

Le 27 juin 2003

Madame Anne-Lyne Boutin
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Qc) G1R 6A6

OBJET : Projet de régularisation des crues du bassin versant du lac Kénogami

Madame,

À la suite de votre lettre du 21 mai dernier, vous trouverez ci-dessous les renseignements relatifs à vos demandes.

Nombre d'accidents

De 1990 à 2002, il y a eu 28 accidents sur ce tronçon de route et la compilation de ceux-ci se retrouve au tableau de l'Annexe 1 ci-joint.

Éléments de l'analyse de sécurité

L'objectif de l'élaboration du tracé a été de rendre les courbes conformes aux normes du ministère des Transports en fonction du type de route et de la vitesse affichée. Il ne s'agit pas d'un secteur comportant de fortes pentes et il n'y a pas de problématique particulière à ce sujet.

Vous trouverez ci-joint à l'Annexe 1 une synthèse des commentaires de monsieur Alain Lebrun, ing. du ministère des Transports.

Étude des variantes

La longueur du projet à l'étude et la présence de bâtiments limitent le nombre de variantes possibles.

Cependant, vous trouverez sur le plan ci-joint deux possibilités pour la courbe à l'extrémité Est du projet. Le choix du Ministère s'est porté sur le tracé permettant un plus grand rayon de courbure limitant ainsi le nombre d'expropriation de bâtiments à 3 dont 1 qui pourrait être déplacé.

J'espère que le tout saura répondre à vos attentes et je vous prie d'agréer, Madame, mes salutations les meilleures.

Donald Martel, a.g.
chargé de projet environnement
Service des inventaires et du Plan

DM/ht

p.j.

Annexe 1

Synthèse des commentaires de M. Alain Lebrun, ingénieur coordonnateur de projets (conseiller en sécurité)

Le 27 juin 2003

OBJET : Accidents, chemin du quai Lac-Kénogami

L'analyse des accidents disponibles dans notre banque d'accidents du 1^{er} janvier 1990 au 6 mai 2002 démontre que le nombre d'accidents est important. Nous retrouvons, de 1990 à 1998, une moyenne de près de 3 accidents par année pour un tronçon de route de 500 mètres. Pour la période de 1999 à 2001, la moyenne passe à 1 accident par année. Pour 12,4 années, nous avons 28 accidents dont 0 accident mortel, 1 accident avec blessés graves, 9 accidents avec blessés légers et 18 accidents avec dommages matériels seulement.

COMPILATION DES ACCIDENTS PAR ANNÉE ET PAR GRAVITÉ CHEMIN DU QUAI, LAC-KÉNOGAMI					
ANNÉE	ACCIDENTS				
	Mortels	Blessés Graves	Blessés Légers	Dommages matériels seulement	Total
1990			1	2	3
1991				2	2
1992		1	3	1	5
1993			1	1	2
1994			1	1	2
1995				2	2
1996				2	2
1997			2	1	3
1998			1	2	3
1999				1	1
2000				1	1
2001				1	1
2002 (4 mois)				1	1
Total	0	1	9	18	28

Cette route montre un taux d'accident, sur une période de 12,4 années, très élevé (3,74) bien au-dessus du taux critique (2,12) et du taux moyen (1,58). Cette dernière correspond à une zone probable de site dangereux.

Pour les trois dernières années la route montre un taux d'accident de 2,03 qui se situe entre le taux moyen (1,58) et le taux critique (2,76). La gravité des accidents est plus faible que la valeur moyenne provinciale.

Le nombre d'accidents semble diminuer depuis 1999 mais en l'absence de modifications importantes connues qui expliqueraient cette baisse, il est prématuré de conclure que le nombre d'accidents demeurera faible. En conséquence, nous avons utilisé la période de 12,4 années pour détecter les causes possibles d'accidents. En comparant le nombre et les caractéristiques des accidents de notre route avec les valeurs moyennes provinciales, nous pouvons détecter certaines lacunes associées à notre portion de route.

À l'étude de ces accidents, il en ressort les points suivants :

- le nombre d'accidents associés à une perte de contrôle est presque le double des valeurs de comparaison;
- les accidents se produisent en majorité quand les conditions sont idéales (chaussée sèche, de jour, temps clair);
- le nombre d'accidents est élevé pour des conditions spéciales (chaussée glacée, neige et grêle);
- il y a plus d'accidents en automne (septembre et octobre);
- il y a plus d'accidents de type blessés légers.

En conclusion, les accidents sont trop nombreux et se produisent peu importe les conditions de surface, d'éclairage ou de température. Ils ne semblent pas avoir de lien avec l'environnement général de la route mais être plutôt associés à la route elle-même qui montre des grosses lacunes pour la visibilité, les courbes, le profil en long et le profil en travers. La correction de ces lacunes permettrait une économie importante résultant de la baisse du nombre des accidents. En prenant comme référence que les accidents des 12 dernières années sont représentatifs de la route, l'économie sur 20 ans serait de 750 000 \$ pour la société.

Je recommande que le ministère des Transports regarde la possibilité de corriger le secteur étudié en prenant en considération l'économie potentielle et les coûts reliés à des travaux de correction.

Alain Lebrun, ing.
coordonnateur de projets (conseiller en sécurité)