

CHAPITRE 4 LES VOIES DE CIRCULATION

4.1 Réseaux de transport

a) Structure et hiérarchie

Le réseau routier de Sainte-Luce est d'abord caractérisé par la traversée récente de l'autoroute Jean-Lesage (autoroute 20) qui permet une liaison rapide vers Rimouski ou Mont-Joli et le reste du Québec. La route 132 s'avère une route d'importance nationale suivant le littoral et contournant une partie du village de Sainte-Luce-sur-Mer. Perpendiculairement à ces grands axes, la route 298 relie les villages de Sainte-Luce-sur-Mer, Luceville et ceux du Haut-Pays en plus d'interrelier les rangs. En complément à ces artères principales, on relève la présence de petites rues locales à l'intérieur des périmètres urbains ainsi qu'un réseau de chemins de rangs (Deuxième et Troisième Rang) et de chemins de traverse. En bordure du fleuve, certains tronçons de l'ancienne voie de communication vers la Gaspésie demeurent. L'un de ces segments, la route du Fleuve, joue maintenant le rôle de rue collectrice de desserte locale. Un chemin de fer traverse la municipalité d'ouest en est parallèlement au Deuxième Rang, au sud de celui-ci.

Le réseau routier est classifié de la façon suivante :

| Catégorie | Rue ou route |
|---------------------------|---|
| Autoroute | Autoroute 20 |
| Route nationale | Route 132 |
| Route collectrice | Route 298 |
| Routes secondaires | 2 ^{ième} Rang 3 ^{ième} Rang 4 ^{ième} Rang |
| Routes locales | Route du Fleuve Route Carrier |
| Rues locales | <i>Secteur Luceville</i> : rues St-Pierre, St-Alphonse, Bellevue, Bouchard, Boulanger, Bouleaux, Côté, Dechamplain, Des Cèdres, Des Érables, Des Rosiers, Des Sapins, Émile-Dionne, Gagnon, Goulet, Louis-Ross, Gauthier, St-André, St-Antoine, St-Elzéar, St-Charles, St-François, St-Laurent, St-Michel, St-Philippe et Irénée-Thibault <i>Secteur Sainte-Luce-sur-Mer</i> : rue Côte-de-l'Anse, Des Coquillages, Des Quatre-Vents, Du Boisé, Du Couvent, Eudore-Allard, Langlois, Luce-Drapeau, des Villas, St-Louis, St-Viateur, Tibo et de la Mer |

En complément à ce réseau à caractère utilitaire, on note l'existence de réseaux à caractère récréatif comme les voies cyclables (Route Verte), le sentier maritime (Route Bleue), les sentiers de motoneige, les sentiers de VTT, les sentiers de ski de fond et les sentiers pédestres. Ceux-ci sont aussi configurés de manière hiérarchique et positionnés bien souvent en parallèle avec les autres voies de circulation.

b) Problématique

En ce qui a trait au réseau de rues centrales dans le secteur de Luceville, certaines sont très étroites, sans issues; et leur branchement au réseau supérieur s'effectue par des accès serrés et avec une visibilité réduite. Cette configuration cause quelques inconvénients quant au déneigement et peut occasionner des circonstances susceptibles d'engendrer des accidents.

La configuration des nouvelles rues devrait tenter, dans la mesure du possible, de raccorder les sections de rues sans issues. De plus, elles devraient être suffisamment larges et présenter des rayons de courbures facilitant la circulation des différents types de véhicules et de la machinerie d'aujourd'hui. Leurs positionnements devraient être mis en relation avec le relief ainsi que les possibilités de lotissements de terrains de part et d'autres.

Outre les questions de configuration, Sainte-Luce subit des contraintes inhérentes au passage de grandes voies de circulation. Par exemple, le chemin de fer, qui traverse l'ensemble de la municipalité, représente une limitation des communications, une source de danger potentiel et un générateur de bruit et de vibration au passage des trains. Les traversées de l'autoroute 20 et de la Route 132 sur le territoire de la municipalité présentent sensiblement les mêmes éléments de problématique.

La superficie du territoire à couvrir ainsi que l'importance du trafic de transit qui utilise le réseau routier de Sainte-Luce ajoutent au défi de l'entretien hivernal et de la réfection des routes. La réalisation de l'autoroute 20 a d'ailleurs fait en sorte que les portions du rang 2 devenues adjacentes ont été ou seront rétrocédées par le Ministère des Transports à la municipalité, ce qui ajoute à la responsabilité de la municipalité. Ces routes, principalement les rangs 2 et 3, par ailleurs très fréquentées, nécessitent un entretien hivernal rigoureux et consciencieux. Le rang 3, quant à lui, était auparavant un rang de desserte locale, mais est devenu, au fil des années, un lien de transit entre la Vallée, Mont-Joli, le Haut-Pays et Rimouski. Le trafic l'empruntant étant de plus en plus lourd et de plus en plus fréquent a apporté un problème de détérioration du pavé et de l'infrastructure. Certains travaux importants d'amélioration du drainage routier, de ponceaux et de pavage du rang 3 sont à prévoir dans un objectif à moyen terme.

Pendant la saison estivale, la portion de la route du Fleuve aux abords de la promenade de l'Anse-aux-Coques est très achalandée. De plus, cette route est

empruntée par divers types de transport, ce qui peut occasionner quelques conflits d'utilisation. Effectivement, cyclistes, piétons et automobilistes se partagent la route par manque d'infrastructures leur étant réservées, comme par exemple une piste cyclable et des passages piétonniers à intervalle régulier. Pour ajouter au problème, le manque d'espaces de stationnement oblige les automobilistes à se stationner des deux côtés de la route, rétrécissant considérablement la chaussée, parfois portée à une seule voie.

c) Objectifs spécifiques

- **Assurer une efficacité d'entretien des rues et des routes;**
- **Sécuriser les intersections à la route 132;**
- **Aménager des rues locales fonctionnelles pour les nouveaux secteurs résidentiels;**
- **Atténuer les contraintes de danger, de bruit et de vibration liées à la présence de voies majeures de transport;**
- **Étudier les problèmes de stationnement sur la route du Fleuve près de la promenade de l'Anse-aux-Coques;**
- **Aménager des mesures d'atténuation de la circulation sur les rues où la vitesse est problématique.**

4.2 Détermination du tracé projeté et le type des principales voies de circulation

Pour les secteurs en développement, le conseil détermine la configuration des rues, ruelles, pistes cyclables, sentiers piétonniers et places publiques projetées, à savoir les parcelles de terrain qui seront converties à terme en emprise de voie publique. Ces ramifications de futures voies de circulation sont représentées sur le plan d'affectation joint au présent plan d'urbanisme. Lors d'un lotissement, les tracés de voies de circulation devront être respectés. Toutefois, leur configuration pourrait différer légèrement de ce qui est représenté sur le plan si l'alternative envisagée permet de maximiser davantage l'utilisation de l'espace.

Également, dans un avenir rapproché et lointain, il serait important que la greffe de nouvelles rues au réseau existant demeure possible aux endroits où l'on prévoit une expansion urbaine.

Le tracé des rues doit éviter les terrains marécageux, mal drainés, instables, érodés ou inondables. Il doit également éviter, autant que possible, les affleurements rocheux et les sols qui n'offrent pas une épaisseur suffisante de dépôts meubles et de roches friables pour qu'on puisse y creuser à un coût raisonnable les tranchées nécessaires au passage des infrastructures d'utilité publique.

Le tracé des rues doit également suivre la topographie naturelle du terrain en évitant d'ériger des courbes et des intersections en bas de pente.

4.3 Engagement des propriétaires fonciers

Les emprises de nouvelles voies de circulation retenues au présent plan d'urbanisme impliquent un engagement de la part des propriétaires fonciers concernés, actuels et futurs, à préserver lesdits espaces libres de toute construction pouvant contraindre l'aménagement éventuel de ces voies publiques.