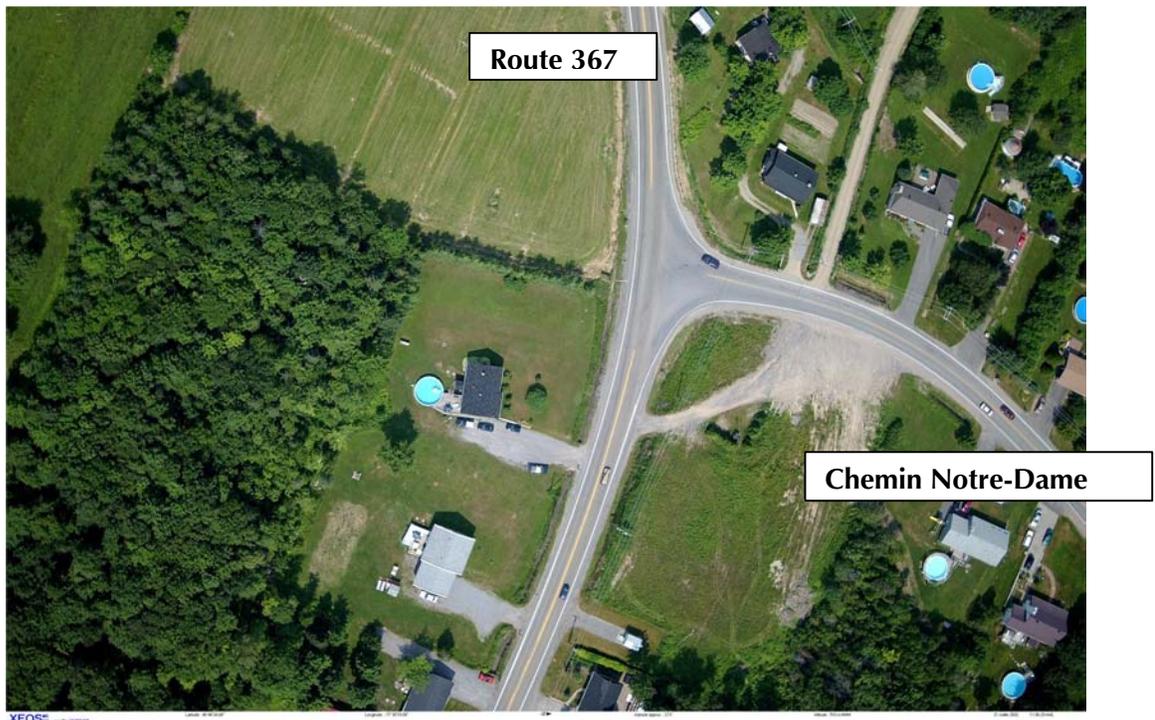


## ANNEXE 11

Caractéristiques de l'intersection route 367 / chemin Notre-Dame

Le chemin Notre-Dame (route 358) croise la route régionale 367, à quelque 700 mètres au nord de la voie ferrée dans un secteur en pente et dans une courbe assez prononcée. L'intersection est à angle droit et le plus fort débit se retrouve sur la route 367. Un seul panneau d'arrêt est présent et est localisé sur le chemin Notre-Dame. La vitesse affichée sur la route 367 est de 90 km/h et de 50 km/h pour le chemin Notre-Dame. Toutefois, à l'approche de l'intersection, un panneau recommande aux conducteurs en destination de Québec d'abaisser leur vitesse à 65 km/h.

*Localisation de l'intersection route 367 et chemin Notre-Dame*



Le projet de contournement fait en sorte que les usagers en provenance du rang Petit-Capsa n'auront plus d'accès direct à la nouvelle route 367 et devront, par conséquent, transiter par le chemin Notre-Dame pour se diriger le matin vers Québec. En fait, dans le projet initial de la variante C, de la présente étude d'impact, il n'y a plus d'échange possible au croisement entre la nouvelle et l'ancienne route 367.

Ainsi, comme l'avaient appréhendé les résidants du secteur, lors des consultations au début de 2004, le nouveau tracé apportera inévitablement des changements significatifs de la dynamique des mouvements de circulation à la nouvelle intersection route 367 / chemin Notre-Dame et occasionnera des contraintes supplémentaires aux usagers.

ANNEXE 11 (*suite*). Caractéristiques de l'intersection route 367 / chemin Notre-Dame.

Les résultats de l'enquête origine-destination réalisée en mai 2004 à partir de l'identification des plaques d'immatriculation, jumelée aux comptages de circulation aux intersections de la route 367 avec le rang Petit-Capsa et le chemin Notre-Dame, ont permis de mieux comprendre et de préciser cette nouvelle dynamique. À partir de ces résultats, une affectation du trafic a été réalisée afin d'estimer les volumes de circulation à l'intersection du chemin Notre-Dame et de la route 367 après la construction du projet de contournement.

Les relevés nous confirment qu'après la construction, le nombre de véhicules tournant à gauche à partir du chemin Notre-Dame vers la route 367, pourrait généralement plus que doubler passant de 74 à près de 180. Inévitablement, le temps d'attente pour cette manœuvre de virage à gauche serait alors considérablement allongé pour atteindre près d'une minute.

Cette estimation du temps d'attente aurait bien entendu un impact négatif très important sur le niveau de service estimé pour le virage à gauche qui passerait ainsi de C à E ce qui, selon les critères d'évaluation reconnus pour les intersections, constitue un niveau de congestion (inconfort) important.

À noter qu'actuellement la majorité des utilisateurs concernés par cette nouvelle manœuvre de virage n'ont pratiquement aucun délai d'insertion sur la route 367. Le degré de frustration de l'ensemble de ces usagers risque donc d'augmenter, pouvant faire en sorte de les amener à prendre des risques inutiles pour effectuer le virage à gauche, venant ainsi compromettre la sécurité du nouvel aménagement.

Les simulations de circulation du 4 mai 2004 ont permis de démontrer que l'ajout d'une bretelle à la variante C pouvait drainer tous les véhicules en provenance du Petit-Capsa et des résidants de l'ancienne 367 au nord du chemin Notre-Dame. Ainsi, l'addition d'une bretelle permettrait de ramener le niveau de service pour les virages à gauche (intersection 367 / Notre-Dame) à un niveau similaire à ce qui existe présentement, et même de l'améliorer si plus d'usagers passent par la bretelle à l'heure de pointe.