

Poliquin, Renée (BAPE)**246****DQ16.2**

Projet d'établissement d'un lieu d'enfouissement technique à Danford Lake

Alleyn-et-Cawood

6212-03-112

De: Henry, Jacques [Jacques.Henry@mtq.gouv.qc.ca]**Envoyé:** 6 juillet 2007 16:00**À:** Poliquin, Renée (BAPE)**Cc:** elisabeth.champagne@surete.qc.ca; stephane.raymond@syrete.qc.ca; Chevalier, Normand**Objet:** TR: Projet d'établissement d'un lieu d'enfouissement technique à Danford Lake

Madame Poliquin,

En réponse à votre demande relativement au sujet susmentionné, vous trouverez ci-dessous les réponses aux questions soulevées dans votre correspondance du 21 juin dernier adressée à la Sûreté du Québec.

Q1. L'analyse mentionnée porte-t-elle seulement sur la région de l'Outaouais ou sur l'ensemble du réseau routier québécois?

L'analyse que nous avons réalisée porte sur le territoire couvert par la Sûreté du Québec à l'intérieur des limites de la région de l'Outaouais. En ce qui a trait aux autres régions du Québec, nous ne pouvons nous prononcer.

Q2. Serait-il possible d'obtenir cette étude? (sous formes électronique et imprimée)

À la demande de la SQ, nous avons fourni des cartes leur permettant de planifier et de cibler des opérations policières. Les cartes produites par le MTQ comprennent diverses informations tels que les sites de concentration d'accident, les [1]

principales causes et les périodes d'accident. À cet effet, vous trouverez ci-joint une copie de cette carte .

Q3. Sur la base de quel paramètre ou de quel indicateur, les secteurs les plus risqués ont-ils été identifiés?

Sans égard au débit de circulation et à plusieurs autres facteurs considérés dans les analyses comparatives, seul le nombre d'accidents et le regroupement sont les paramètres qui ont été retenus pour aider la Sûreté du Québec à planifier et à cibler leurs opérations en sécurité routière.

Q4. Dans le cas de la route 105, pourriez-vous préciser quelle est l'étendue du tronçon considéré problématique.

Les secteurs de Venosta et de La Montagne ont été considérés plus opportuns pour effectuer une surveillance policière. Ces secteurs totalisent près de 10 km (voir carte).

Q5. Pour ce secteur pourriez-vous nous fournir:

Le nombre moyen d'accidents par année par kilomètres

Pour la période d'analyse (2001-2005), le nombre moyen d'accidents par année par kilomètre est de 1,9, soit une moyenne de 19 accidents par année sur les 10 km.

Le taux d'accidents par million de véhicules-kilomètres

Pour la période d'analyse (2001-2005), le taux moyen d'accidents par million de véhicules par kilomètre est de 1,17.

Le taux d'accidents mortels par 100 millions de véhicules-kilomètres.

Pour la période d'analyse (2001-2005), le taux moyen d'accidents mortel par 100 millions de véhicules par kilomètre est de 6,0.

Q6. Pourriez-vous indiquer comment se compare le risque d'accident sur la route 105 à Venosta et, de façon plus générale, entre Wakefield et Kazabazua avec ceux observés sur les autres routes à deux voies du même calibre

Au niveau du réseau routier régional

Données moyennes régionales non disponible.

B) au niveau du réseau routier québécois

À l'échelle provinciale, pour des sites comparables au secteur de Venosta (route nationale-contiguës moins de 4 voies, avec vitesse affichée de 80-90 km/h), le taux moyen provincial d'accident est de 1,09 accidents par million de véhicules par année par kilomètre et le taux critique (taux à partir duquel un site peu être considéré problématique avec un niveau de confiance de 85%) est de 1,21.

Le taux d'accident pour le secteur de Venosta est donc supérieur au taux moyen provincial mais inférieur au taux critique. Pour les fins d'analyse, nous utilisons généralement des secteurs homogènes et ponctuels qui sont similaires à des familles de routes comparables. En ce qui concerne le tronçon Wakefield-Kazabazua, il comporte plusieurs segments hétérogènes

qui rendent toute comparaison très hasardeuse. Néanmoins, nous avons calculé un taux global moyen d'accident pour le tronçon de la route 105 compris entre Valley Drive et l'intersection avec la route 301 tel que demandé. Ce taux s'élève à 1,54, comparativement au taux moyen global provincial de 1,57 (route nationale, contiguës, nombre de voies variables et toutes vitesses confondues) et au taux critique de 1,64. Ces données sont fournies à titre indicatif seulement.

Pour des plus amples informations, je vous invite à communiquer avec M. Normand Chevalier, ingénieur en sécurité routière.

Espérant que ces quelques informations sont à votre entière convenance. Veuillez agréer, Madame Poliquin, nos salutations distinguées.

Le chef de Service des inventaires et du Plan,

Jacques Henry, ing.
Ministère des transports
Direction de l'Outaouais

☎ / (Téléphone) : (819) 772-3107 poste 308
* / (Télécopieur) : (819) 772-3338
✉ / (Courriel) : Jacques.Henry@mtq.gouv.qc.ca

cc. *Élisabeth Champagne, Bureau du commandant District de l'Outaouais (elisabeth.champagne@surete.qc.ca)*

De : Champagne,Élisabeth [<mailto:elisabeth.champagne@surete.qc.ca>]

Envoyé : 29 juin 2007 09:27

À : renee.poliquin@bape.gouv.qc.ca

Cc : Henry, Jacques

Objet : Projet d'établissement d'un lieu d'enfouissement technique à Danford Lake

Bon matin,

Bien vouloir prendre connaissance de la lettre ci-attachée.

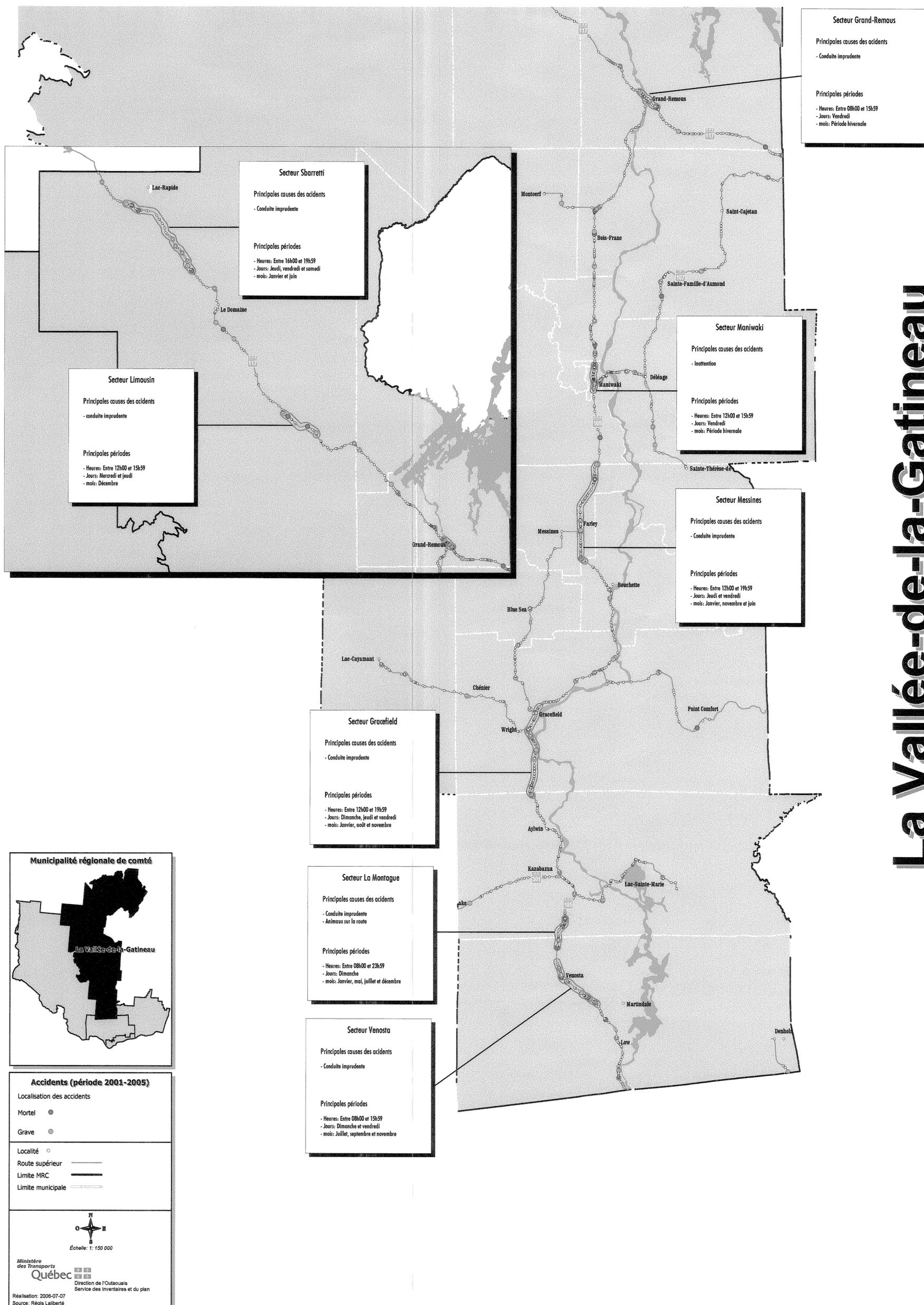
Élisabeth Champagne
Bureau du commandant
District de l'Outaouais
819 779-6205

 **Devez-vous vraiment imprimer ce courriel ? Pensons à l'environnement !**

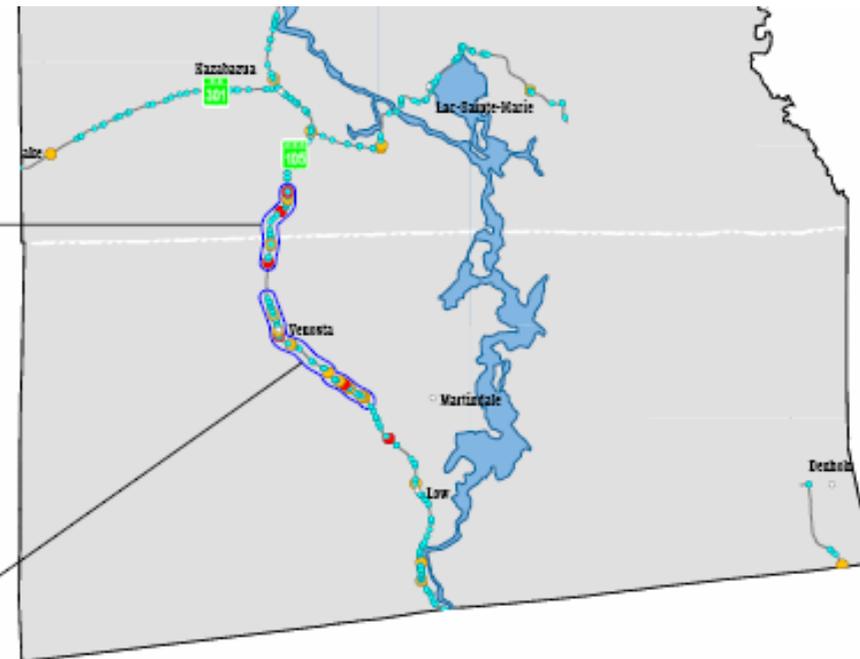
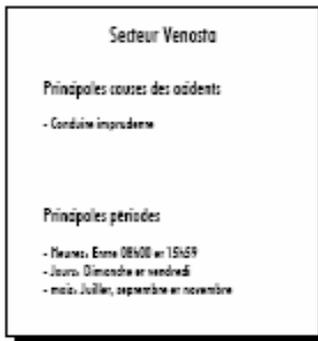
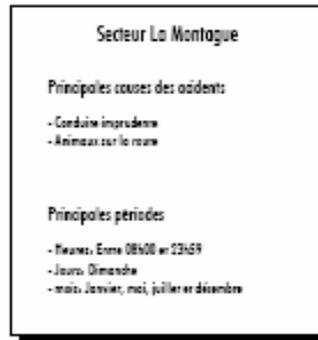
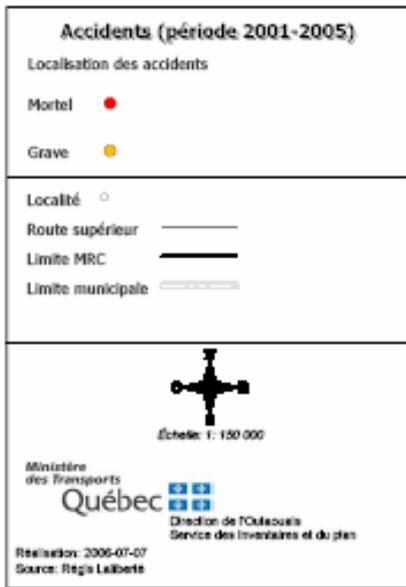
|||

Compte tenu de la grosseur du fichier original, nous avons été dans l'obligation de vous fournir une copie noir et blanc complète du plan et un extrait couleur de la section Venosta.

Localisation d'accidents graves et mortels sur le réseau supérieur MTQ



La Vallée-de-la-Gatineau



Carte# Out.2006-07-07 localisation d'accidents graves et mortels sur le réseau supérieur MTQ et par MRC