

# RAPPORT D'ÉTUDE

RAPPORT DE JUSTIFICATION  
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132  
TRONÇON 16  
PETITE-VALLÉE, POINTE-À-LA-FRÉGATE  
SAINT-YVON/SAINT-HÉLIER, L'ANSE-A-VALLEAU  
RÉGION 1 - DISTRICT 2

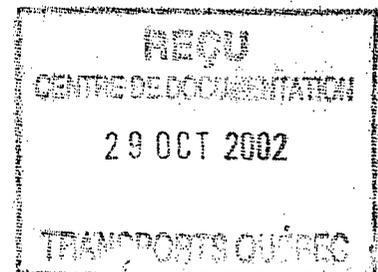
CANQ /D.T. 31 1988 Réf : 001317  
TR L'Anse-à-la-Frégate - Saint-Yvon, Saint-Héliér -  
GE au - Réaménagement de la route 132, tronçon  
PR e justification  
268



Gouvernement du Québec  
Ministère  
des Transports

712680

RAPPORT DE JUSTIFICATION  
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132  
TRONÇON 16  
PETITE-VALLÉE, POINTE-À-LA-FRÉGATE  
SAINT-YVON/SAINT-HELIER, L'ANSE-A-VALLEAU  
RÉGION 1 - DISTRICT 2



CANQ  
TR  
GE  
PR  
268

PRÉPARÉ PAR: Pierre Lord, ing.  
Ministère des Transports  
Avril 1988

Direction de la planification  
routière  
Division de l'évaluation des  
projets (Québec)

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

## RÉALISATION

Analyse et rédaction:

Pierre Lord, ing.

Avec la collaboration de:

Huan Nguyen, ing.

Cartographie:

Monique Gosselin du Service des relevés techniques

Secrétariat:

Diane Grondin

Avec la collaboration du Service des relevés techniques, de la Division des aménagements et du Service de l'environnement.

## TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
LISTE DES FIGURES.....	ii
LISTE DES TABLEAUX.....	iii
PROBLÉMATIQUE.....	1
1.1 Justification du projet.....	1
1.1.1 Historique.....	1
1.1.2 Localisation du projet.....	2
1.1.3 Le réseau routier.....	2
1.1.4 Les caractéristiques de la route 132.....	2
Les caractéristiques géométriques.....	2
Les caractéristiques structurales.....	6
Les caractéristiques de la circulation.....	8
Capacité de la route et niveau de service.....	12
Les principaux échanges.....	12
La sécurité routière.....	14
Objectifs des projets.....	17
Recherche et analyse des solutions.....	19

LISTE DES FIGURES

	PAGE
Figure 1 Réseau routier actuel.....	3
Figure 2 Caractéristiques géométriques.....	5

LISTE DES TABLEAUX

	PAGE
Tableau 1	Inventaire structural - Route 132, sections ayant une détérioration avancée à excessive.... 7
Tableau 2	Évolution de la circulation sur la route 132 Grosses-Roches 1962-1987..... 9
Tableau 3	Évolution de la circulation sur la route 132 Gaspé (Douglastown) 1962-1987..... 10
Tableau 4	Projection de la circulation sur la route 132 Tronçon 16 - Grande-Vallée à l'Anse-à-Valleau.. 11
Tableau 5	Description des postes d'enquête origine-desti- nation, région 01 (Gaspésie)..... 13
Tableau 6	Inventaire des accidents par municipalité 1984-86..... 15
Tableau 7	Évaluation du taux d'accidents Route 132 - tronçon 16..... 16

## 1.0 PROBLÉMATIQUE

Ce chapitre présente les principaux éléments de la problématique permettant de justifier le projet de réfection de quatre segments du tronçon 16 de la route 132. Un bref rappel historique est introduit avant d'élaborer la structure fonctionnelle du réseau routier actuel et les caractéristiques géométriques de la route. L'étape subséquente consiste à analyser l'élément dynamique, c'est-à-dire les caractéristiques de la circulation, avant d'aborder l'aspect important de la sécurité routière. En dernier lieu, les objectifs poursuivis sont mis en évidence avant de présenter les tracés de référence des quatre segments.

### 1.1 Justification du projet

#### 1.1.1 Historique

Au début des années 1960, le ministère de la Voirie du Québec décidait de procéder à la réfection de l'ancienne route 6 en remplacement de la voie ferrée entre Matane et Sainte-Anne-des-Monts. Cela devait être l'amorce d'un réaménagement global de la route 132 ceinturant la Gaspésie. Ces améliorations étant nécessaires afin de permettre à la route 132 de répondre à ses principales vocations, qui sont le tourisme et les échanges interrégionaux dans la péninsule gaspésienne.

Le projet actuel consiste à reconstruire sur une distance totale de 11,9 km, quatre tronçons de la route 132 situés entre les villages de Petite-Vallée à l'ouest et Anse-à-Valleau à l'est. Ces améliorations sont essentielles afin de corriger des déficiences géométriques prononcées et ainsi parachever le projet de réaménagement régional de la route 132 entre les villages de St-Joachim-de-Tourelle et Anse-à-Valleau qui avait été amorcé dès 1973.

### 1.1.2 Localisation du projet

Le projet consiste à l'amélioration de quatre segments du tronçon 16, situés sur le versant nord de la péninsule gaspésienne. La figure 1 permet de localiser ce tronçon, qui est sous la responsabilité du district 2 et de la région 1. Les tracés de référence qui illustrent chacun des projets, sont présentés aux figures 3 à 6.

### 1.1.3 Le réseau routier

La route 132 relie les pôles touristiques et les villes étapes sur le circuit touristique majeur, que constitue "le tour de la Gaspésie". De ce fait, elle constitue un lien routier de classe nationale. Elle relie Gaspé, principale agglomération urbaine de la Gaspésie, à Rimouski centre administratif majeur provincial. Trois routes se greffent à la route 132, soit les routes 197, 198 et 299 qui facilitent les échanges nord-sud intra-Gaspésie.

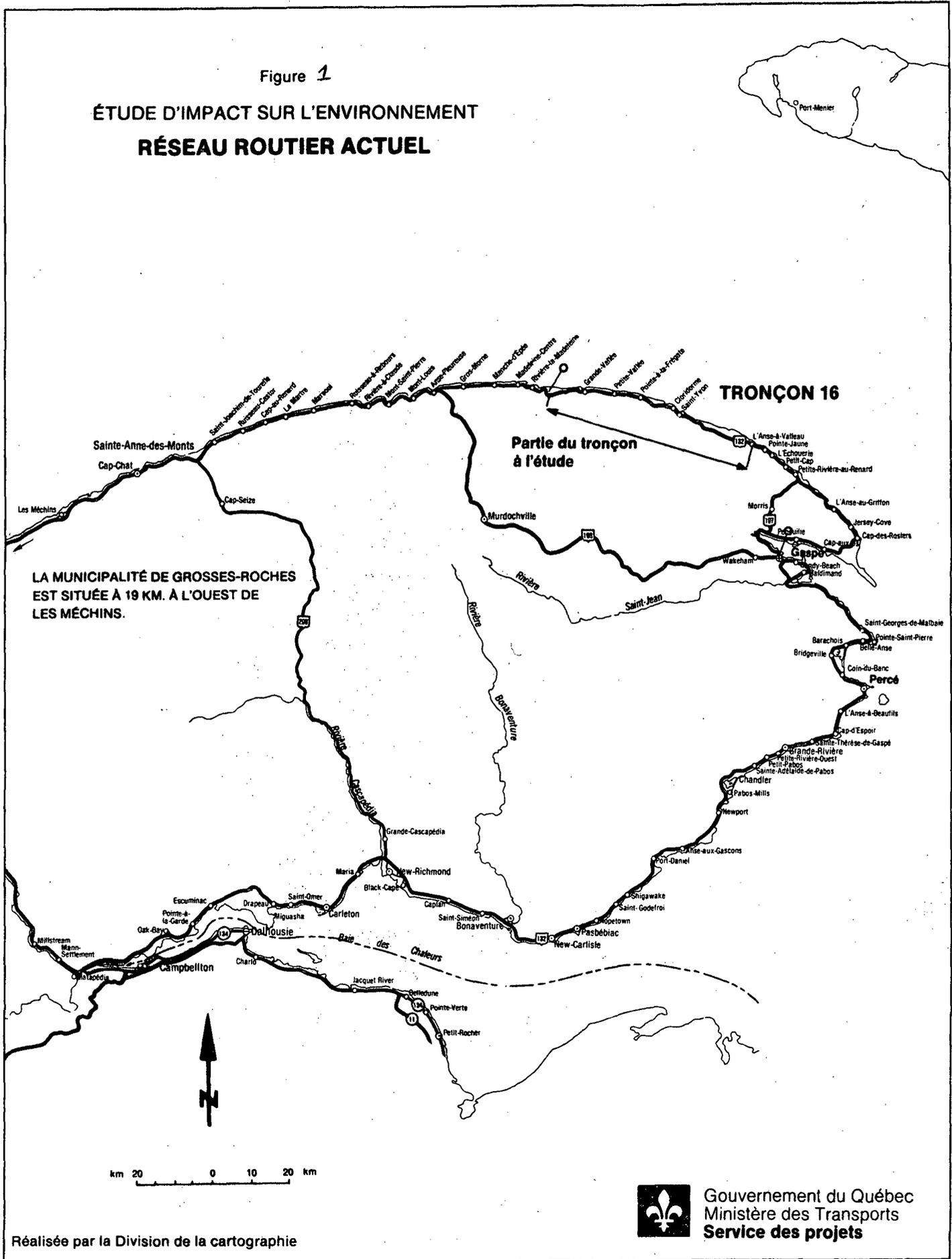
### 1.1.4 Les caractéristiques de la route 132

#### Les caractéristiques géométriques

A l'intérieur des limites décrites, la route se situe principalement en milieu rural. La plate-forme de la route se compose généralement d'une surface pavée de 6,3 m avec des accotements de 1,2 m chacun pour le tronçon 16 sections 10 à 60 inclusivement. Ces dimensions sont légèrement inférieures aux normes actuelles pour ce type de route, qui prévoit une plate-forme composée d'une surface pavée de 7,0 m avec des accotements de 2,5 m chacun, c'est-à-dire le profil en travers de type C.

Figure 1

# ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT RÉSEAU ROUTIER ACTUEL

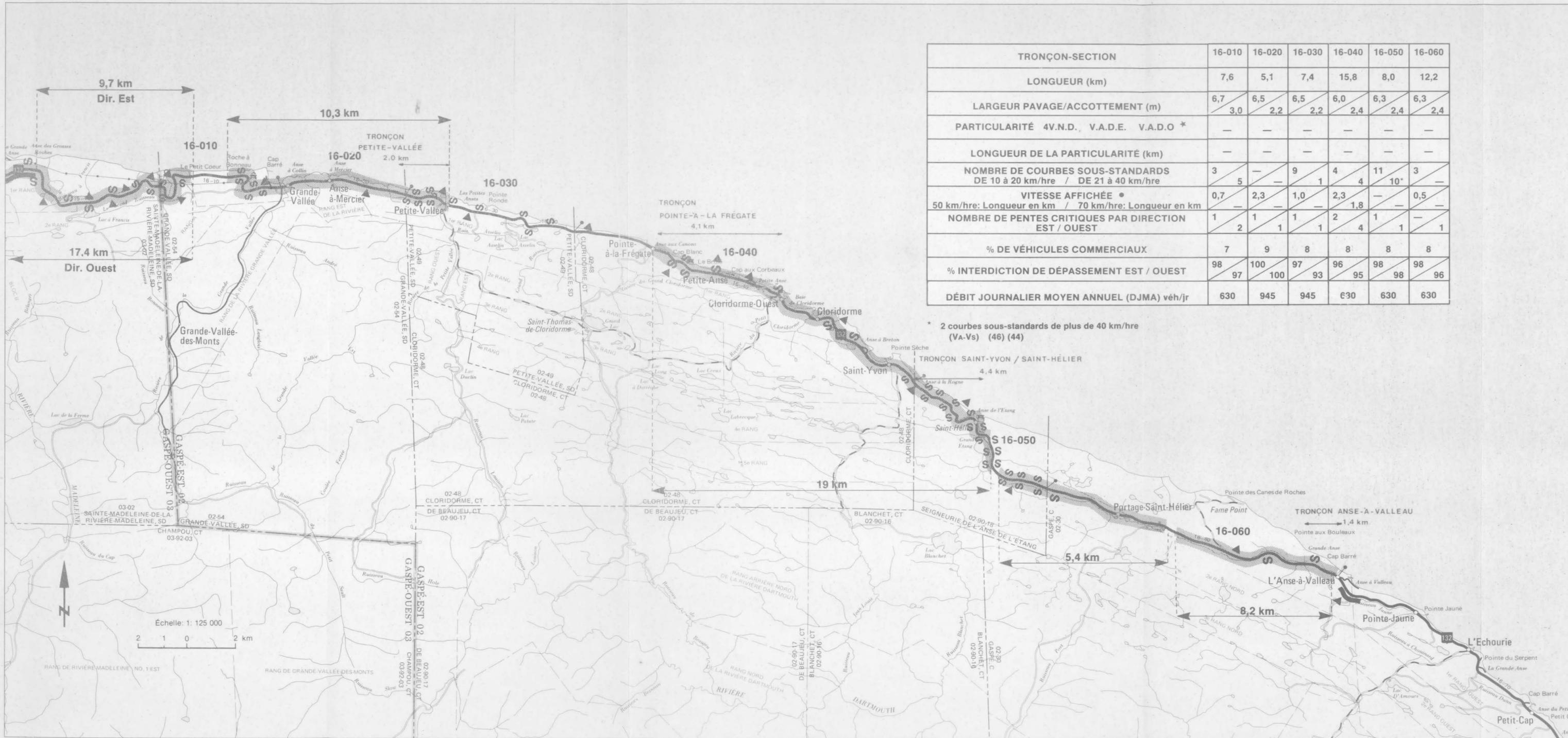


Réalisée par la Division de la cartographie

Les principales caractéristiques géométriques de la route sont illustrées à la figure 2. Pour chaque section de route, on retrouve la longueur de celle-ci, la largeur du pavage et des deux accotements, la présence d'une particularité telle qu'une surlargeur de la chaussée, ainsi que sa longueur, le nombre de courbes sous-standards dans l'intervalle de 10 à 20 km/h et dans celui de 21 à 40 km/h, la vitesse affichée exprimée comme la longueur de l'intervalle de 50 km/h ainsi que celui de 70 km/h, le nombre de pentes critiques dénombrées par direction, le pourcentage de véhicules commerciaux, et finalement le pourcentage d'interdiction de dépassement exprimé pour chaque direction de la section.

Plusieurs éléments de déficience sont présents sur le tronçon de route à l'étude. Le tracé de la route est très sinueux, il comprend 50 courbes sous-standards qui sont localisées à la figure 2. Parmi ces courbes, 30 sont sous-standards de 10 à 20 km/h, 18 sont sous-standards de 21 à 40 km/h et 2 courbes sont sous-standards de respectivement 44 et 46 km/h. De plus, la présence de six pentes critiques en direction est et neuf en direction ouest est une déficience majeure qui se traduit par la formation de pelotons asservis par des véhicules commerciaux en tête, dont la vitesse diminue jusqu'à 15 km/h en certaines occasions. Cette caractéristique conjuguée avec la présence en particulier, de zones jusqu'à 19 kilomètres sans opportunité de dépassement, est une source importante de frustration pour le conducteur, susceptible d'occasionner un accident lors d'une tentative de dépassement dans une zone à visibilité restreinte.

Certaines sections du tronçon à l'étude comportent des concentrations importantes de déficiences géométriques. En particulier, les sections 16-10 à 16-30 renferment un intervalle de 10,3 km sans possibilité de dépassement. La section 16-10 du chaînage 0 à 2100 m a trois courbes sous-standards de 32, 35 et 36 km/h, ainsi que cinq courbes sous-standards du chaînage 4500 à 6500 m, dont deux de 32 et 35 km/h. La présence d'une pente critique en direction est ainsi qu'en direction ouest vient amplifier le phénomène de pelotons.



TRONÇON-SECTION	16-010	16-020	16-030	16-040	16-050	16-060
LONGUEUR (km)	7,6	5,1	7,4	15,8	8,0	12,2
LARGEUR PAVAGE/ACCOTTEMENT (m)	6,7 3,0	6,5 2,2	6,5 2,2	6,0 2,4	6,3 2,4	6,3 2,4
PARTICULARITÉ 4V.N.D. V.A.D.E. V.A.D.O *	-	-	-	-	-	-
LONGUEUR DE LA PARTICULARITÉ (km)	-	-	-	-	-	-
NOMBRE DE COURBES SOUS-STANDARDS DE 10 à 20 km/hre / DE 21 à 40 km/hre	3 5	-	9 1	4 4	11 10*	3 -
VITESSE AFFICHÉE • 50 km/hre: Longueur en km / 70 km/hre: Longueur en km	0,7 -	2,3 -	1,0 -	2,3 1,8	- -	0,5 -
NOMBRE DE PENTES CRITIQUES PAR DIRECTION EST / OUEST	1 2	1 1	1 1	2 4	1 1	- 1
% DE VÉHICULES COMMERCIAUX	7	9	8	8	8	8
% INTERDICTION DE DÉPASSEMENT EST / OUEST	98 97	100 100	97 93	96 95	98 98	98 96
DÉBIT JOURNALIER MOYEN ANNUEL (DJMA) véh/jr	630	945	945	630	630	630

\* 2 courbes sous-standards de plus de 40 km/hre (VA-Vs) (46) (44)

Figure 2  
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT  
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132  
TRONÇON 16  
CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES

- LÉGENDE**
- ▬ VOIE AUXILIAIRE
  - ▲ PENTE CRITIQUE
  - Ⓢ COURBE SOUS-STANDARD
  - ┆ LIMITE DE SECTIONS D'INVENTAIRE
  - 16-040 TRONÇON 16, SECTION 040
  - ★ PARTICULARITÉ
    - 4V.D. 4 VOIES DIVISÉES
    - 4V.N.D. 4 VOIES NON DIVISÉES
    - V.A.D.E. VOIE AUXILIAIRE DIRECTION EST
    - V.A.D.O. VOIE AUXILIAIRE DIRECTION OUEST

• VITESSE AFFICHÉE  
LONGUEUR TOTALE DE LA SECTION MOINS [LONGUEUR (50 Km/Hre) + LONGUEUR (70 Km/Hre)] CORRESPOND À LA VITESSE (90 Km/Hre)

■ ZONE DE NON DÉPASSEMENT

(DJMA) - 1986

Réalisée par la Division de la cartographie

Une concentration importante de courbes sous-standards (6) sur la section 16-30 du chaînage 0 à 1600 m, conjuguée avec la présence d'une pente critique en direction est de même qu'en direction ouest, est située à la limite d'une zone de 10,3 km sans possibilité de dépassement. Sur l'autre portion de la section 16-30, quatre courbes sous-standards sont répertoriées dont une de 33 km/h.

La section 16-40 comporte huit courbes sous-standards dont une de 32 et deux de 37 km/h, en plus de deux pentes critiques en direction est et quatre en direction ouest.

La section 16-50 comporte 21 courbes sous-standards dont les plus critiques sont de 32, 38, 39, 44 et 46 km/h. Ces déficiences conjuguées à la présence d'une pente critique en direction est de même qu'en direction ouest rendent ce tronçon particulièrement éprouvant pour les usagers. Ce tronçon constitue la portion est d'un intervalle de 19 km sans possibilité de dépassement.

La section 16-60 comporte trois courbes sous-standards ainsi qu'une pente critique en direction ouest. Un intervalle de 5,4 km où le dépassement est interdit chevauche cette section de même que la section 16-50. On retrouve sur la section 16-60 un second intervalle de 8,2 km où le dépassement n'est pas permis.

### Les caractéristiques structurales

La construction de la route actuelle s'est réalisée en plusieurs étapes. Certaines sections ou segments de celles-ci furent reconstruites lors d'améliorations ponctuelles. L'inventaire structural permet d'évaluer le niveau de détérioration de la route et mettre en évidence les sections de route ayant atteint une détérioration avancée ou excessive. Celles-ci sont décrites au tableau 1, les remarques qui s'appliquent à la section 16-30, dont les relevés structuraux (1985) sont antérieurs à la réfection de la route en 1986, permettent d'actualiser l'état structural de la route.

TABLEAU 1

## INVENTAIRE STRUCTURAL ROUTE 132 SECTIONS AYANT UNE DÉTÉRIORATION AVANCÉE À EXCESSIVE (1)

Municipalités	Section	Sous-sections		Longueur	Qualité (2)	Fissuration cote pondérée (3)	Remarque
		No	chaînage				
Petite-Vallée	16-30	02	1,708	1,509	E55	5	Couche d'usure avec couche de correction 1986
" "	16-30	03	3,217	2,003	E55	5	
Cloridorme	16-40	05	8,617	1,815	E55	3	
Seigneurie de l'Anse-de-l'Etang	16-50	01	0,000	2,544	D53	7	
Gaspé	16-60	01	0,000	1,929	D53	5	
"	16-60	02	1,929	1,785	D53	5	
"	16-60	03	3,741	2,481	D54	5	
"	16-60	04	6,195	1,598	D53	5	
"	16-60	05	7,793	1,680	D53	5	
"	16-60	06	9,473	1,447	E55	5	

Source: Service des relevés techniques, ministère des Transports, Janvier 1988.

(1) Les relevés de profilométrie et de déflexion datent de septembre 1985.

(2) La qualité exprime la détérioration de la chaussée.

A : minime  
 B : légère  
 C : moyenne  
 D : avancée  
 E : excessive

(3) La fissuration s'évalue par une cote pondérée (1 à 9) qui tient compte des fissures transversales, longitudinales et irrégulières. La cote 1 indique une absence de fissuration, alors que la cote la plus élevée 9, indique une fissuration excessive.

La problématique qui traite de l'état structural de la route se résume principalement à des segments, de 1,8 km de la section 16-40, de 2,5 km de la section 16-50, et 10,8 km de la section 16-60, dont la détérioration est avancée et même excessive pour certains segments.

### Les caractéristiques de la circulation

#### Les débits de circulation:

Une évaluation de la circulation sur le versant nord de la péninsule Gaspésienne permet de constater la diminution graduelle du volume de circulation lors de la progression vers l'est. En particulier à l'est de l'intersection de la route 299 et de Sainte-Anne-des-Monts, le débit journalier (DJMA 86) diminue à 1 200 véhicules avant d'augmenter à 1 420 véhicules à Marsoui et d'atteindre 1 260 véhicules à l'intersection de la route 198 et de l'Anse-Pleureuse. Plus à l'est, le débit journalier se maintient à 630 véhicules avec une pointe de 945 véhicules au niveau de Petite-Vallée. Le volume observé (DJMA) sur chaque section est présenté à la figure 2.

L'évolution antérieure de la circulation, mesurée à Grosses-Roches, municipalité située à l'est de Matane, est présentée au tableau 2, alors que l'évolution à Gaspé (Douglastown) est présentée au tableau 3. Le débit journalier moyen annuel et estival y est compilé pour les 25 dernières années, soit la période 1962-1987. Une baisse importante a été observée au cours des années 1980-82, période de récession au niveau international. Par la suite une croissance soutenue a été observée durant les quatre dernières années principalement au niveau de Grosses-Roches.

TABLEAU 2  
ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE 132  
MUNICIPALITÉ: GROSSES-ROCHES 1962-1987

ANNÉE	DJMA	DJME	% AUGMENTATION (1)
1962	909	1353	-
1963	866	1236	-4,7
1964	820	1211	-5,3
1965	838	1246	2,2
1970	1227	1791	-
1971	1348	1960	9,9
1973	1601	2425	18,8
1974	1682	2616	5,1
1975	1746	2581	3,8
1976	1665	2508	-4,6
1977	1760	2593	5,7
1978	1845	2688	4,8
1979	1879	2726	1,8
1980	1778	2522	-5,4
1981	1741	2466	-2,1
1982	1554	2206	-10,7
1983	1567	2261	0,8
1984	1699	2398	8,4
1985	1739	2388	2,4
1986	1827	2572	5,1
1987	2005	2790	9,7

Source: Service des relevés techniques, ministère des Transports.

---

(1) % d'augmentation du DJMA de l'année par rapport à l'année précédente.

TABLEAU 3

ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE 132  
MUNICIPALITE: GSAPE (DOUGLASTOWN) 1962-1987

ANNÉE	DJMA	DMJE	% AUGMENTATION (1)
1962	689	1055	-
1963	664	1087	- 3,6
1964	695	1174	4,6
1965	758	1194	9,1
1966	820	1274	8,2
1967	852	1348	3,9
1968	947	1541	11,2
1972	808	1194	-
1973	909	1368	12,5
1974	1206	-	32,7
1975	1348	2035	11,8
1976	1307	1993	- 3,0
1977	1400	2073	7,1
1978	1432	2139	2,3
1979	1565	2196	9,3
1980	1447	2028	- 7,5
1981	1444	2064	- 0,2
1982	1311	1868	- 9,2
1983	1357	1928	3,5
1984	1480	2171	9,1
1985	1486	2083	0,4
1986	1486	2055	0
1987	1595	2265	7,3

Source: Service des relevés techniques, ministère des Transports

(1) % d'augmentation du DJMA de l'année par rapport à l'année précédente.

Ce sont les compteurs permanents du Ministère les plus près du tronçon à l'étude. Il est intéressant de constater qu'ils ont sensiblement le même taux moyen de croissance annuel. Étant situés de part et d'autre du tronçon 16, on peut présumer que la croissance de la circulation a été similaire sur ce tronçon, ce qui représente un taux de 3,25% par année.

Une projection linéaire de la circulation est présentée au tableau 4 pour les vingt prochaines années. Le taux de croissance annuel projeté est de 2% pour la période 1988-1993, 1,8% pour la période 1993-1998, 1,7% pour la période 1998-2003 et 1,6 pour la période 2003-08. Cette projection est conditionnelle à un contexte économique favorable à la croissance.

TABLEAU 4  
PROJECTION DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE 132  
TRONÇON 16 - GRANDE-VALLÉE À L'ANSE-À-VALLEAU

ANNÉE	SECTIONS	SECTIONS
	16-10, 16-40, 16-50, 16-60 (DJMA)	16-20, 16-30 (DJMA)
1987	630	945
1992	695	1 045
1997	760	1 145
2002	825	1 245
2007	895	1 355

## Capacité de la route et niveau de service

L'évaluation du débit de service permet de définir le niveau de service actuel et prévisible selon les projections de circulation. Cette évaluation est basée sur la méthode de calcul présentée dans le volume "Highway Capacity Manual". Plus spécifiquement elle tient compte de la largeur des voies de circulation, de l'accotement, de la distribution directionnelle du trafic, de l'inclinaison longitudinale de la route, de la composition du trafic (% de véhicules commerciaux) du niveau de service désiré. Le niveau de service actuel est bon (B) sur le tronçon à l'étude. Le niveau de service (C) ne serait pas atteint avant vingt ans soit l'équivalent de 1 330 véhicules par jour. Cette route au niveau de service (D) peut supporter jusqu'à 4 400 véhicules par jour. En définitive, la capacité de la route actuelle est suffisante, la problématique se situant principalement au niveau de sa géométrie qui est largement déficiente.

### Les principaux échanges

La route 132 permet les échanges entre les municipalités localisées en bordure du fleuve. De plus, les mouvements associés au tourisme sont très importants. Une enquête origine-destination réalisée en Gaspésie durant l'été 1978, comprenant en particulier six postes d'enquête de part et d'autre du tronçon à l'étude, est décrite au tableau 5. Il ressort des 3 postes localisés près de Sainte-Anne-des-Monts que le principal motif de déplacement est relié au loisir (61 à 69%). Le poste situé au nord de Gaspé (132-16-160) illustre que le loisir (47,4%) et le travail (46,4%) sont sensiblement les deux principaux motifs de déplacement. Le poste situé à l'ouest de Gaspé (198-02-70) révèle que les usagers circulent sur la route 198 principalement pour le travail (55%), ce qui se confirme avec le pourcentage élevé de camions (17,4%).

TABLEAU 5  
DESCRIPTION DES POSTES D'ENQUÊTE - ORIGINE-DESTINATION  
REGION 1 - GASPÉSIE

LOCALISATION DU POSTE ORIGINE-DESTINATION	ROUTE, TRONÇON SECTION	ANNÉE (1)	DJME (2)	PERSONNES (3)	CAMIONS %	% DES VÉHICULES PAR BUT DE VOYAGE			
						Travail	Magasin	Plaisir	Autres
Ste-Anne-des-Monts (à l'ouest)	132-15-30	1978	3926	2,4	5,9	27,4	3,8	67,8	1,0
Ste-Anne-des-Monts (au sud)	299-02-100	1978	1096	2,4	7,6	29,6	1,2	69,0	0,2
St-Joachim-de-Tourelle (à l'est)	132-15-50	1978	1800	2,5	14,3	34,4	3,9	61,0	0,7
Gaspé (Baie-de-Gaspé-sud) (au nord)	132-16-160	1978	4582	2,3	4,0	46,4	4,6	47,4	1,6
Gaspé (Wakeham) (à l'ouest)	198-02-70	1978	642	2,2	17,4	55,3	0,6	40,7	3,4
Gaspé (Douglas Ouest) (au sud)	132-17-40	1978	2122	2,2	5,9	54,0	2,6	39,2	4,2

Source: Service des relevés techniques, ministère des Transports

- (1) Année de l'enquête origine-destination
- (2) Volume total des deux directions pour le jour moyen des mois d'été de 1978
- (3) Nombre moyen de personnes par véhicule

La description des zones d'origine des usagers de la route 198 révèle que 67,6% proviennent de Murdochville et se dirigent principalement vers Gaspé. Cette route dessert donc principalement les mouvements régionaux. Le tronçon 16 de la route 132 dessert les localités situées en bordure du Saint-Laurent, de Grande-Vallée jusqu'à Gaspé. Ce tronçon fait partie de l'itinéraire touristique principal du tour de la Gaspésie. Le trafic interrégional de transit y représente jusqu'à 30% du volume de circulation.

Le poste d'enquête (132-15-50) situé près de Sainte-Anne-des-Monts a permis de caractériser les mouvements en direction ouest. Les principales origines sont Marsoui-La Martre (26,9%), Gaspé (24,7%), Mont-Saint-Pierre, Rivière-à-Claude (17,2%), Saint-Maxime-du-Mont-Louis - Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine (9,1%), Percé (8,1%), Murdochville (7,7%), Grande-Vallée - Cloridorme - Petite-Vallée (4,3%).

Les principales destinations sont Sainte-Anne-des-Monts (31,2%), Matane (13,1%), Québec (9,5%), Cap-Chat (9,2%), Montréal (9,0%), Rimouski (8,9%).

Le pourcentage de véhicules commerciaux est présenté à la figure 2 pour chaque section de la route. Il est généralement de 9%. Cette caractéristique prend une importance particulière dans les pentes critiques où la vitesse des véhicules commerciaux diminue jusqu'à 15 km/h à certaines occasions.

### La sécurité routière

Les accidents déclarés sont compilés par municipalité au tableau 6. Une synthèse des taux d'accidents et des taux critiques est présentée au tableau 7. Le taux d'accidents tient compte du nombre d'accidents, du débit journalier moyen annuel, de la longueur inventoriée et

- 15 -  
TABLEAU 6

GRANDE VALLEE									
ANNEES	ACCIDENTS					VICTIMES			
	MORTELS	BL. GRAVES	BL. MINEURS	D.M.S	TOTAL	MORTES	BL. GRAVES	BL. MINEURS	TOTAL
1986	0	1	4	13	18	0	1	8	9
1985	0	0	3	13	16	0	0	3	3
1984	0	2	9	15	26	0	2	16	18
PETITE VALLEE									
ANNEES	ACCIDENTS					VICTIMES			
	MORTELS	BL. GRAVES	BL. MINEURS	D.M.S	TOTAL	MORTES	BL. GRAVES	BL. MINEURS	TOTAL
1986	0	0	3	5	8	0	0	8	8
1985	0	0	1	5	6	0	0	1	1
1984	0	1	1	0	2	0	1	1	2
CLORIDORNE									
ANNEES	ACCIDENTS					VICTIMES			
	MORTELS	BL. GRAVES	BL. MINEURS	D.M.S	TOTAL	MORTES	BL. GRAVES	BL. MINEURS	TOTAL
1986	0	2	7	5	14	0	3	8	11
1985	0	0	4	15	19	0	0	4	4
1984	0	2	6	21	29	0	1	8	9
SEIGNEURIE-DE-L'ANSE-DE-L'ETANG									
ANNEES	ACCIDENTS					VICTIMES			
	MORTELS	BL. GRAVES	BL. MINEURS	D.M.S	TOTAL	MORTES	BL. GRAVES	BL. MINEURS	TOTAL
1986	0	0	0	3	3	0	0	0	0
1985	0	1	1	1	3	0	1	1	2
1984	0	1	1	4	6	0	1	3	4
GASPE									
ANNEES	ACCIDENTS					VICTIMES			
	MORTELS	BL. GRAVES	BL. MINEURS	D.M.S	TOTAL	MORTES	BL. GRAVES	BL. MINEURS	TOTAL
1986	0	6	37	96	139	0	6	54	60
1985	4	17	37	163	221	4	25	54	83
1984	2	13	47	142	204	2	18	65	85

Service des Relevés techniques  
Section Sécurité des Infrastructures

TABLEAU 7

ÉVALUATION DU TAUX D'ACCIDENTS

ROUTE 132 - TRONÇON 16

Municipalité	Section	Longueur (km)	Accidents	T.A.	T.C.
Grande-Vallée	16-10	7,6			
	16-20	5,1			
	Global	12,7	60	5,5	2,3
Petite-Vallée	16-30	7,4	16	2,1	2,4
Cloridorme	16-40	15,8	62	5,7	2,3
Seigneurie de l'Anse de l'Étang	16-50	8,0	12	2,2	2,6

Source: Service des relevés techniques, Section sécurité des infra-structures.

Période: Trois années: 1984, 1985, 1986.

N.B. L'évaluation du taux d'accidents pour la municipalité de Gaspé n'est pas présentée, car l'étendue de celle-ci, combinée avec des variations ponctuelles importantes du débit rend le taux non représentatif.

de la période d'étude. Le taux critique, en plus des paramètres énumérés précédemment, introduit l'aspect statistique, c'est-à-dire qu'il détermine le seuil, en-deçà duquel le nombre d'accidents n'est pas significatif et a une valeur aléatoire.

Le taux d'accidents relevé pour Grande-Vallée et Cloridorme excède de beaucoup le taux critique. Une comparaison avec le taux d'accidents moyen pour la catégorie de route provinciale, qui est de 2,58 est symptomatique d'une fréquence plus élevée d'accidents sur ces tronçons. Cette situation peut être imputée en partie à la géométrie déficiente de ces sections. Cependant, cette corrélation n'est pas implicite, ainsi la section localisée dans la Seigneurie de l'Anse de l'Étang a un taux d'accidents inférieur au taux critique, en dépit d'une géométrie très déficiente. Cette situation origine possiblement du comportement du conducteur, qui confronté à des conditions de circulation difficiles, conduit sur la défensive. Lorsqu'il retrouve une géométrie plus favorable, elle devient l'exutoire de l'impatience accumulée, malgré le fait que les conditions de dépassement ne soient pas nécessairement adéquates en terme de visibilité. Ce qui peut occasionner un nombre supérieur d'accidents sur une section, que la section voisine qui comporte plus de déficiences géométriques.

L'évaluation du taux d'accidents pour les municipalités localisées sur le tronçon 16 permet d'identifier une fréquence anormale d'accidents. Désirant corriger le problème à sa source, les objectifs poursuivis spécifiquement pour chacun des projets sont identifiés ci-dessous.

#### Objectifs des projets:

La justification de l'intervention du Ministère est l'amélioration de la géométrie de la route pour assurer une plus grande sécurité aux usagers. En second lieu, intervient l'aspect qualité structurale

de la chaussée. C'est à dire que l'on se doit de préserver et de redonner lorsque requis, une chaussée de qualité qui réponde aux attentes des usagers.

Les objectifs spécifiques à chacun des projets sont identifiés, afin d'illustrer l'importance et la pertinence de leurs réalisations.

En particulier pour:

- 1) Le tronçon Petite-Vallée: ce tronçon est enclavé dans un intervalle de 10,3 km sans possibilité de dépassement. Le redressement proposé de six courbes sous-standards et des modifications du profil vertical existant vont améliorer la visibilité et les possibilités de dépassement à l'extérieur du village. L'intervention proposée permettra d'atténuer le phénomène de pelotons. De plus, une meilleure visibilité aura certes une incidence positive sur les risques d'accidents.
  
- 2) Le tronçon Pointe-à-la-Frégate à la Petite-Anse: ce tronçon est situé dans un terrain très vallonné, ainsi on dénombre deux pentes critiques en direction ouest et une en direction est. Il est enclavé dans un intervalle de 19 km sans possibilité de dépassement. Ce qui est une lacune majeure et se traduit généralement par la présence de pelotons, asservis par des véhicules commerciaux en tête. La réfection de ce tronçon permettra de redresser cinq courbes sous-standards, dont deux de plus de 30 km/h. Les travaux proposés vont améliorer la visibilité, et par conséquent, offrir des opportunités de dépassement sécuritaire. Le réaligement des intersections avec les routes secondaires permettra aux usagers d'intégrer la route 132 en disposant d'une meilleure visibilité permettant de choisir leur créneau en tout sécurité. Une diminution de la fréquence d'accidents est susceptible d'être observée, une fois les travaux complétés.

- 3) Le tronçon Saint-Yvon/Saint-Héliier: il n'y a aucune possibilité de dépassement sur ce tronçon, enclavé comme celui de Pointe-à-la-Frégate, dans un intervalle de 19 km sans opportunité de dépassement. L'amélioration proposée consiste en particulier au redressement de 13 courbes sous-standards dont six sont supérieures à 30 km/h. La route sera reconstruite dans un nouveau corridor sur une longueur de 1,5 km. L'axe actuel sera conservé sur une longueur de 2,9 km et réaménagé dans une emprise élargie à 35 m. Une correction du profil existant, entre autres, permettra d'améliorer la visibilité et les possibilités de dépassement. De plus, l'inventaire structural réalisé en 1985 indiquait une détérioration avancée de la chaussée. Lorsque ce niveau de détérioration est atteint, une reconstruction de la route s'impose, de concert avec une amélioration de la géométrie, visant à rencontrer les standards du Ministère, propres à une route nationale.
  
- 4) Le tronçon de l'Anse-à-Valleau: les travaux proposés sur ce tronçon permettent de redresser une courbe sous-standards et d'améliorer la visibilité. Ce tronçon est enclavé dans un intervalle de 8,2 km sans opportunité de dépassement. L'inventaire structural révèle que la majeure partie de ce tronçon a une détérioration moyenne alors que sa partie ouest a une détérioration excessive. Les travaux vont permettre d'améliorer une longueur de 1,4 km de route, dont 800 m en section type rurale à l'ouest et 600 m en section type urbaine, qui se prolonge jusqu'au tronçon de route qui vient d'être réaménagé à l'intérieur du village. Une uniformité de la section urbaine dans l'Anse-à-Valleau sera un avantage en terme de continuité, de la qualité et du standard de route, offert aux usagers.

#### Recherche et analyse des solutions:

Suite à la description des déficiences géométriques importantes de la route actuelle et considérant la vocation de circuit touristique

majeur de la route 132, il est opportun d'analyser des hypothèses de solution, premièrement le réaménagement majeur de la route dans son tracé actuel, deuxièmement l'aménagement de la route dans un nouveau tracé ou en dernier lieu, une combinaison des deux.

### **Analyse de solutions**

L'amélioration du tronçon Petite-Vallée, en demeurant dans l'axe actuel de la route, ne permettrait pas de redresser les nombreuses courbes sous-standards. Cependant, un réalignement majeur de la route du chaînage 0 + 200 à 1 + 300 permettrait d'éliminer plusieurs courbes superflues en améliorant grandement la visibilité. Le tracé actuel sera conservé dans le milieu urbain de Petite-Vallée, soit du chaînage 1 + 300 à 1 + 968. La vitesse affichée y est de 50 km/h et permet au trafic local de harmoniser avec le trafic de transit.

L'amélioration du tronçon Pointe-à-la-Frégate doit être envisagée, en partie du moins, hors du tracé actuel. Un terrain très vallonné ainsi que la présence de cinq courbes sous-standards, dont deux de forte amplitude, ne se prêtent pas à des corrections géométriques majeures.

Des variantes au tracé de référence proposé par le Ministère peuvent être envisagées du chaînage 1 + 400 à 1 + 900, ainsi qu'au chaînage 3 + 400 à 4 + 100. La première variante (A) consiste à conserver l'axe actuel de la route pour éviter l'expropriation d'un commerce (hôtel/motel) et d'une résidence. Cependant, cette variante implique que l'on doive conserver deux courbes alternées dont l'une est sous-standard. Ceci au détriment d'une meilleure visibilité, ce qui interdit toute possibilité de dépassement et rend périlleux les accès au commerce existant. Dans ce contexte, le tracé de référence proposé, répond davantage aux objectifs de sécurité du Ministère.

La deuxième variante (B) proposée consiste à introduire une courbe vers le sud afin d'éviter l'expropriation d'une résidence et d'un bâtiment à vocation publique (club Age d'Or). Le tracé de référence qui suit l'axe actuel de la route ne nécessite aucune courbe et offre une meilleure visibilité. La variante proposée requiert un déblai important pour aménager la nouvelle route, ce qui se traduira par un profil surbaissé vis-à-vis les terres adjacentes. De plus, le réaménagement de deux routes secondaires qui intersecteront la route 132 dans une courbe est un facteur négatif en terme de sécurité. Le tracé de référence semble donc répondre davantage aux objectifs poursuivis par le Ministère dans le cadre de l'amélioration du réseau routier.

L'amélioration du tronçon Saint-Yvon/Saint-Héliar ne peut se réaliser complètement dans l'axe actuel de la route. Le nombre élevé de courbes sous-standards nécessite des redressements majeurs de la route, de sorte que la route sera reconstruite dans un nouveau corridor sur une longueur de 1,5 km. Le tracé de référence proposé ne suscite pas de variantes.

Le tronçon de l'Anse-à-Valleau sera réaménagé principalement dans l'axe actuel; à l'exception d'une partie à l'ouest de la municipalité. Ce réalignement sur une longueur approximative de 400 m est nécessaire pour redresser une courbe sous-standard et implique l'expropriation de deux résidences. Aucune autre variante ne permet d'atteindre les résultats escomptés au niveau sécurité avec un moindre impact.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 191 005