-Luce - Les Hauteurs (298) qui sont toutes dans St-Donat.
- Sur la route Rimouski - Cabano (232) il y en a plusieurs situées près de la route no. 10 (132) dans Rimouski.
- Dans Lucéville, sur le chemin du 2ième rang il y en a deux.

C) VISIBILITE A L'ARRET:

La visibilité à l'arrêt ne rencontre pas les normes de sécurité lorsque d'une hauteur de 3' - 9" au-dessus de la route, on ne peut voir un objet de 0' - 6" de hauteur que d'une distance inférieure aux distances mentionnées dans le tableau suivant:

Vitesse de base moyenne (mph)	Distance d'arrêt (pi.)	Vitesse de base moyenne (mph)	Distance d'arrêt (pi.)
80	750	50	350
70	600	40	275
65	550	30	200
60	475	20	125

Réf: A.A.S.H.O. A Policy on Geometric Design of Rural Highway (1965)

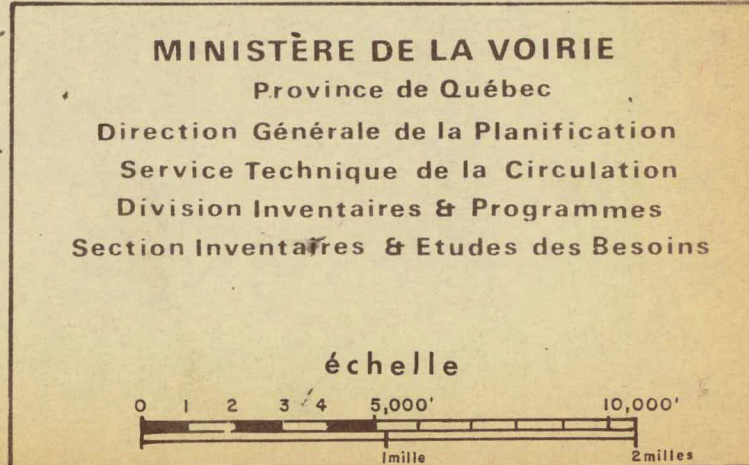
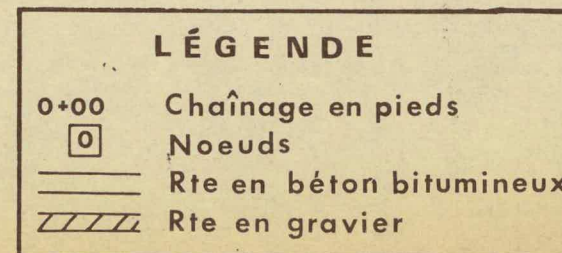
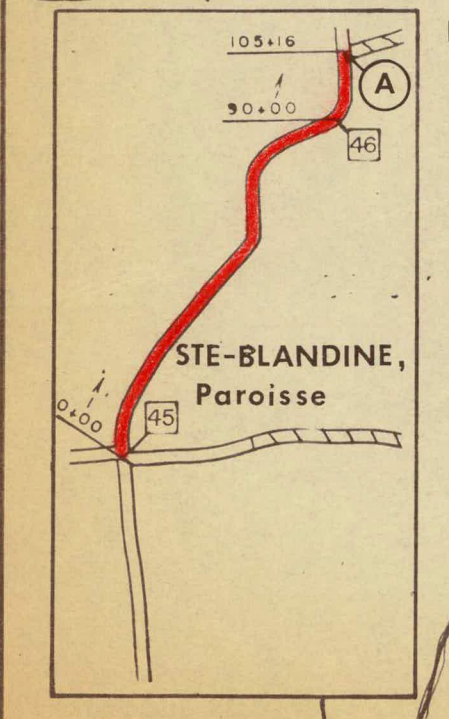
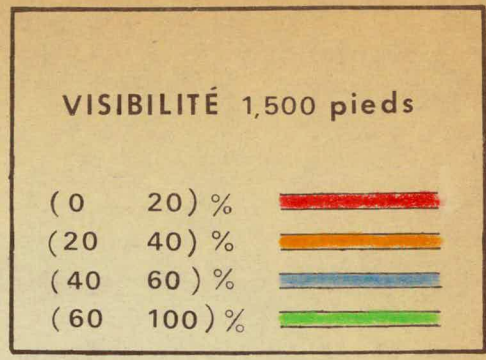
- La route no. 10 (132), on peut en localiser plusieurs dans St-Joseph-de-Lepage et Ste-Flavie.
- On peut dire que la route Mont-Joli - Price est parsemée de points faibles.
- Il en est ainsi de la route Rimouski - Cabano (232)
- Sur la route Ste-Luce - Les Hauteurs, les points où la visibilité à l'arrêt ne remplit pas les normes sont localisés en majorité dans St-Donat.
- Sur le chemin du 2ième rang, on peut en dénombrer quatre dans les limites de Rimouski, un dans St-Anaclet-de-Lessard, un dans Luceville, un dans Mont-Joli et deux dans Ste-Flavie.

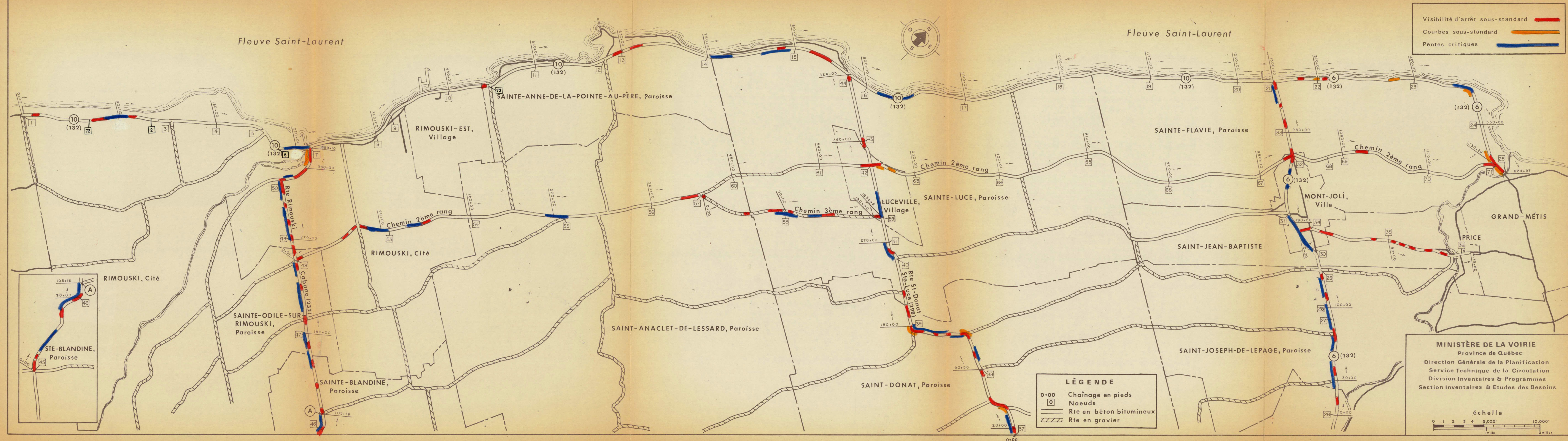
Quant au 3ième rang, il est possible d'en localiser cinq.

D) VISIBILITE AU DEPASSEMENT:

Le diagramme de VISIBILITE AU DEPASSEMENT à 1,500 pieds (page 41), nous permet de visualiser sur le réseau étudié les pourcentages de la longueur des tronçons où, d'un point situé à 3' - 9" au-dessus de la chaussée, on peut apercevoir un objet de 3' - 9" de hauteur situé à 1,500 pieds.

- Sur la route no. 10 (132), deux points très faibles (moins de 20% de la longueur): un tronçon à l'Ouest de Rimouski et un dans Rimouski Est. Quatre endroits où la visibilité est entre 20% et 40%: deux tronçons dans Rimouski (côté ouest) et deux dans Pointe-au-Père. Le reste de la route no. 10 a une visibilité supérieure à 40%.
- La route no. 6 (132) a généralement une visibilité entre 0% et 40%.
- La route Mont-Joli - Price pêche grandement sur ce point avec des visibilitées ne dépassant pas 10%.
- La route Ste-Luce - Les Hauteurs (298) a certains tronçons excellents au point de vue visibilité, mais ce n'est pas la même chose sur toute la longueur; on remarque en effet trois endroits où elle a une visibilité inférieure à 20%.
- La route Rimouski - Cabano (232) a un profil difficile et on voit que ceci influence le pourcentage de visibilité qui est inférieur à 40%.
- Les chemins du 2ième rang et 3ième rang ont une visibilité inférieure à 40% sur tout leur parcours à l'exception d'un tronçon dans Luceville et Ste-Luce.





TROISIEME PARTIE - ANALYSE

3.1 PALIER DE COMPORTEMENT:

La figure no. de la page 45 de l'évaluation des débits de service journalier aux paliers C et D nous indique pour chaque tronçon de route la vitesse affichée, la vitesse de base, le trafic du jour moyen annuel (J.M.A.), pour l'année 1969, les débits de service journalier aux paliers C et D, le rapport V/C (Trafic/Débit de service), aux paliers C et D et enfin les années au cours desquelles les paliers C ou D seront atteints.

La figure de la page 49 nous indique les années au cours desquelles le palier C est atteint. Le facteur principal variant dans cette projection est le trafic. Ce palier est atteint aux endroits suivants:

1970

Route no. 10 (132)

Noeud 1 au noeud 3 (Ouest de Rimouski)

Noeud 5 au noeud 6

Noeud 73 au noeud 12 (Pointe-au-Père)

Route Rimouski - Cabano (232)

Noeud 46 au noeud 47

Noeud 50 au noeud 7

Route Mont-Joli - Price

Sur toute sa longueur

1975

Route no. 10 (132)

Noeud 4 au noeud 5

Noeud 6 au noeud 7

Noeud 9 au noeud 73

Route Rimouski - Cabano (232)

Noeud 45 au noeud 46

Noeud 49 au noeud 49

Route no. 6 (132)

Noeud 33 au noeud 21

Chemin du 2ième rang

Noeud 32 au noeud 68

On constate qu'en 1975 sur la route no. 10, le palier C sera atteint sur 60% de sa longueur, sur la route no. 6 (132) sur 10% sur la route Rimouski - Cabano sur 65% , sur le chemin du 2ième rang sur 3% , et sur la route Mont-Joli - Price sur toute sa longueur.

La figure de la page 50 nous indique de la même façon les années au cours desquelles le palier D sera atteint.

Palier D: 1970

Route no. 10 (132)

Noeud 72 au noeud 2

Route Rimouski - Cabano

Noeud 50 au noeud 7

1975:

Route no. 10 (132)

Du noeud 2 au noeud 3

Du noeud 4 au noeud 6

Du noeud 9 au noeud 73

1980:

Route no. 10 (132)

Noeud 1 au noeud 72

Noeud 3 au noeud 4

Noeud 6 au noeud 7

Noeud 8 au noeud 9

Noeud 73 au noeud 12

Route Rimouski - Cabano:

Noeud 46 au noeud 47

Les figures des pages 51-52-53 illustrent la corrélation qui existe entre les paliers de comportement C et D, et la circulation pour les années 1969, 1976 et 1981.

La circulation est illustrée par la largeur de la bande rouge qui est proportionnelle au nombre de véhicules. Les bandes vertes délimitent les débits pour les paliers de comportement C et D, lesquels sont invariables avec les années.

Région Rimouski - Mont-Joli

Evaluation des débits de service journaliers aux paliers C et D

Comparaisons avec le trafic

Noeuds	Vitesse affichée	Vitesse de Base	J.M.A. 1969 ^{HH} (V)	Débit journalier palier "C" (C _c)	V/C _c	Année où V/C _c = 1.00			Débit journalier Palier "D" (C _d)	V/C _d	Année où V/C _d = 1.00		
						Augmentation annuelle					Augmentation annuelle		
						5%	6%	7%			5%	6%	7%
Rte 10 (132)													
1-72	60	60	5,000	3,850	1.299	1969	1969	1969	7,000	0.714	1977	1976	1975
72-2	60	60	5,000	2,700	1.851	1969	1969	1969	5,000	1.000	1969	1969	1969
2-3	30-45	50	7,000	4,500	1.555	1969	1969	1969	7,500	0.933	1971	1970	1970
3-4	30-45	--	8,500	12,000	0.708	1977	1975	1974	13,000	0.653	1979	1977	1976
4-5	30-45	--	10,000	12,000	0.833	1973	1972	1972	13,000	0.769	1974	1973	1973
5-6	30-45	--	11,600	12,000	0.966	1970	1970	1970	13,000	0.892	1972	1971	1971
6-7	30-45	--	11,600	13,500	0.859	1973	1972	1971	16,500	0.703	1977	1976	1975
7-8	45	--	8,300	17,000	0.488	1985	1983	1981	18,500	0.448	1987	1985	1982
8-9	30	--	11,000	16,000	0.687	1977	1976	1975	17,500	0.628	1980	1978	1977
9-10	30	--	11,000	14,000	0.785	1974	1973	1973	15,200	0.789	1975	1974	1973
10-73	60	60	7,500	8,000	0.937	1971	1970	1970	9,000	0.833	1973	1973	1972
73-11	60	60	4,400	4,000	1.100	1969	1969	1969	6,600	0.666	1978	1977	1976
11-12	60	60	4,400	4,000	1.100	1969	1969	1969	6,600	0.666	1978	1977	1976
12-13	60	60	3,252	4,000	0.813	1974	1973	1972	6,600	0.485	1986	1983	1980
13-14	60	60	3,252	4,000	0.813	1974	1973	1972	6,600	0.485	1986	1983	1980
14-15	60	60	3,252	4,000	0.813	1974	1973	1972	6,600	0.485	1986	1983	1980
15-16	60	60	3,252	4,000	0.813	1974	1973	1972	6,600	0.485	1986	1983	1980
16-17	60	60	3,252	4,600	0.706	1977	1976	1975	7,000	0.464	1986	1984	1982
17-18	60	60	3,252	4,600	0.706	1977	1976	1975	7,000	0.464	1986	1984	1982
18-19	60	60	3,252	4,600	0.706	1977	1976	1975	7,000	0.464	1986	1984	1982
19-20	60	60	3,252	4,600	0.706	1977	1976	1975	7,000	0.464	1986	1984	1982
20-21	30	50	4,444	8,000	0.555	1983	1981	1979	9,500	0.467	1986	1984	1982

Région Rimouski - Mont-Joli

Evaluation des débits de service journaliers aux paliers C et D

Comparaisons avec le trafic

Noeuds	Vitesse affichée	Vitesse de Base	J.M.A. 1969** (V)	Débit journalier palier "C" (C _c)	V/C _c	Année où V/C _c = 1.00			Débit journalier Palier "D" (C _d)	V/C _d	Année où V/C _d = 1.00		
						Augmentation annuelle					Augmentation annuelle		
						5%	6%	7%			5%	6%	7%
Rte 6 (132)													
26-27	60	60	2,024	2,880	0.702	1977	<u>1976</u>	1975	3,750	0.539	1983	<u>1981</u>	1979
27-28	60	60	2,024	4,800	0.421	1989	<u>1986</u>	1983	6,100	0.331	*	<u>*</u>	1988
28-29	60	60	2,024	4,100	0.493	1985	<u>1983</u>	1980	6,100	0.331	*	<u>*</u>	1988
29-30	45	--	3,000	14,000	0.214	*	<u>*</u>	*	15,000	0.200	*	<u>*</u>	*
30-31	45-30	--	1,900	14,000	0.135	*	<u>*</u>	*	15,000	0.126	*	<u>*</u>	*
31-32	45-30	--	3,800	14,000	0.271	*	<u>*</u>	*	15,000	0.253	*	<u>*</u>	*
32-33	60	60	3,570	5,050	0.706	<u>1977</u>	1976	1975	6,070	0.588	<u>1981</u>	1980	1978
33-21	60	60	3,570	4,400	0.811	<u>1974</u>	1973	1972	5,700	0.626	<u>1980</u>	1978	1977
21-22	30-60	60	1,500	5,200	0.288	*	<u>*</u>	*	8,075	0.185	*	<u>*</u>	*
22-23	60	60	1,500	4,050	0.370	1988	<u>1988</u>	1986	7,300	0.205	*	<u>*</u>	*
23-24	60	60	1,500	5,600	0.267	*	<u>*</u>	*	6,100	0.246	*	<u>*</u>	*
24-25	60	60	1,500	4,500	0.333	*	<u>*</u>	1987	7,450	0.201	*	<u>*</u>	1987
Rte Mont-Joli - Price													
34-35	30-50	50	2,600	1,920	1.35	<u>1969</u>	1969	1969	4,400	0.591	<u>1981</u>	1978	1977
35-36	30-50	50	2,600	1,920	1.35	<u>1969</u>	1969	1969	4,400	0.591	<u>1981</u>	1978	1977
Rte Ste-Luce - Les Hauteurs													
37-38	50-30	50	710	2,400	0.295	*	<u>*</u>	*	4,400	0.161	*	<u>*</u>	*
38-39	50	60	710	3,700	0.192	*	<u>*</u>	*	5,100	0.139	*	<u>*</u>	*
39-40	50	60	750	5,000	0.150	*	<u>*</u>	*	5,700	0.132	*	<u>*</u>	*
40-41	50	60	800	3,800	0.211	*	<u>*</u>	*	5,500	0.145	*	<u>*</u>	*
41-42	50-30	60	800	4,400	0.182	*	<u>*</u>	*	5,700	0.140	*	<u>*</u>	*

Région Rimouski - Mont-Joli

Evaluation des débits de service journaliers aux paliers C et D

Comparaisons avec le trafic

Noeuds	Vitesse affichée	Vitesse de Base	J.M.A. 1969** (V)	Débit journalier palier "C" (C _c)	V/C _c	Année où V/C _c = 1.00			Débit journalier Palier "D" (C _d)	V/C _d	Année où V/C _d = 1.00		
						Augmentation annuelle					Augmentation annuelle		
						5%	6%	7%			5%	6%	7%
Rte Ste-Luce - Les Hauteurs													
42-43	30-50	60	700	3,800	0.184	*	*	*	5,200	0.135	*	*	*
43-44	50	60	700	5,250	0.133	*	*	*	8,200	0.085	*	*	*
Rte Rimouski - Cabano													
45-46	30-50	50	1,300	1,500	0.867	1972	1972	1971	2,500	0.520	1984	1982	1980
46-47	50	50	1,300	1,220	1.066	1969	1969	1969	2,300	0.565	1982	1980	1979
47-48	50	50	1,300	2,000	0.650	1979	1978	1977	2,900	0.448	1988	1985	1983
48-49	50	50	1,200	1,500	0.800	1974	1973	1973	2,500	0.480	1986	1983	1981
49-50	50-30	50	1,200	1,870	0.641	1979	1978	1977	3,200	0.375	*	*	*
50-7	30	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Ch. 2e rang													
48-53	50-30	50	590	2,600	0.227	*	*	*	4,400	0.134	*	*	*
53-54	30-50	50	500	2,200	0.227	*	*	*	4,150	0.120	*	*	*
54-55	50	50	500	3,250	0.154	*	*	*	5,300	0.094	*	*	*
55-56	50-30	50	520	2,600	0.200	*	*	*	4,300	0.121	*	*	*
56-57	50	50	520	1,825	0.285	*	*	*	5,300	0.098	*	*	*
57-60	50	GR 60	350	4,300	0.081	*	*	*	7,100	0.049	*	*	*
60-61	50	GR 60	350	4,200	0.082	*	*	*	7,150	0.048	*	*	*
61-62	50-30	50	350	3,000	0.117	*	*	*	6,000	0.058	*	*	*
42-63	30-50	50	500	1,500	0.333	*	*	1987	4,700	0.106	*	*	1987
63-64	50	50	500	1,500	0.333	*	*	1987	4,750	0.105	*	*	1987

Région Rimouski - Mont-Joli

Evaluation des débits de service journaliers aux paliers C et D

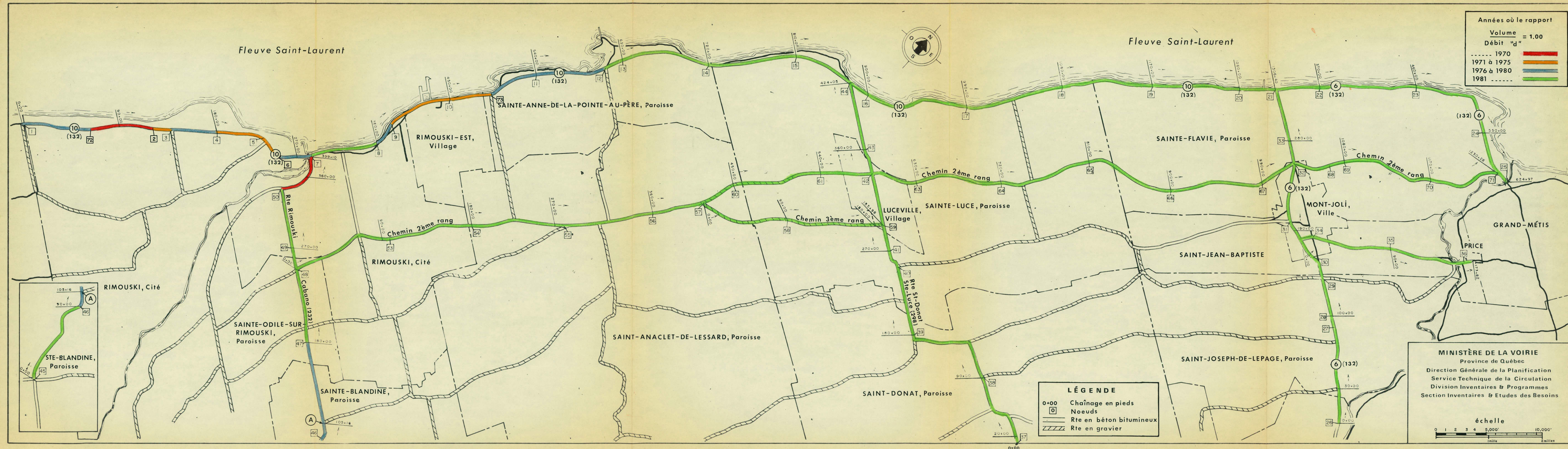
Comparaisons avec le trafic

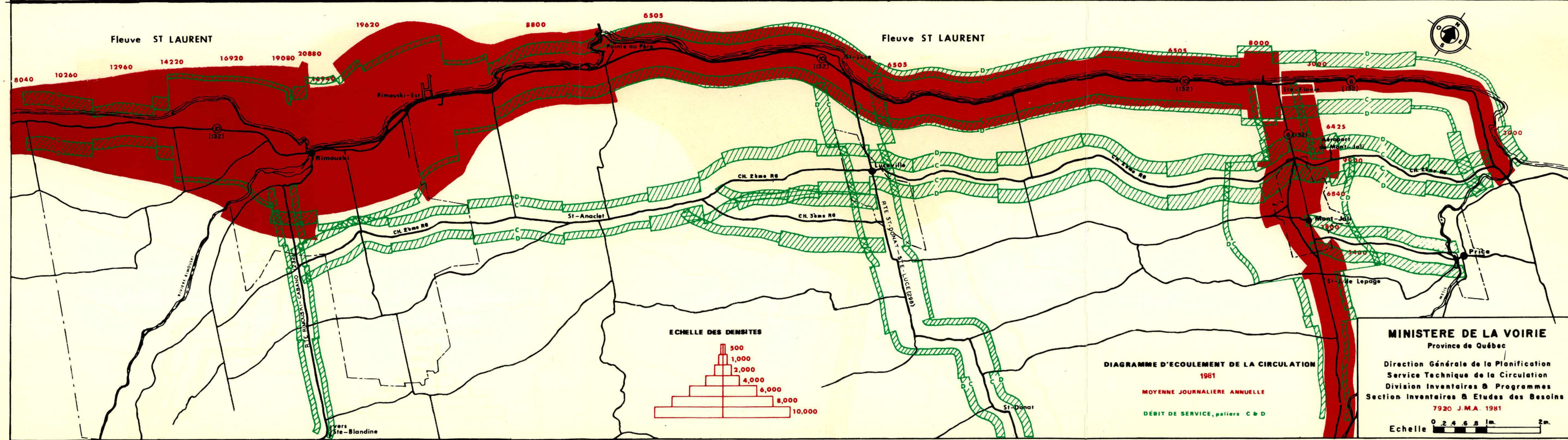
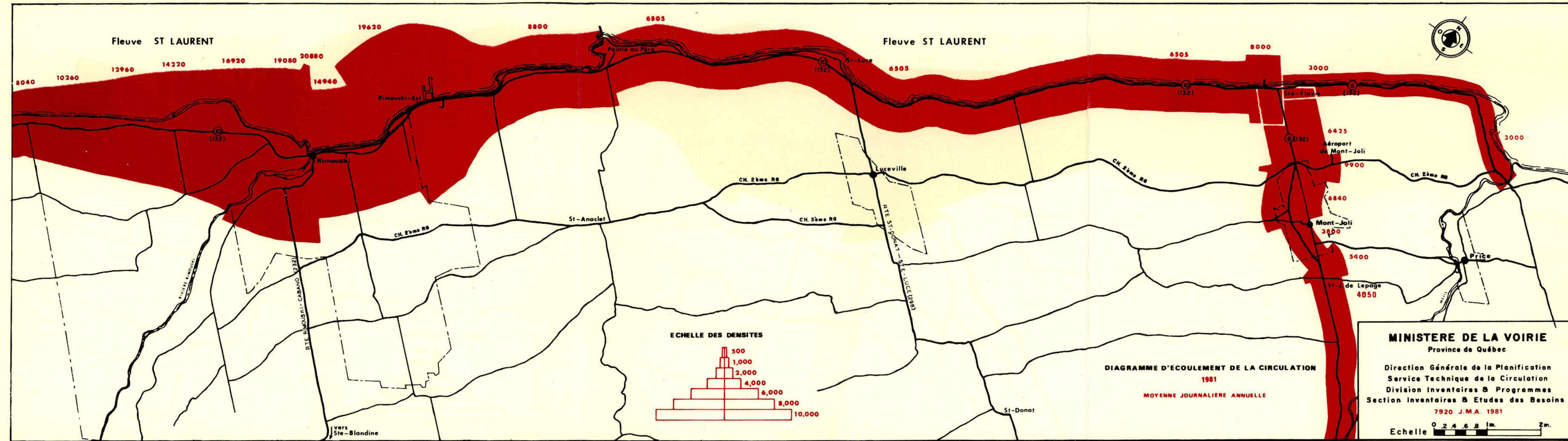
Noeuds	Vitesse affichée	Vitesse de Base	J.M.A. 1969** (V)	Débit journalier palier "C" (C _c)	V/C _c	Année où V/C _c = 1.00			Débit journalier Palier "D" (C _d)	V/C _d	Année où V/C _d = 1.00		
						Augmentation annuelle					Augmentation annuelle		
						5%	6%	7%			5%	6%	7%
Ch. 2e rang													
64-65	50	50	540	2,800	0.192	*	*	*	5,990	0.090	*	*	*
65-66	50	50	540	3,000	0.180	*	*	*	6,000	0.090	*	*	*
66-67	50	50	540	2,360	0.229	*	*	*	5,800	0.093	*	*	*
67-32	50	50	790	1,730	0.457	<u>1987</u>	<u>1984</u>	1982	5,200	0.151	*	*	*
32-68	30-50	50	1,470	1,800	0.817	<u>1974</u>	1973	1972	5,400	0.272	*	*	*
68-69	50	50	500	3,250	0.154	*	*	*	6,100	0.082	*	*	*
69-70	50	50	500	1,880	0.266	*	*	*	5,250	0.095	*	*	*
70-71	50	50	500	1,175	0.426	1938	<u>1936</u>	1984	4,500	0.111	*	*	*
Ch. 3e rang													
57-58	50	GR 60	200	4,300	0.047	*	*	*	7,300	0.027	*	*	*
58-59	50	GR 60	200	3,750	0.053	*	*	*	6,800	0.029	*	*	*

* Après 1990

** J.M.A. 1969 (V) = Trafic du jour moyen annuel 1969







3.2

R E S U M E

Considérant les données d'inventaires routier et de circulation qui précèdent, nous proposons, pour satisfaire la capacité et la sécurité de la route, les améliorations qui apparaissent aux tableaux pages 55, 56 et 57. Les échéances sont basées sur le principe de circulation qui stipule que l'amélioration doit être en place 5 ans après que la route a atteint le palier de comportement "C" sans atteindre le palier "D". Dans le cas où le palier "D" est atteint en moins de 5 ans après l'échéance du palier "C" l'amélioration doit alors être en place à cette date.

Nous avons utilisé comme pourcentage moyen d'augmentation annuelle: 6% en milieu rural et 5% en milieu urbain.

TABLEAU

Améliorations proposées
avec leurs dates d'échéances

Route No.	Noeuds de - à	<u>P e n t e s</u>			<u>Courbes</u> 1970	<u>Profil pour visi- bilité à l'arrêt</u> 1970	<u>Voies supplémen- taires ou nouveau tracé</u>		
		1970	71-75	76-80			1970	71-75	76-80
10	1 - 72	.	.	.	.	x	.	x	.
"	72 - 2	x	.	.	.	x	x	.	.
"	2 - 3	.	.	.	.	.	.	x	.
"	3 - 4	.	.	.	.	.	.	.	x
"	4 - 5	.	.	.	.	.	.	x	.
"	5 - 6	.	.	.	.	.	.	x	.
"	6 - 7	.	.	.	.	.	.	.	x
"	7 - 8	.	.	.	.	.	.	.	.
"	8 - 9	.	.	.	.	.	.	.	x
"	9 - 10	.	.	.	.	.	.	x	.
"	10 - 73	.	.	.	.	x	.	x	.
"	73 - 11	.	.	.	.	.	.	x	.
"	11 - 12	.	.	.	.	.	.	x	.
"	12 - 13	.	.	.	.	x	.	.	x
"	13 - 14	.	.	.	.	x	.	.	x
"	14 - 15	x	.	.	.	x	.	.	x
"	15 - 16	.	.	.	.	x	.	.	x
"	16 - 17	.	.	.	.	.	.	.	.
"	17 - 18	.	.	.	.	.	.	.	.
"	18 - 19	.	.	.	.	.	.	.	.
"	19 - 20	.	.	.	.	.	.	.	.
"	20 - 21	.	.	.	.	.	.	.	.
6	26 - 27	x	.	.	.	x	.	.	.
"	27 - 28	.	.	.	.	.	.	.	.
"	28 - 29	.	x	.	.	x	.	.	.
"	29 - 30	.	.	.	.	.	.	.	.

Route	Nœuds de - à	P e n t e s			Courbes 1970	Profil pour visi- bilité à l'arrêt 1970	Voies supplémen- taires ou nouveau tracé		
		1970	71-75	76-80			1970	71-75	76-80
6	30 - 31	.	.	.	.	.	.	.	.
"	31 - 32	.	.	.	.	.	.	.	.
"	32 - 33	.	.	.	.	.	.	.	.
"	33 - 21	x	.	.	.	x	.	.	x
"	21 - 22	.	.	.	x	x	.	.	.
"	22 - 23	.	.	.	x	x	.	.	.
"	23 - 24	.	.	.	x	x	.	.	.
"	24 - 25	.	.	.	x	x	.	.	.
Mont-Joli									
Price	34 - 35	.	.	.	.	x	.	x	.
"	35 - 36	.	.	.	.	x	.	x	.
Ste-Luce	37 - 38	.	.	.	x	x	.	.	.
Les Hauteurs									
"	38 - 39	.	.	.	x	x	.	.	.
"	39 - 40	.	.	.	.	x	.	.	.
"	40 - 41	.	.	.	.	x	.	.	.
"	41 - 42	.	.	.	.	.	.	.	.
"	42 - 43	.	.	.	.	x	.	.	.
"	43 - 44	.	.	.	.	.	.	.	.
Rimouski-									
Cabano	45 - 46	x	.	.	.	x	.	.	x
"	46 - 47	.	x	.	.	x	.	x	.
"	47 - 48	.	x	.	.	x	.	.	.
"	48 - 49	.	.	.	.	x	.	.	x
"	49 - 50	x	.	.	.	x	.	.	.
"	50 - 7	.	x	.	x	x	x	.	.
2e rang	48 - 53	.	.	.	.	x	.	.	.
"	53 - 54	.	.	.	.	x	.	.	.
"	54 - 56	.	.	.	.	.	.	.	.
"	55 - 56	.	.	.	.	.	.	.	.

Route	Noeuds	P e n t e s			Courbes	Profil pour visi- bilité à l'arrêt	Voies supplémentaires ou nouveau tracé		
		1970	71-75	76-80			1970	71-75	76-80
2e. rang	56 - 57	.	.	.	.	x	.	.	.
"	57 - 60	.	.	.	.	.	.	.	.
"	60 - 61	.	.	.	.	.	.	.	.
"	61 - 42	.	.	.	.	.	.	.	.
"	42 - 63	.	.	.	x	.	.	.	.
"	63 - 64	.	.	.	.	.	.	.	.
"	64 - 65	.	.	.	.	.	.	.	.
"	65 - 66	.	.	.	.	.	.	.	.
"	66 - 67	.	.	.	.	.	.	.	.
"	67 - 32	.	.	.	.	.	.	.	.
"	32 - 68	.	.	.	.	.	.	.	x
"	68 - 69	.	.	.	.	.	.	.	.
"	69 - 70	.	.	.	.	x	.	.	.
"	70 - 71	.	.	.	.	.	.	.	.
3e rang	57 - 58	.	.	.	.	x	.	.	.
"	58 - 59	.	.	.	.	x	.	.	.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 108 645