JACQUES MICHAUD
DIVISION DES AMENAGEMENTS

RAPPORT D'ÉTUDE

UDE DU STATIONNEMENT SUR LA ROUTE 169

TRAVERSANT LA VILLE DE DESBIENS

LAC SAINT-JEAN-EST

6.02.01 /D.T. 36 1985 Réf : 000862
CANQ
TR
GE
246
-Est - Route 169 - Étude du stationnement
ille de Desbiens
Délai : [*,,C] Exemp. : P C.G. : 3021

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

712813

ETUDE DU STATIONNEMENT SUR LA ROUTE 169

TRAVERSANT LA VILLE DE DESBIENS

LAC SAINT-JEAN-EST

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
29 OCT 2002
TRANSPORTS QUÉBEC

CANQ
TR
GE
246

Ministère des Transports
Québec, mars 1985
Dossier R-2/08

Robert Matte
Division de la planification
du réseau routier

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, boul. RENÉ-LÉVESQUE EST, 21e étage
QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA
G1R 5H1

TABLE DES MATIERES

PAGE

LISTE DES FIGURES..... ii

LISTE DES TABLEAUX..... iii

1. INTRODUCTION..... 1

1.1 Le mandat et les objectifs..... 1

1.2 Le contexte de l'étude..... 2

2. PORTRAIT SOCIO-ECONOMIQUE..... 5

2.1 Le territoire étudié..... 5

2.2 La démographie..... 8

2.3 Les principales activités économiques..... 10

3. PORTRAIT DE LA CIRCULATION SUR LA RUE HEBERT (Route 169)..... 15

3.1 Les caractéristiques physiques de l'artère..... 15

3.2 Les débits de circulation..... 19

3.3 Le trafic lourd et le climat sonore..... 22

3.4 La sécurité..... 24

4. LE STATIONNEMENT SUR LA RUE HEBERT..... 27

4.1 L'hypothèse du statu quo: le stationnement permis..... 27

4.2 L'hypothèse d'un changement: le stationnement interdit..... 29

5. CONCLUSIONS..... 34

6. RECOMMANDATIONS..... 39

BIBLIOGRAPHIE..... 41

LISTE DES FIGURES

PAGE

1. Le secteur urbanisé..... 6

2. L'utilisation du sol dans le corridor de la rue Hébert (Route 169)..... 14

3. Une section type de la route 169 au centre-ville de Desbiens..... 16

4. L'évolution de la circulation au centre de Desbiens: débits observés de 1979 à 1983 comparativement à des débits projetés de 1980 à 1985..... 21

5. Les établissements commerciaux affectés par le stationnement hors-rue (Route 169)..... 31

LISTE DES TABLEAUX

PAGE

1. L'évolution de la population de Desbiens..... 8

2. Les commerces de détail et de service sur la route 169 en milieu urbain..... 12

3. Des caractéristiques spécifiques au corridor de la rue Hébert..... 18

4. Les débits de circulation sur la route 169 à Desbiens 20

5. Les accidents routiers impliquant des véhicules stationnés par rapport au nombre total survenus sur la rue Hébert (1980-1984)..... 25

6. Les commerces potentiellement affectés par le stationnement hors de la route 169 dans le milieu urbain..... 32

1. INTRODUCTION

1.1 LE MANDAT ET LES OBJECTIFS

Cette étude se propose d'examiner, en fonction de l'état actuel du réseau routier ainsi que de la configuration urbaine de la ville de Desbiens, les points suivants:

- la nature d'une plainte émanant du milieu à l'effet que la circulation motorisée sur la route 169 traversant la ville est réduite et gênée par le gabarit d'une rue principale ne répondant plus aux besoins qui lui sont maintenant attribués;

- la possibilité d'apporter des remèdes au problème du bruit causé par le passage de véhicules lourds à proximité de riverains localisés presqu'à la marge de la voie de circulation;

- l'impact du stationnement tout au long de la rue principale sur l'écoulement de la circulation et la sécurité des utilisateurs;

- les issues possibles quant à la règlementation du stationnement dans le but d'améliorer la fluidité et l'écoulement de la circulation sur la rue principale;

- enfin, concevoir d'abord un contrôle plus efficace des déplacements sur cette artère AVANT d'envisager, in extremis, la réalisation d'une voie de contournement de l'agglomération urbaine; une telle voie serait très coûteuse principalement à cause des frais d'expropriation élevés ou de stabilisation de l'infrastructure dans des zones de glissement de terrain.

Bref, nous espérons que l'information obtenue permettra finalement de statuer sur le rôle ou la contribution du Ministère dans ce dossier.

1.2 LE CONTEXTE DE L'ETUDE

La commande de la présente étude fut dictée par les phénomènes suivants qui se sont succédés plus ou moins chronologiquement dans le dossier:

- l'existence d'une rue principale (route 169) qui, de par son gabarit étroit, les trottoirs, les véhicules stationnés ainsi que la très faible marge de recul des maisons et des commerces qui la longent, offre peu d'espace de manoeuvre aux automobilistes désirant franchir le tissu urbain;

- la différence entre la vitesse affichée (90 km/h) sur la route 169 à l'extérieur de la ville et celle affichée à l'intérieur (50 km/h) occasionne chez les automobilistes une augmentation du temps de déplacement, ce qui a pour effet d'identifier le secteur de Desbiens à une zone nuisible à la circulation de transit;

- l'élargissement de l'axe principal (route 169) dans le village voisin de Chambord, il y a déjà quelques années, est devenu dans le milieu une raison additionnelle pour désirer un traitement semblable à Desbiens;

- le plan directeur d'urbanisme de Desbiens[1], complété en 1976, faisait mention implicite d'un éventuel projet de

1. Robert Leblond, Laval, Tremblay et associés, Plan directeur d'urbanisme: Desbiens, Chicoutimi, 1971, pages 58-59.

voie de contournement longeant le littoral du lac Saint-Jean afin de circonscrire la circulation de transit du centre de Desbiens;

- une étude de circulation réalisée en 1980 au Ministère[1] concluait également sur l'implantation d'une voie de contournement pour palier à une utilisation future accrue de la route actuelle au centre de Desbiens;

- dans la même veine, une autre étude[2] du Ministère, terminée en 1984, évaluait cinq variantes de voie de contournement dont celle primée par son Service de l'environnement[3] qui situe le passage de la nouvelle route ainsi que le déplacement de la voie ferrée dans un même corridor en bordure du lac St-Jean; cette solution coûteuse implique un déboursé minimum de 4,3 M $, tout en mettant sous réserve l'envergure que prendront éventuellement les travaux de stabilisation de la berge du lac lesquels seront à préciser dans une étude géotechnique plus complète;

- en vertu de l'ampleur et des risques encourus dans l'acheminement du projet précédent, y compris l'intérêt peu probable pour la société ferroviaire C.N. de relocaliser sa

1. Ministère des Transports, Etude de circulation: route 169 Desbiens, Lac St-Jean, Service des tracés et projets, Québec, 1980, page 18.
2. Ministère des Transports, Etude de faisabilité: contournement de Desbiens, Direction des tracés et projets, Québec, 1984, 36 pages.
3. Ministère des Transports, Rapport-synthèse - Construction d'une voie de contournement à Desbiens: évaluation d'impacts sur l'environnement, Service de l'environnement, Montréal, 1983, page 25.

voie ferrée dans une zone sujette aux glissements de terrain, il s'avère fort judicieux d'évaluer d'abord la faisabilité de solutions plus modestes, notamment l'assurance d'une meilleur fluidité de la circulation sur la route actuelle par une intervention au plan du stationnement;

- enfin, les représentations issues du milieu et du bureau régional du Ministère se font plus intenses en ces derniers temps pour que des actions précises soient envisagées dans une avenir prochain.

La présente étude tentera donc de répondre en partie à cette conjoncture d'événements.

2. PORTRAIT SOCIO-ÉCONOMIQUE

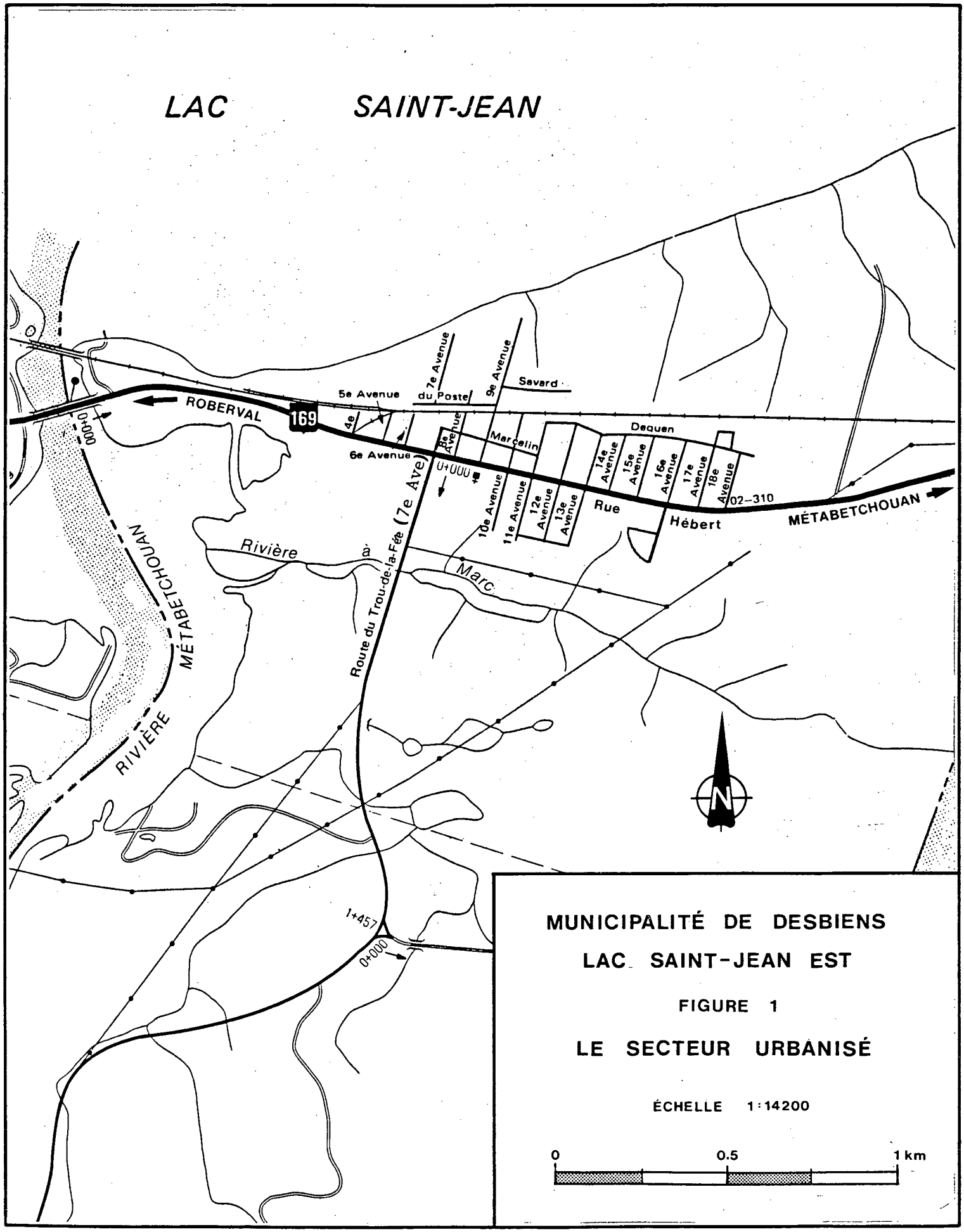
2.1 LE TERRITOIRE ETUDIÉ

La municipalité de Desbiens est située en bordure du lac St-Jean à peu près à mi-chemin entre Alma et Roberval. La partie urbanisée de la municipalité, qui fait l'objet de l'étude, est traversée dans un axe est-ouest par la route 169, laquelle ceinture entièrement le lac.

Le secteur urbain se trouve en partie délimité au nord par les eaux du lac St-Jean, à l'ouest par la rivière Métabetchouan et au sud par la rivière à Marc (figure 1). A l'est, le tissu urbain se dissoud graduellement en territoire agricole. Cette caractéristique, combinée à la présence d'une voie ferrée au nord de la route 169, signifie que toute poussée future du développement urbain s'orientera presqu'invariablement vers l'est, de part et d'autre de la route 169.

Tel que démontré à la figure 1, le réseau de rues qui entrecoupe le milieu bâti donne l'image actuellement d'un damier allongé dans le sens est-ouest qui s'intercale entre la voie ferrée ou la rive du lac et, plus au sud, les ravins de la rivière à Marc. Le plateau ainsi représenté, à l'allure visiblement plane, comprend nombre de rues qui se rabattent sur la route principale et dont les extrémités se terminent en cul-de-sac.

Les bâtiments qui longent la route principale dans le tissu urbain consistent principalement en des maisons unifamiliales et des petits commerces donnant sur la rue. Nous retrouvons des résidences à un ou deux étages, des édifices à deux étages avec commerce au premier et résidence au second,


LAC SAINT-JEAN
ROBERVAL
169
0+000
4e
5e Avenue
6e Avenue
7e Avenue du Poste
8e Avenue
9e Avenue
Savard
Marcellin
Dequen
0+000
10e Avenue
11e Avenue
12e Avenue
13e Avenue
14e Avenue
15e Avenue
16e Avenue
17e Avenue
18e Avenue
Rue Hébert
02-310
MÉTABETCHOUAN
Route du Trou-de-la-Fée (7e Ave)
Rivière à Marc
RIVIÈRE MÉTABETCHOUAN
1+457
0+000
N
MUNICIPALITÉ DE DESBIENS
LAC SAINT-JEAN EST
FIGURE 1
LE SECTEUR URBANISÉ
ÉCHELLE 1:14200
0
0.5
1 km

et des édifices commerciaux uniquement. Les seuls bâtiments à caractère institutionnel sont l'église (avec presbytère), l'hôtel de ville et le bureau de poste, tous regroupés au centre entre les 7ième et 9ième avenues.

Plus précisément, la section de la route 169 ou de la rue Hébert qui fait l'objet de la présente étude s'étend sur une distance de 1,65 km (1 mille), soit à partir du numéro civique 475 non loin du pont sur la rivière Métabetchouan, jusqu'au numéro 1522, à quelque 155 m (508 pieds) à l'est de la 18ième avenue (voir figure 2). Le paysage redevient distinctement rural à l'extérieur de cette marge.

Les résidences et commerces qui longent la section de route étudiée sont déjà là, pour la plupart, depuis 20 à 40 ans (1945-1965). Il s'agit effectivement de bâtiments d'apparence modeste et aux lignes plutôt sobres. A propos de leur condition proprement dite, le plan directeur d'urbanisme établissait pour la rue Hébert en 1976 une proportion de 46 bâtiments sur un total de 106 (43%) nécessitant des réparations mineures ou majeures[1]. Aussi, il était spécifié que les constructions exigeant une amélioration majeure affichaient essentiellemnt une affectation commerciale[2]. C'est donc dire qu'il y aurait toujours place pour une certaine revitalisation des bâtiments sur la rue principale.

Enfin, une caractéristique très évidente demeure la très faible marge de recul qu'occupent de nombreux bâtiments de part et d'autre de la rue Hébert. Sur un total actuel de 121 occupants, il en existe au moins 53 (44%) qui sont situés à quelques décimètres du trottroir ou de la marge

1. Plan directeur d'urbanisme: Desbiens, 1976, carte 7, page 42.
2. Ibid., page 41.

existante de la rue. Cette situation signifie donc que tout projet d'élargissement de la chaussée affecterait plus ou moins sérieusement cette partie du corridor urbain.

2.2 LA DEMOGRAPHIE

La population de la municipalité, qui occupe un territoire (10,4 km^2 ou 4,0 milles carrés) quand même plus vaste que la partie urbanisée, se chiffrait à plus de 2 000 habitants en 1956. Cependant, celle-ci s'est mise à diminuer d'une façon marquée après 1976. Le tableau suivant indique une évolution plutôt négative jusqu'aujourd'hui.

TABLEAU 1

L'EVOLUTION DE LA POPULATION DE DESBIENS

ANNEE	NOMBRE D'HABITANTS	EVOLUTION (%)
1951	1 640	
		+ 22,6
1956	2 010	
		- 2,2
1961	1 965	
		+ 0,8
1966	1 980	
		- 8,4
1971	1 813	
		- 7,7
1976	1 673	
		- 7,9
1981	1 541	
		- 1,3
1984	1 520	

Effectivement, depuis 1966 la population diminue continuellement, soit de 6,3% en moyenne par période quinquennale. L'évolution se trouve donc sur une pente descendante depuis près de 20 ans. Même le plan directeur d'urbanisme complété en 1976 avançait, pour 1981, une hypothèse moyenne de 1 613 habitants et qualifiait d'hypothèse "pessimiste" une population de 1 559[1]. Le résultat s'avéra encore plus pessimiste avec 1 541 habitants. Aussi, la tendance s'annonce encore sombre pour 1986 puique l'hypothèse "pessimiste"[2] prévoit une population de 1 454 habitants, alors que la population observée en 1984 a déjà fléchi à 1 520 habitants.

Les raisons qui ont contribué à cette baisse graduelle sont attribuables tant à des phénomènes nationaux qu'à certains événements précis survenus dans la localité, c'est-à-dire:

a) le phénomène généralisé de l'exode des jeunes de 20 à 30 ans vers la grande ville;

b) la chute du taux de natalité, ce qui a occasionné également le vieillissement de la population;

c) la rareté des emplois dans la région, y compris le ralentissement de la production en 1972 à l'usine de papier Saint-Raymond Ltée;

d) la fermeture récente de cette usine et la mise à pied de ses 175 employés: la principale raison d'être de la municipalité n'était plus.

Aussi, il ne semble rien pointer à l'horizon qui puisse changer significativement ce mouvement à la baisse. Même,

1. Plan directeur d'urbanisme: Desbiens, graphique 1, page 11.
2. Ibid.

il est fort douteux que la réouverture possible de l'usine de papier dans un avenir rapproché réussisse à changer sensiblement la tendance générale.

Enfin, nous pouvons retenir de cette situation que le phénomène de décroissance de la population ne pourrait être tenu garant d'une augmentation de la circulation locale mais, bien au contraire, d'une certaine régression dans l'utilisation du réseau routier par les résidents de la place.

En ce qui a trait à la main-d'oeuvre, on note qu'elle est largement concentrée dans le secteur tertiaire (commerce, éducation et santé), avec une faible présence dans le secondaire (industrie et construction) et le primaire (agriculture et forêt). De plus, il est certain que le chômage représente un problème de taille chez les travailleurs, Desbiens étant une municipalité à développement fort limité et incapable d'absorber une main-d'oeuvre variée et encore moins spécialisée. A ce propos, il n'est donc pas étonnant de constater que plus de 50% de la population active de Desbiens trouve son gagne- pain à l'extérieur de la municipalité, dans les villages voisins ou dans les industries environnantes. Voilà un autre indice affectant les mouvements de circulation intermunicipale.

2.3 LES PRINCIPALES ACTIVITES ECONOMIQUES

Les activités économiques à Desbiens se situent en très grande partie dans le secteur tertiaire, c'est-à-dire dans le domaine des services, des commerces et de l'éducation. Dans le secteur secondaire, il ne reste en importance que l'usine Ecussons de Desbiens Inc., industrie consacrée à la fabrication d'écussons en chenille crochetée et qui embauche une vingtaine d'employés.

Pour ce qui est de l'usine de papier Saint-Raymond Ltée, la production est arrêtée déjà depuis quelques années. Les cent soixante-quinze employés qui y étaient affectés travaillaient à la transformation d'une pâte au bisulfite servant au renforcement de certains produits à base de bois. La fermeture de l'usine fut certes un dur choc au développement de la municipalité, puisque celle-ci occupait le quasi-monopole dans le secteur secondaire. On parle maintenant d'une réouverture possible de l'usine, mais rien ne laisse présager pour l'instant, suite à une telle décision, un revirement notoire en faveur d'une croissance démographique et économique positive à Desbiens.

Effectivement, la base économique qu'on retrouve actuellement dans le milieu urbain repose en grande partie sur les commerces situés presqu'en totalité sur la rue principale. Le centre commercial de la ville coïncide donc avec la route 169 qui traverse entièrement l'agglomération. Le tableau 2 présente une liste des types de commerce sur cette route dans la zone d'étude. Ceux-ci s'étendent de part et d'autre de la rue principale sur une distance de 1,65 km (1 mille).

La majorité des commerces sont du type épiceries, dépanneurs, lingeries, etc., répondant surtout aux besoins d'une clientèle locale et intermunicipale établie. Une comparaison avec la liste des commerces dressée en 1976[1] nous révèle une légère augmentation en nombre depuis ce temps, malgré une diminution évidente de la population. Ce phénomène pourrait s'expliquer par une réorientation ou une compensation à partir d'un secteur secondaire en perte de vitesse (ex. fermeture de l'usine de papier Saint-Raymond) vers un secteur tertiaire plus prometteur.

1. Plan directeur d'urbanisme: Desbiens, tableau 1, page 19.

TABLEAU 2

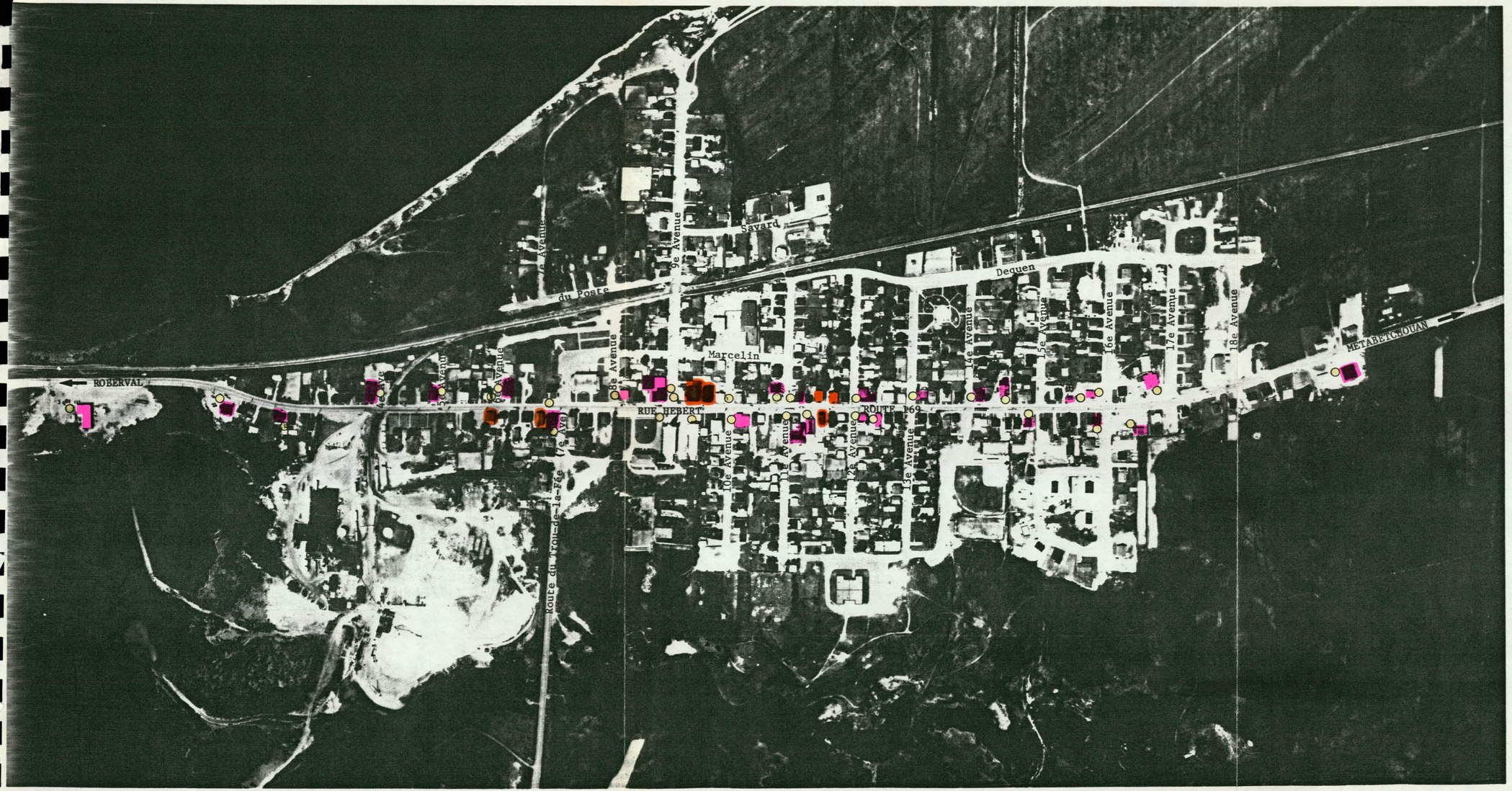
LES COMMERCES DE DETAIL ET DE SERVICE

SUR LA ROUTE 169 EN MILIEU URBAIN

Type de commerce	Nombre	Pourcentage (%)
Garages de mécanique et/ou stations de service	7 (dont 2 fermés)	20
Epiceries et dépanneurs	6	15
Lingeries, nouveautés et chaussures	5	13
Bijouteries, variétés, meubles et quincaillerie	5	13
Ateliers divers (photographie, cordonnerie, rembourrage, plomberie)	4	10
Casse-croûtes	3	7
Bars-salons	3	7
Services (assurances, transport lourd)	3	7
Salons de barbier	2	5
Caisse populaire	1	3
TOTAL	39	100

A part ces commerces sur la route 169, nous retrouvons plusieurs maisons unifamiliales. Elles sont au nombre de 78, soit exactement le double des commerces. Enfin, l'hôtel de ville, l'église et le bureau de poste viennent compléter l'ensemble. La figure 2 illustre l'emplacement de ces bâtiments, tout en faisant une distinction entre les commerces, les résidences et les édifices publics.

Les perspectives d'avenir en ce qui concerne les commerces de détail et de service sont en fonction de nombreux facteurs dont certains pourraient être difficilement prévisibles. Cependant, il demeure que le centre commercial de Desbiens a évolué, évolue et évoluera encore pour longtemps dans l'axe de la route 169. C'est bien autour de celle-ci que gravite la structure urbaine de l'agglomération. Egalement, compte tenu de la taille et du type de milieu qu'est Desbiens il serait dérisoire d'altérer ou de limiter la présence de commerces et/ou de résidences tout au long de la rue Hébert. Même, il devient tout à fait logique d'entrevoir, conmme zone d'expansion future, le prolongement des commerces et des résidences en direction est à la sortie de Desbiens, de part et d'autre de la rue principale.



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

MUNICIPALITÉ DE DESBIENS

LAC SAINT-JEAN EST

FIGURE 5

LES ÉTABLISSEMENTS COMMERCIAUX AFFECTÉS PAR LE STATIONNEMENT HORS-RUE (Route 169)

COMMERCES

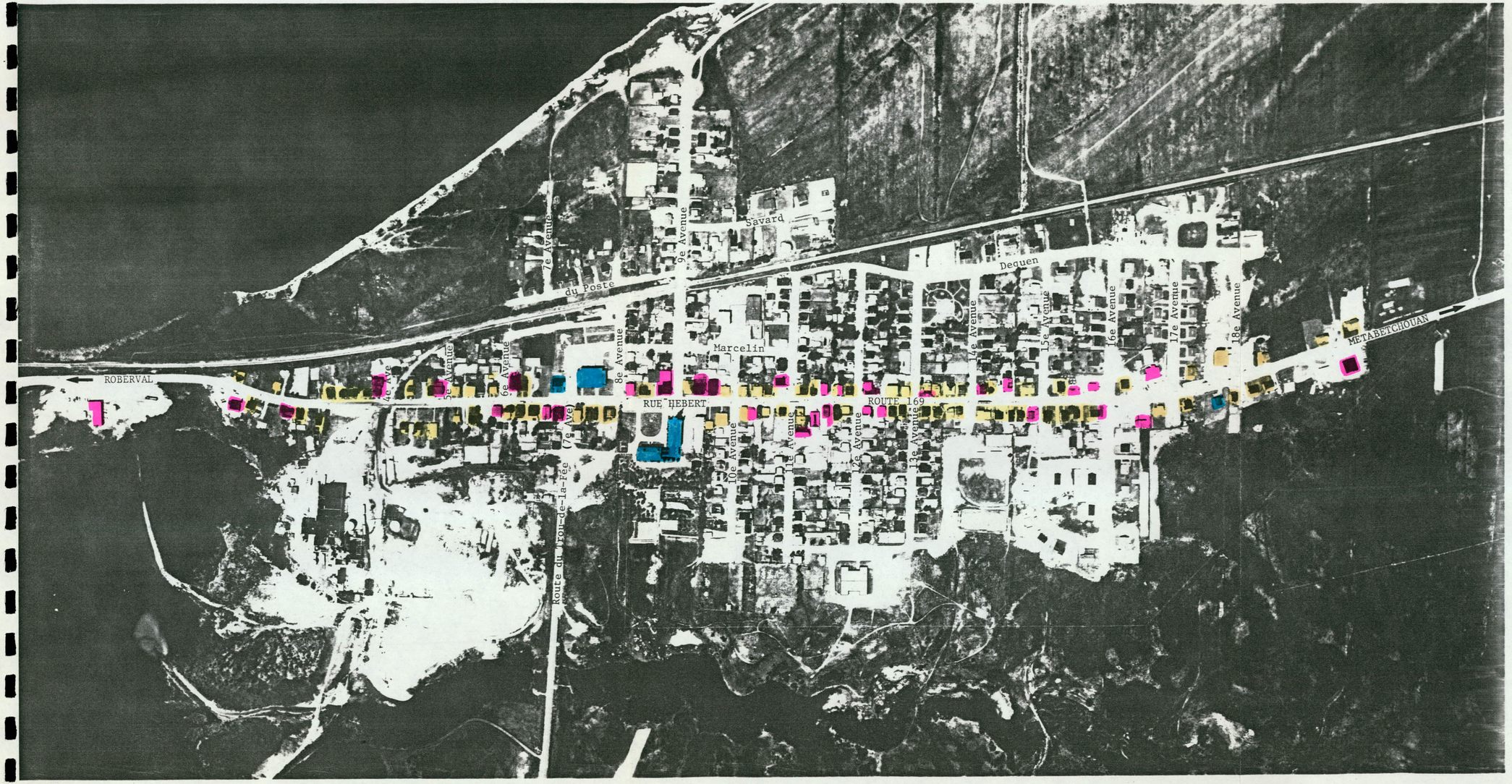
- POTENTIELLEMENT AFFECTÉS
- TRÈS PEU AFFECTÉS
- LIEU DE STATIONNEMENT (HORS ROUTE 169) À PROXIMITÉ DES COMMERCES

ÉCHELLE 1 : 3750

100 50 0 100 200 m

Photographie : Juin 1981

Division de la planification du réseau routier



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

MUNICIPALITÉ DE DESBIENS

LAC SAINT-JEAN EST

FIGURE 2

L'UTILISATION DU SOL DANS LE CORRIDOR DE LA RUE HÉBERT (ROUTE 169)

ÉTABLISSEMENTS

- RÉSIDENTIELS
- COMMERCIAUX
- PUBLICS

N

ÉCHELLE 1:3750

100 50 0 100 200 m

Photographie : Juin 1981

Division de la planification du réseau routier

3. PORTRAIT DE LA CIRCULATION SUR LA RUE HEBERT (ROUTE 169)

3.1 LES CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DE L'ARTERE

La route 169, appelée rue Hébert dans le milieu urbain, possède des caractéristiques spécifiques qui méritent d'être soulignées avant de traiter de la circulation proprement dite. L'information pertinente se limite aux détails compris dans l'emprise ainsi que l'utilisation du sol aux abords de celle-ci.

Afin d'en faciliter la présentation, les données apparaissent selon une séquence d'énoncés distincts.

APPELATION: route principale no 169.

LONGUEUR DE L'ARTERE EN MILIEU URBAIN: 1,65 km (1 mille).

NUMEROS CIVIQUES COMPRIS: du no 475 à proximité du pont à l'extrémité ouest jusqu'au no 1522 à la sortie est de la ville.

NOMBRE DE VOIES DE CIRCULATION: 2 sur une largeur de 6,7 m (22 pieds).

STATIONNEMENT: permis du côté nord de l'artère sur une largeur théorique de 1,8 m (6 pieds).

LARGEUR MOYENNE DU PAVE (figure 3): 8,5 m (28 pieds)[1].

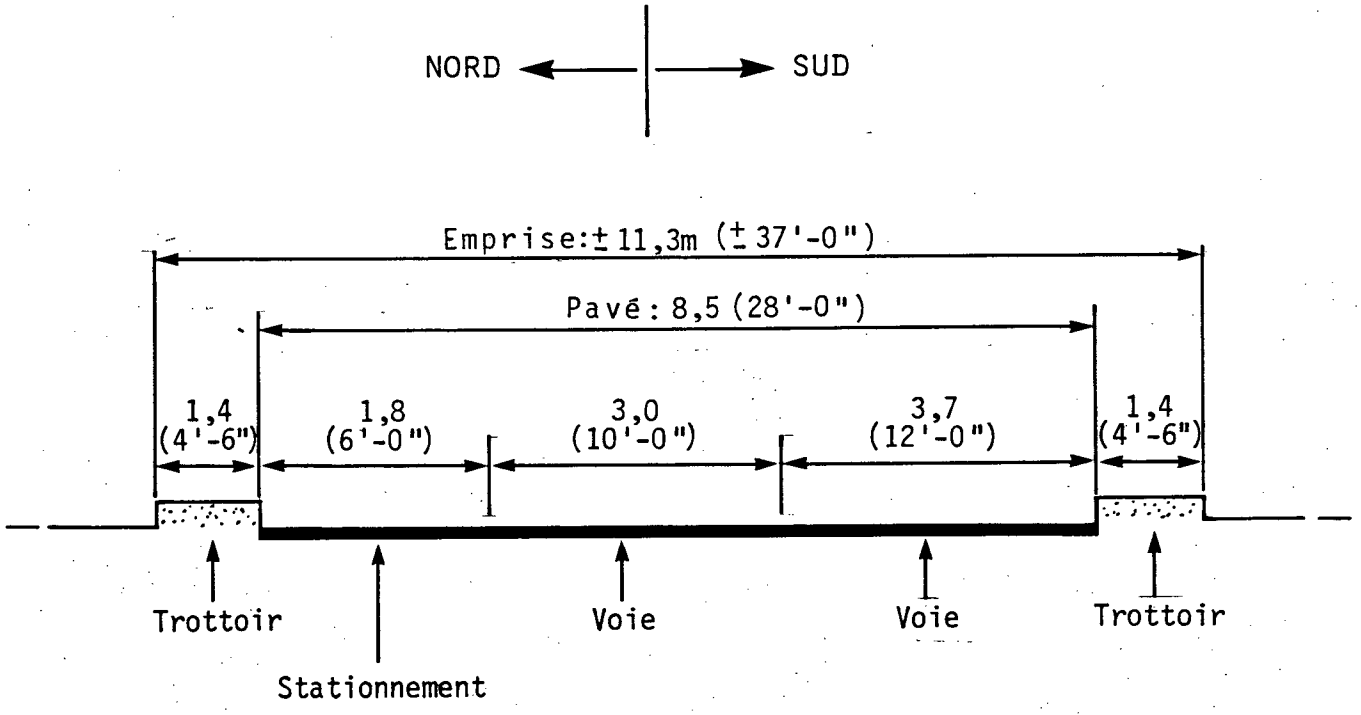
TROTTOIRS: 1,4 m (4'- 6") de largeur bordant le pavé de chaque côté de la rue à partir du no 624 à l'ouest (Garage Irving) jusqu'à la 15ième avenue à l'est, excepté vis-à-vis l'église et le bureau de poste.

---

1. Cette largeur est réduite à 7,3 m (24 pieds) à l'extérieur du milieu urbain.

Figure 3

UNE SECTION TYPE DE LA ROUTE 169
AU CENTRE-VILLE DE DESBIENS



Échelle 1:100

PENTE(S): aucune (terrain plat).

COURBE(S): aucune pouvant contraindre la fluidité du trafic (voir figure 1).

VITESSE MAXIMUM AFFICHÉE: 50 km/h (30 milles/h).

NOMBRE D'INTERSECTIONS: 7 en croix
8 en 'T'
Total: 15 (de la 4ième à la 18ième avenue).

DISTANCE MOYENNE ENTRE LES INTERSECTIONS: 78,6 m (258 pieds).

ETABLISSEMENTS RIVERAINS: 78 résidences
39 commerces (voir tableau 2)
4 institutions (Hôtel de ville, église, bureau de poste, centrale de Bell Canada).
Total: 121

Les renseignements donnés au tableau suivant complètent les caractéristiques recherchées et apparaissent par sections entrecoupées des avenues transversales tout au long de la rue Hébert.

Enfin, dans le corridor de la rue Hubert presque toutes les propriétés résidentielles possèdent leur propre entrée d'automobile. A part les 15 intersections échelonnées sur le parcours, le nombre d'accès pour véhicules aux propriétés riveraines se chiffre à 66. Ce qui signifie qu'en tout et partout nous pourrions retrouver en moyenne, soit d'un côté ou de l'autre de l'artère, une entrée à tous les 18,7 m (62 pieds). Il s'agit donc d'un phénomène que l'on retrouve

TABLEAU 3

DES CARACTERISTIQUES SPECIFIQUES AU CORRIDOR DE LA RUE HEBERT

Sections entre les avenues transversales	Longueur m (pi.)	Largeur du pavé m (pi.)	Etablissements					
			Résidentiels		Commerciaux		Publics	
			Nomb.	%	Nomb.	%	Nomb.	%
Du 475 (L. Larouche, Transporteur) jusqu'à la 4ième Avenue	396,2 (1300)	8,2 (27)	12	15,4	4	10,2	0	0
De la 4ième à la 5ième Avenue	83,0 (272)	8,2 (27)	5	6,4	1	2,6	0	0
De la 5ième à la 6ième Avenue	69,5 (228)	8,2 (27)	6	7,7	1	2,6	0	0
De la 6ième à la 7ième Avenue	87,8 (288)	8,5 (28)	4	5,1	4	10,2	1	25
De la 7ième à la 8ième Avenue	62,2 (204)	8,5 (28)	3	3,8	0	0	1	25
De la 8ième à la 9ième Avenue	77,4 (254)	15,2 (50)	1	1,3	2	5,1	1	25
De la 9ième à la 10ième Avenue	74,7 (245)	8,5 (28)	3	3,8	4	10,2	0	0
De la 10ième à la 11ième Avenue	72,5 (238)	8,2 (27)	6	7,7	2	5,1	0	0
De la 11ième à la 12ième Avenue	86,6 (284)	8,2 (27)	7	9,0	6	15,5	0	0
De la 12ième à la 13ième Avenue	74,1 (243)	8,2 (27)	4	5,1	5	12,8	0	0
De la 13ième à la 14ième Avenue	73,1 (240)	8,2 (27)	7	9,0	1	2,6	0	0
De la 14ième à la 15ieme Avenue	90,8 (298)	9,1 (30)	6	7,7	3	7,7	0	0
De la 15ième à la 16ième Avenue	87,5 (287)	8,2 (27)	5	6,4	3	7,7	0	0
De la 16ième à la 17ième Avenue	78,3 (257)	7,0 (23)	2	2,6	2	5,1	0	0
De la 17ième à la 18ième Avenue	82,9 (272)	6,6 (22)	2	2,6	0	0	1	25
De la 18ième Avenue jusqu'au 1522 (Garage R. Slicer & Fils)	154,0 (505)	6,6 (22)	5	6,4	1	2,6	0	0
TOTAL	1,65 km (1,02 mille)	Moyenne: 8,5 (28)	78	100,0	39	100,0	4	100,0

assez fréquemment et concentré sur 1,6 km (1 mille) de route.

En ce qui concerne le stationnement sur la rue Hébert, nous désirons souligner l'absence totale de signalisation à cet effet. Le Conseil de ville aurait passé le 3 juillet 1974 le règlement no 126 qui permet le stationnement sur le côté nord de l'artère seulement. Par contre, il semble que ce règlement n'est aucunement appliqué; même, un certain laisser-aller a pu se constater à l'occasion par des véhicules stationnés également sur côté sud.

3.2 LES DEBITS DE CIRCULATION

En général, l'évolution de la circulation sur la route 169 encerclant le lac St-Jean a été plutôt négative au cours des dernières années. Le taux d'accroissement annuel fut de moins en moins important de 1977 à 1980, alors que pour 1981 et 1982 il régressa de 5,2% et de 11,0% respectivement[1]. Une légère reprise s'est manifestée en 1983, mais le débit total demeure encore inférieur à celui observé en 1978.

A Desbiens on a remarqué la même tendance dans le centre-ville. Le tableau 4 indique des comptages établis en jour moyen annuel (J.M.A.) et jour moyen d'été (J.M.E.) sur la rue Hébert (route 169), soit à l'est de la jonction de la route du Trou-de-la-Fée (7ième Avenue). Le pourcentage d'évolution annuelle de 1979 à 1983 vient compléter cette information. De plus, à titre de comparaison, le tableau reflète également des projections qui ont été faites à partir de 1980 et qui dépassent sensiblement les flux comptabilisés depuis.

---

1. Etude de faisabilité: contournement de Desbiens, Annexe II, tableau 2.

TABLEAU 4

LES DEBITS DE CIRCULATION SUR LA ROUTE 169 A DESBIENS

ANNEE	DEBITS ETABLIS				PROJECTIONS (à partir de 1980)*		
	J.M.A.	Evol. ann.(%)	J.M.E.	Evol. annuelle(%)	J.M.A.	J.M.E.	Evol. annuelle(%)
1979	4 240		5 630		---	---	
		+ 19,3		+ 18,6			
1980	5 058		6 675		5 058	6 675	
							+ 4,70
1981	N/D	- 11,0	N/D	- 18,3	5 295	6 988	
							+ 3,95
1982	4 500		5 450		5 504	7 264	
		+ 12,6		+ 10,5			+ 3,95
1983	5 069		6 020		5 722	7 551	
							+ 3,95
1984	N/D		N/D		5 948	7 849	
							+ 3,95
1985	N/D		N/D		6 182	8 159	

N/D: Non disponible

---

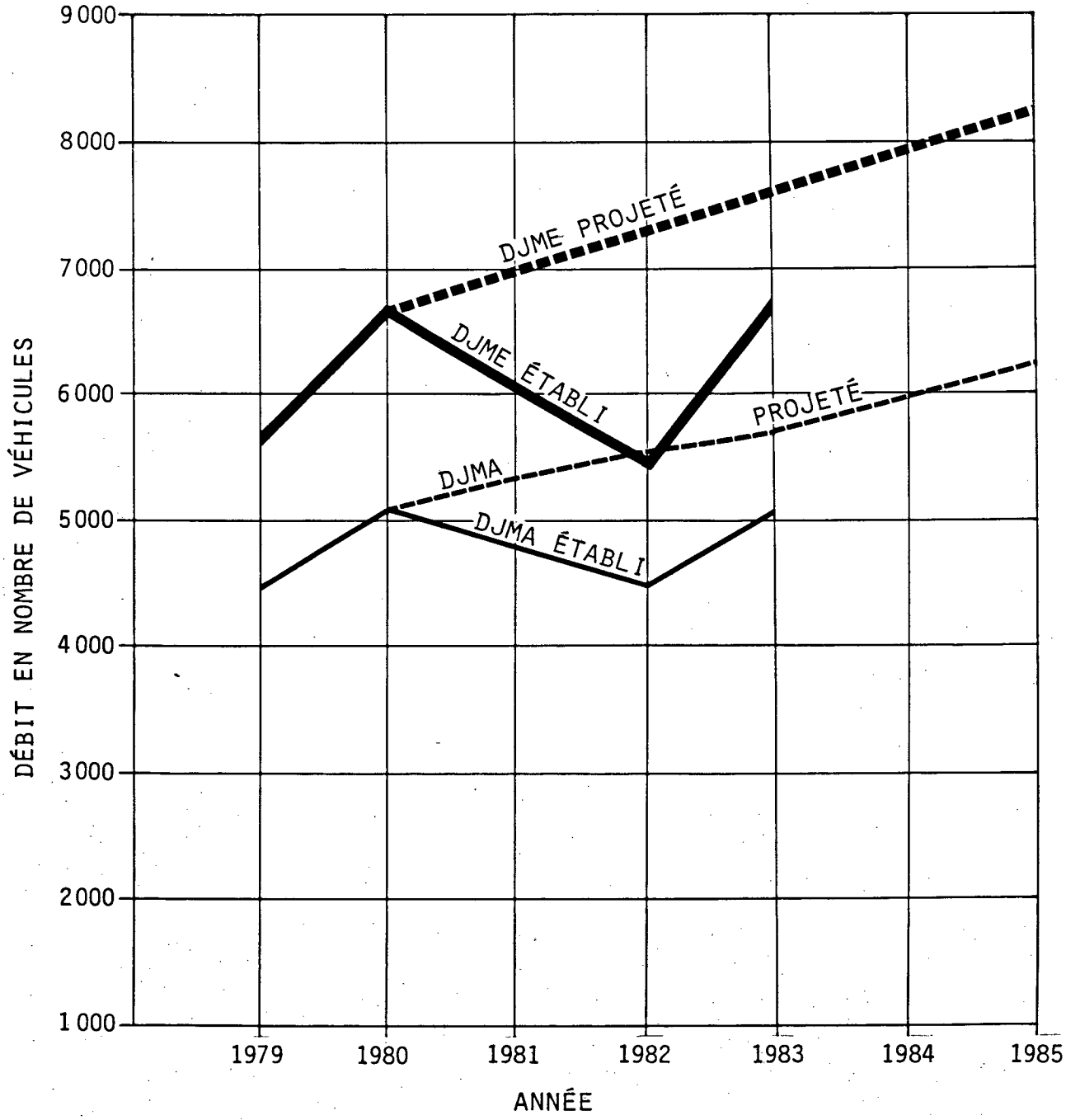
* Ministère des Transports, Etude de circulation: route 169 - Desbiens, Lac St-Jean, Service des tracés et projets, Québec, 1980, page 10.

La figure 4 traduit graphiquement ces mêmes données afin d'en saisir rapidement l'évolution. Nous remarquons ainsi une certaine stabilité dans le débit de circulation en 1983 après avoir éprouvé une baisse notoire en 1982. Par contre, il est clair que cette image n'a pas répondu aux prévisions établies en 1980 et qui paraissaient beaucoup plus optimistes. Ce qui laisse présager à court et moyen terme une perspective de croissance très faible par rapport aux années 70.

Figure 4

L'ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION AU CENTRE DE DESBIENS

DÉBITS OBSERVÉS DE 1979 A 1983 COMPARATIVEMENT À DES DÉBITS PROJETÉS[1] DE 1980 A 1985



DJMA: Débit journalier moyen annuel

DJME: Débit journalier moyen d'été

---

1. Source: Ministère des Transports, Étude de circulation: Route 169 - Desbiens, Lac Saint-Jean, Service des tracés et projets, Québec, 1980, page 10.

Toujours en rapport avec le débit, il serait opportun de connaître la capacité de la rue principale au niveau de service "D". La limite a été calculée à 5 400 véhicules par J.M.A.[1], compte tenu des obstacles normalement rencontrés dans un milieu urbain, tel le stationnement sur rue qui est considéré comme un obstacle à la fluidité du trafic. En effet, tout juste à l'extérieur de la ville, dans des conditions différentes, cette capacité est accrue à 9 600 véhicules. Comme nous pouvons le constater, le débit de 5 069 par J.M.A. comptabilisé au centre-ville en 1983 se rapproche d'assez près de la capacité critique fixée à 5 400 par J.M.A. Il faut ajouter, cependant, que la capacité au centre-ville serait augmentée d'environ 3 000 véhicules en dégageant la voie réservée au stationnement sur rue. Ce geste porterait maintenant la capacité au niveau "D" à 8 500 véhicules.

Enfin, une enquête origine-destination complétée en 1979[2] nous révèle que la circulation locale sur la rue Hébert représente seulement 16% du volume total, comparativement à 84% consacrés aux déplacements de transit. Cette situation tend à démontrer l'importance du besoin favorisant la continuité du trafic au delà du périmètre urbain et indépendamment des déplacements de la population locale. Egalement, la même enquête indique le plaisir comme but principal du voyage en été (78%), suivi du travail loin derrière avec seulement 19% des répondants.

3.3 LE TRAFIC LOURD ET LE CLIMAT SONORE

La circulation engendrée par les véhicules lourds mérite d'être soulignée puisqu'elle affiche un taux élevé, compte tenu de la taille de la municipalité, et que sa présence en

1. Etude de circulation: Route 169 - Desbiens, Lac Saint-Jean, page 12.
2. Etude de circulation..., page 5.

milieu urbain est rapidement perçue par le bruit qu'elle génère.

A Desbiens, la part des véhicules commerciaux sur la route 169 s'établissait à 9% en 1980, c'est-à-dire jusqu'à 451 unités dénombrées sur une période de douze heures. En 1983, le taux augmenta à 15% ou 675 véhicules par4 J.M.A.[1], signe d'un achalandage accru et même incommodant en milieu urbain. A ce titre, il faut noter ici que le trafic lourd représente environ les deux tiers du pourcentage des véhicules commerciaux.

Malheureusement, le court délai imposé à la préparation de la présente étude n'a pas permis d'effectuer sur les lieux un relevé du climat sonore qui aurait démontré exactement l'ampleur et la gravité du bruit causé par ce type de trafic chez les riverains. Par contre, un essai de simulation selon une méthode éprouvée aux Etats-Unis a été appliqué par le Service de l'environnement du Ministère, et les résultats obtenus établissent un niveau sonore qui se situe entre 65 et 68 décibels (dB(A) par Leq - 24 hres) en bordure de la rue Hébert[2]. Comparativement à un niveau de 55 dB(A), considéré internationalement comme un maximum à ne pas dépasser, nous pouvons en déduire que, malgré les réserves que l'on peut attribuer à ce type de simulation théorique, des mesures correctives s'imposent afin d'atténuer l'intensité du bruit.

Nonobstant l'évidence de ce problème émanant du trafic lourd au centre-ville, il demeure que la situation peut difficilement s'éliminer par l'interdiction du stationnement sur

1. Donnée transmise directement par le Service des relevés techniques du Ministère en mars, 1985.
2. Ministère des Transports, Evaluation du climat sonore: R-169, municipalité de Desbiens, Service de l'environnement, Montréal, mars 1985, page 3.

l'artère étudiée. Cependant, il est certain que l'interdiction favoriserait davantage la fluidité de la circulation et, par conséquent, contribuerait à diminuer potentiellement le niveau de bruit continu au même endroit.

3.4 LA SECURITÉ

La municipalité de Desbiens ne possède pas de corps policier qui lui est attitré. Plutôt, la surveillance et l'application du code de la route sont assurées par le poste de la Sûreté du Québec à Alma. Une auto-patrouille effectue, à peu près à toutes les huit heures, une tournée dans la municipalité.

Malgré qu'un règlement municipal, passé en 1974, interdit le stationnement sur le côté sud de la rue Hébert, aucune signalisation à cet effet n'a pu être repérée sur les lieux. Une telle situation laisse présager un manque de contrôle, voire même un certain laisser-aller en matière de stationnement. Aussi, il n'est pas rare maintenant d'apercevoir des véhicules stationnés sur les deux côtés de la rue. Considérant le faible gabarit de la chaussée (8,5 m), il ne reste plus dans ce cas, après avoir retranché un minimum de 3,6 m pour le stationnement de chaque côté, que 4,9 m (16 pieds) disponibles aux deux voies de circulation. Comment peut-on alors se déplacer en toute sécurité sur deux voies affichant une largeur libre de 4,9 m (16 pieds)?

Selon la Sûreté du Québec, la majorité des accidents rapportés sur la route 169 dans le secteur urbanisé de Desbiens implique directement ou indirectement un ou plus d'un véhicule stationné. Un cas fréquent consiste en un accrochage résultant de la rencontre de deux véhicules dans un passage étroit laissé par d'autres véhicules en stationnement.

Quelques statistiques sur ce dossier ont pu être obtenues du Service des relevés techniques, Section sécurité des infrastructures à Montréal. Cette information qui figure au tableau suivant indique le nombre total d'accidents routiers compilés de 1980 à 1984 dans la zone d'étude. Apparaît également la proportion de ceux-ci causés par ou impliquant des véhicules stationnés sur la rue Hébert. Par contre, les brefs délais imposés à l'exécution du mandat ne permettaient pas d'identifier la gravité et les circonstances entourant chacun des accidents dans lesquels la présence de véhicules en stationnement a été ou semble avoir été un facteur important.

TABLEAU 5

LES ACCIDENTS ROUTIERS IMPLIQUANT DES VEHICULES STATIONNES PAR RAPPORT AU NOMBRE TOTAL SURVENUS SUR LA RUE HEBERT (1980-1984)

Année	Total annuel des accidents	Accidents impliquant des véhicules stationnés	
		Nombre	Proportion (%)
1980	31	2	6,5
1981	20	6	30,0
1982	13	2	15,4
1983	19	7	36,8
1984	22	9	41,0
Moy. totale	21	5	24,8

En somme, nous pouvons conclure qu'environ 25% ou le quart de tous les accidents est rattaché à la présence de véhicules immobilisés sur la rue Hubert. De plus, il est évident que la proportion de ce type d'accidents par rapport à l'ensemble a augmenté sensiblement au cours de la période 1980 à 1984. Seule une exception apparaît en 1982 où le recul observé coïncide aussi avec une baisse du débit annuel de la circulation. Bref, ce taux de plus en plus élevé à Desbiens est qualifié de "considérable" par la Section de la sécurité des infrastructures au ministère des Transports.

Déjà en 1976, le plan directeur d'urbanisme faisait allusion au problème du stationnement sur l'artère principale. A ce propos, il était recommandé que:

> "...l'amélioration de la circulation locale sur la rue Hébert devra être surtout axée sur un contrôle plus sévère du stationnement sur rue et l'aménagement d'espaces de stationnement hors rue par les commerçants[1].

Egalement, l'interdiction de stationner sur l'artère faisait l'objet d'une proposition de la Sûreté du Québec au conseil de ville local. Malheureusement, ces deux demandes n'eurent pas de suite par crainte, semble-t-il, d'affecter l'achalandage des commerces situés de chaque côté de la rue.

1. Plan directeur d'urbanisme: Desbiens, page 60.

4. LE STATIONNEMENT SUR LA RUE HEBERT

L'analyse de l'information complétée aux chapitres précédents permet maintenant d'avancer certains préceptes pouvant déboucher sur les éléments de solution.

4.1 L'HYPOTHESE DU STATU QUO: LE STATIONNEMENT PERMIS

La volonté de permettre le stationnement dans sa forme actuelle sur la rue Hébert, ou même le retard manifeste à en établir son interdiction, aura-t-elle des conséquences néfastes dans le milieu? Si toutes les conditions demeurent inchangées, il n'existe aucun doute que la présence de véhicules stationnés sur cette artère continuera de gêner l'écoulement du trafic et d'affecter sensiblement la sécurité routière. Tel que souligné précédemment, l'ampleur ou la gravité de la situation pourra très bien se préciser à l'avenir selon les débits de circulation observés sur la route 169 dans cette région (voir figure 4 et tableau 5).

Pour le moment, nous pouvons nous attendre à ce que le maintien du statu quo, en regard avec le stationnement, suscite les problèmes suivants:

- une situation qui ne fait qu'accentuer l'effet de goulot ou d'entonnoir de la circulation sur la route 169 au centre de Desbiens;

- la réduction de vitesse ainsi occasionnée retient plus longuement les véhicules en transit dans le milieu urbain et, par le fait même, prolonge la durée du niveau sonore chez les riverains;

- un taux relativement élevé d'accidents routiers, et possi-

blement croissant avec une augmentation du débit de la circulation;

- un laisser-aller au plan du contrôle de la circulation dans le milieu urbain qui se constate par le stationnement sur les deux côtés de la rue Hébert; aussi, l'absence de rotation continue résultant de ce même laxisme favorise certains utilisateurs (ex. les employés des commerces) au détriment des autres (ex. les clients);

- l'obstruction et l'encombrement créés immédiatement à la porte de certains commerces par des véhicules mal stationnés; également, le mouvement des piétons gênés par des automobiles stationnées partiellement sur les trottoirs (surtout en hiver);

- enfin, l'allure générale ou l'apparence du centre urbain s'en trouve d'autant plus dévalorisée par la structure désordonnée que présente le stationnement permissif et illicite.

Tous ces problèmes existent aujourd'hui et persisteront encore tant que des changements significatifs ne surviendront pas au plan des débits de circulation, du contrôle plus sévère du stationnement ou d'un choix entre le réaménagment de l'artère actuelle et le passage de la route 169 dans un nouveau corridor. Il est clair cependant, que si ce dernier choix n'est pas envisagé et que les débits de circulation augmentent ou même se stabilisent, une solution s'imposera quant à l'implantation d'une politique plus sévère et cohérente en matière de stationnement. Or, l'hypothèse du statu quo dans ces circonstances ne pourrait subsister avantageusement pour un temps indéfini.

4.2 L'HYPOTHESE D'UN CHANGEMENT: LE STATIONNEMENT INTERDIT

Il est évident que des changements de politique dans l'utilisation du stationnement public sur la rue Hébert ne pourront se faire sans entraîner un minimum de contraintes. Cependant, la recherche d'une solution équitable et rentable à un problème réel et bien identifié devrait être perçue dans une optique de bienfaisance pour une grande majorité des résidents du milieu. A ce propos, nous croyons que les avantages escomptés par un meilleur contrôle du stationnement dans le corridor de l'artère principale surpasseront les désagréments et même les craintes anticipées de certains marchands.

En premier lieu, l'interdiction de stationner sur la rue Hébert permettra, tout en conservant la même largeur de chaussée (8,5 m ou 28 pieds), une circulation plus fluide et dégagée sur deux voies en milieu urbain. Suffit-il de rappeler, à ce propos, l'allégation soutenue antérieurement à l'effet que la capacité au niveau de service "D" serait accrue d'environ 3 000 véhicules, c'est-à-dire un débit maximum passant de 5 400 à 8 500 véhicules par J.M.A.

De plus, il faut écarter au départ les mesures visant l'interdiction du stationnement sur une base horaire puisque la municipalité de Desbiens ne possède pas de corps policier qui pourrait assurer une surveillance assidue et continuelle des horaires choisis. Le dilemme consiste plutôt à faire un choix entre l'interdiction ou la permission <u>en tout temps</u> de stationner sur la rue Hébert. C'est donc là que se situe le poids de la décision.

Une analyse des différents paramètres impliqués dans la

recherche d'une solution nous laisse entrevoir le recours possible aux rues transversales. Effectivement, c'est une issue qui produirait un minimum d'impacts tout en répondant amplement aux besoins escomptés. D'une part, leur chaussée est suffisamment large pour accommoder le stationnement sur rue et, d'autre part, la distance qui sépare chacune de ces artères est assez courte (62 à 91 m) pour permettre une utilisation avantageuse. Ce qui signifie que sur une longueur moyenne de 78 m (258 pieds) la distance à parcourir entre une certaine intersection et un établissement situé à mi-chemin de l'intersection suivante serait alors de 39 m (129 pieds). Le tableau 6 qui apparaît dans une des pages suivantes confirme cette caractéristique. De fait, les trois commerces les plus éloignés des espaces de stationnement sur rue transversale le sont à 40 m (130 pieds) tout au plus. C'est donc dire, normalement, qu'une telle distance ne peut paraître effarante pour un piéton.

D'autres résultats d'un relevé effectué sur place démontrent également que, parmi les établissements situés en bordure de la rue principale (voir figure 2), les résidences et les quelques édifices publics qu'on y retrouve ont déjà des entrées et aires de stationnement hors-rue. Donc, l'interdiction de stationner sur la rue Hébert ne pourrait représenter essentiellement un handicap pour ces deux types d'affectation.

Par contre, la situation devient plus complexe pour certains établissements commerciaux. Les plus marqués sont ceux qui ne possèdent pas d'espace de stationnement hors-rue et qui sont également éloignés des rues transversales, c'est-à-dire à peu près à mi-chemin entre les intersections. La figure 5 identifie sept (7) bâtiments distincts comprenant onze (11) de ces entreprises visées. Il faut dire heureusement que

ceux-ci ne représentent que 9% de tous les établissements (121) contigus à la rue Hébert, ou 28% des établissements commerciaux (39) uniquement. Le tableau qui suit donne plus de précisions à ce propos, y compris des alternatives de stationnement hors de la route 169. Telle qu'indiquée, la distance séparant ces commerces d'un espace de stationnement public hors de la rue Hébert varie de 15 à 40 m (50 à 130 pieds).

TABLEAU 6

LES COMMERCES POTENTIELLEMENT AFFECTES PAR LE STATIONNEMENT HORS DE LA ROUTE 169 DANS LE MILIEU URBAIN

No civique (rue Hébert)	Nature de l'entreprise	Localisation	Stationnement public	
			Lieu disponible	Lieu de l'étab. m (pi.)
852	Epicerie-dépanneur R. Roberge	Près intersection 6e avenue	6e avenue en face	15 (50')
892	Casse-croûte "Au bedon rond" & "Le transporteur du Nord"	Entre 6e et 7e avenue	Bur. de poste en face et/ou	18 (60')
			7e avenue à l'est	27 (90')
1011	Alimentation "CO-OP"	Entre 9e et 10e avenue	Stat. de l'église en face et/ou	21 (70')
			9e ave à l'ouest	21 (70')
1025	Bijouterie "A.M.J. Variétés", Barbier & "Mercerie Martin"	Entre 9e et 10e avenue	10e avenue à l'est	27 (90')
1108	Dépanneur "Servi-Plus"	Entre 11e et 12e avenue	12e avenue à l'est	40 (130')
			(ou au côté à la quincail.)	15 (50')
1113	Dépanneur & "Chaussures Côté"	Entre 11 et 12e avenue	11e avenue	38 (125')
1127	Barbier	Entre 11e et 12e avenue	12e avenue	23 (75')

A notre avis, ces quelques cas seraient les plus touchés par une interdiction de stationnement sur la rue Hébert. Mais grâce à la présence de rues transversales qui sont passablement rapprochées les unes des autres, le problème peut s'atténuer d'une façon très acceptable et à moindre coût. En effet, nous croyons que cette orientation du stationnement sur rue transversale représente une solution alternative des plus économiques tout en créant un minimum d'impact et d'inconvénients pour les usagers.

Enfin, en ce qui concerne les 28 autres commerces sur la rue principale ou les 72% qui restent, l'incommodation causée par ce changement demeure minime et même négligeable. La figure 5 indique bien pour chacun de ceux-ci l'aire de stationnement la plus rapprochée, qu'elle soit hors-rue ou sur une des avenues transversales à la route 169. Il est à noter que dans les cas non pourvus d'aire de stationnement hors-rue à proximité, la distance qui les sépare du stationnement en bordure d'une rue transversale devient parfaitement acceptable et se situe dans une marge inférieure à celle représentée au tableau 6.

5. CONCLUSIONS

L'analyse du milieu, appuyée sur l'examen de la circulation, a permis de dégager des tendances qui ont débouché sur certains éléments de solution. Ci-après, apparaissent les grandes conclusions de cet exercice.

a) Le phénomène de décroissance de la population à Desbiens au cours des dernières années ne peut être tenu guarant d'une augmentation de la circulation locale mais bien d'une régression dans l'utilisation du réseau routier par les résidents de la place. Aussi, rien ne laisse présager pour l'instant un revirement notoire en faveur d'une croissance démographique et économique positive à Desbiens.

b) Le centre commercial de Desbiens a toujours évolué dans l'axe de la route 169. Compte tenu de la taille et du type de milieu étudié, on peut s'attendre normalement à ce que la structure urbaine continue à graviter autour de cet axe, et même d'entrevoir, comme zone d'expansion future, le prolongement des commerces et des résidences à la sortie est de Desbiens, de part et d'autre de la route 169.

c) Il n'existe à peu près pas de contrôle du stationnement dans l'emprise de la rue Hébert. Même si un règlement municipal l'interdit sur le côté sud de l'artère, un certain laisser-aller prévaut et se manifeste en réalité par du stationnement sur les deux côtés. De plus, aucune signalisation à cet effet n'a pu être constatée sur les lieux, et le résultat fait en sorte que les deux voies de circulation se trouvent considérablement rétrécies, obstruant ainsi l'écoulement normal du trafic.

d) Les débits de circulation observés sur la route 169 en milieu urbain au cours des dernières années démontrent une certaine stabilité qui se constate par une baisse notoire en 1982 (D.J.M.A. de 4 500) et une légère remontée en 1983 (D.J.M.A. de 5 069). Cette image peu progressive n'a pas répondu aux prévisions escomptées, ce qui laisse présager à court et moyen terme une perspective de croissance très faible par rapport aux années 70. De toute façon, le dernier débit comptabilisé se rapproche d'assez près de la capacité au niveau de service "D", laquelle est fixée à 5 400 véhicules par J.M.A.

Enfin, une enquête origine-destination répartit à 84% les déplacements de transit par rapport à la circulation locale sur la rue Hébert (route 169): cette caractéristique tend à démontrer l'importance du besoin favorisant la continuité du trafic au delà du périmètre urbain et indépendamment des déplacements locaux.

e) Un essai de simulation du bruit émanant de la circulation sur la rue Hébert et complété récemment par le Service de l'environnement du Ministère affirme que le niveau sonore (65 à 68 dB(A)) aurait dépassé la limite normalement reconnue dans ce cas (55 dB(A)). Afin de servir de mesure corrective, mais toutefois sans pouvoir évaluer actuellement l'efficacité quantitative d'une telle solution, l'interdiction de stationner permettrait certainement d'augmenter la fluidité de la circulation et donc de diminuer potentiellement le climat sonore élevé. Cependant, il est entendu que l'interdiction de stationner ne pourra que solutionner <u>partiellement</u> le bruit causé par le passage des véhicules lourds, en ce sens que l'absence du stationnement aura pour effet de réduire la <u>durée</u> du niveau sonore élevé au moment du passage de ces véhicules.

f) Egalement, une autre expertise complétée sur la fréquence des accidents sur la route 169 dans le milieu urbain révèle qu'environ le quart de ceux-ci est rattaché à la présence de véhicules stationnés, et que le taux a augmenté sensiblement entre 1980 et 1984. La Section de la sécurité des infrastructures au Ministère qualifie de "considérable" la proportion de ce type d'accidents par rapport à l'ensemble des cas rapportés.

g) Le maintien du statu quo ou l'absence de toute solution efficace au problème étudié suscitera les contraintes suivantes:

- un D.J.M.E. (6 020 véhicules en 1983) qui a déjà dépassé la capacité établie au niveau de service "D" (5 400 véhicules);

- un climat sonore provenant des véhicules lourds qui continuera à outrepasser les limites d'un niveau acceptable pour ce type d'artère à très faible gabarit;

- un taux déjà élevé d'accidents impliquant des véhicules stationnés, et qui risque d'augmenter à l'avenir face à des débits de circulation plus importants;

- un dépérissement et une dévalorisation graduelle de la qualité de vie dans le centre urbain engendrés par la structure désordonnée que reflète un stationnement permissif et illicite.

h) L'interdiction de stationner sur la rue Hébert augmenterait la capacité de circulation au niveau de service "D" sur cet axe de 5 400 à 8 500 véhicules environ par J.M.A. Il faut rappeler ici que le dernier débit observé (5 069

véhicules par J.M.A. en 1983) se rapproche déjà de ce niveau de service dans les conditions actuelles.

i) L'application de nouvelles mesures visant l'interdiction formelle du stationnement doit être envisagée sur une base continuelle et non selon un horaire quotidien quelconque, puisque la municipalité de Desbiens ne pourrait assurer, en toute évidence et compte tenu de l'inexistence d'un corps policier municipal, une surveillance assidue et vigilante des horaires choisis.

j) Parmi les établissements longeant la route 169 dans le secteur étudié, les résidences familiales et les quelques édifices publics que nous y retrouvons sont déjà desservis par du stationnement hors rue. Nous estimons à 9%, ou 11 sur un total de 121, les établissements qui seraient vraiment incommodés par le stationnement sur rue transversale. Ceux-ci englobent différents commerces, et la distance qui les sépare d'une rue transversale varie de 15 à 40 m (50 à 130 pi.). Les autres établissements commerciaux, au nombre de 28 (72%), possèdent leur propre aire de stationnement hors-rue ou bien sont suffisamment rapprochés des intersections pour être desservis adéquatement à partir des rues transversales.

k) Enfin, nous croyons que les avantages escomptés par un meilleur contrôle du stationnement dans le corridor de l'artère principale surpasseront les désagréments et même les craintes anticipées de certains marchands. Pour une municipalité de la taille de Desbiens, l'acquisition et l'aménagement de terrains de stationnement public à proximité de la route 169 ne s'avère pas nécessaires, grâce à la présence de rues transversales qui pourraient très bien se prêter à cette forme d'utilisation. Le

recours aux différentes avenues se justifie par:

- leur nombre et leur proximité les unes des autres;

- leur faible achalandage et leur fin sans issue pour la grande majorité d'entre elles;

- la faible distance (39 m au grand maximum) qui les sépare des commerces les plus éloignés sur la rue principale;

- le minimum d'impacts et d'inconvénients créés pour les usagers;

- le coût minime de cette solution, limité presqu'exclusivement à la mise en place d'une signalisation appropriée.

1) Bref, la décision d'interdire le stationnement en tout temps sur la rue Hébert et de l'orienter sur les rues transversales représente une solution fort réalisable, mais la validité de cette option reposera beaucoup plus sur l'acceptation et la conviction de la municipalité de Desbiens à implanter une telle mesure, de même que sur la collaboration de la population locale, surtout des marchands impliqués.

6. RECOMMANDATIONS

A la lumière des conclusions énoncées précédemment, il est recommandé:

a) que l'option d'interdire le stationnement sur le route 169 dans le secteur urbain et de le permettre seulement sur les rues transversales soit considérée et évaluée comme une solution alternative parmi tant d'autres qui seront étudiées par la Direciton des tracés et projets du ministère des Transports;

b) que cette solution, comparativement à d'autres telles des voies de contournement du centre urbain ou l'élargissement de la rue principale, soit considérée comme la solution impliquant un minimum de travaux et de coûts de réalisation, si ce n'est la mise en place d'une signalisation appropriée et la réfection de certains trottoirs.

c) que, advenant l'abandon d'un projet de réaménagement de la rue Hébert ou du passage de la route 169 dans un nouveau corridor, la municipalité de Desbiens, en collaboration avec la Sûreté du Québec, se dote d'une politique plus sévère et cohérente en matière de stationnement sur l'artère actuelle;

d) que dans un premier temps et avant d'envisager des actions plus drastiques, la municipalité de Desbiens commence par appliquer et faire respecter rigoureusement son règlement no 126 de juillet 1974, interdisant le stationnement sur le côté sud de la route 169; ce geste devrait donc se traduire par l'installation de panneaux de prescription suivie d'une surveillance accrue par la Sûreté du Québec;

e) que dans un deuxième temps et pour remédier plus efficacement au problème, la municipalité en vienne à interdire complètement et en tout temps le stationnement sur les deux côtés de la rue Hébert; au pis-aller, seuls des camions de livraison chez certains marchands pourraient être tolérés et ce, dans des zones de débarquement bien délimitées;

f) que, toujours si la solution préconisée dans la présente étude est préférée à d'autres alternatives, le ministère des Transports établisse une stratégie d'intervention et/ou une série de rencontres avec les différentes autorités responsables dans le milieu (municipalité de Desbiens, Sûreté du Québec, M.R.C. du Lac Saint-Jean-Est, etc.) pour leur faire part de sa proposition, de sa contribution éventuelle et des moyens à prendre pour sensibiliser la population au projet précité.

BIBLIOGRAPHIE

Ministère des Transports, Etude de circulation: Route 169 - Desbiens, Lac St-Jean, Service des tracés et projets, Québec, 1980. 19 pages.

Ministère des Transports, Etude de faisabilité: contournement de Desbiens, Direction des Tracés et projets, Québec, 1984. 36 pages + 2 annexes.

Ministère des Transports, Evaluation du climat sonore: R-169, municipalité de Desbiens, Rapport sous forme de lettre adressée au chef du Service de l'environnement du Ministère de la part du chef de la Division du contrôle de la pollution et recherche, mars, 1985. 5 pages.

Ministère des Transports, Inventaire: Capacité-courbes-pentes, Région 2, District 93, Service des relevés techniques, Québec, 1982. 137 pages.

Ministère des Transports, Inventaire: Capacité-courbes- pentes, Région 2, District 93, Service des relevés techniques, Québec 1984. 137 pages.

Ministère des Transports, Rapport-synthèse, Construction d'une voie de contournement à Desbiens: évaluation d'impacts sur l'environnement, Service de l'environnement, Montréal, 1983. 28 pages + 9 annexes.

Plan directeur d'urbanisme: Desbiens, Robert Leblond, Laval Tremblay et Associés, Chicoutimi, 1976. 71 pages.

Recensement du Canada de 1981: Population - Répartition géographique, 1982. Catalogue 93-905.

MINISTERE DES TRANSPORTS
QTR A 189 104