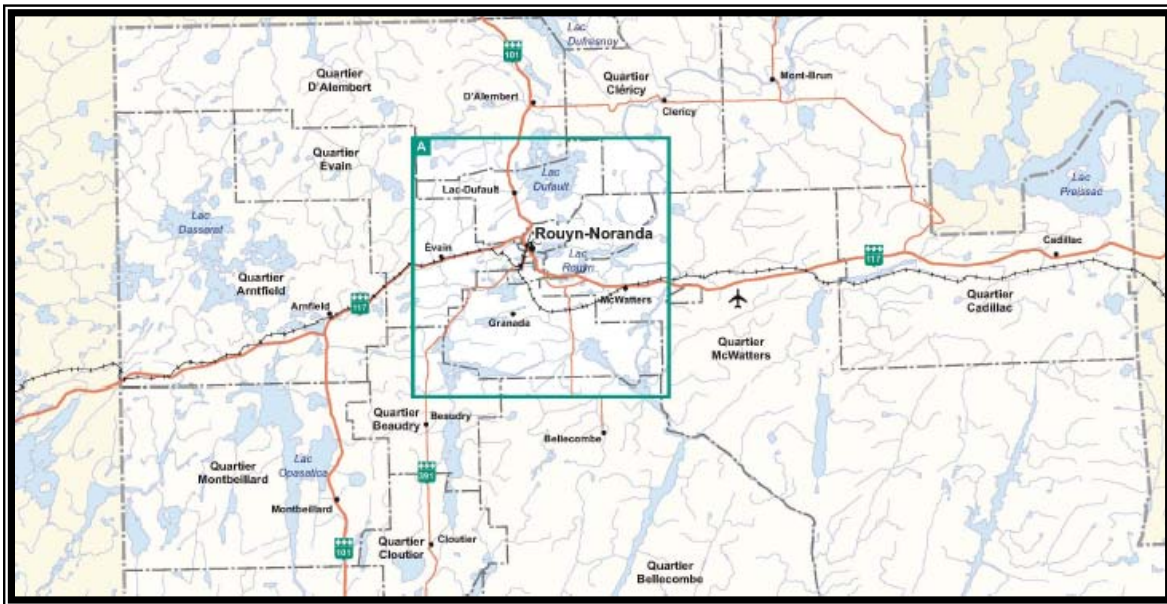


Avis technique



Estimation de l'amélioration du bilan d'accidents de la route 117 Rouyn-Noranda Direction de l'Abitibi-Témiscamingue

Direction de la sécurité en transport

MISE EN CONTEXTE

Cette analyse fait suite à une demande du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) dans le cadre du projet de la voie de contournement de Rouyn-Noranda sur la route 117. Elle vise à déterminer le potentiel d'accidents sur le nouveau tracé de la voie de contournement comparativement au tracé actuel.

MÉTHODOLOGIE

L'évaluation de l'amélioration estimée du bilan d'accidents repose sur un principe de comparaison.

Il s'agit, dans un premier temps, d'évaluer le niveau de sécurité associé à un déplacement entre un point A et un point B effectué sur les routes existantes avant la construction de la route de contournement. Il s'agit ensuite d'évaluer le niveau de sécurité associé à un déplacement effectué entre les mêmes points A et B, mais cette fois en empruntant la route de contournement en sachant que le niveau de sécurité de cette dernière est meilleur. Le gain de sécurité pour ce déplacement s'obtient en faisant la différence entre les deux résultats (niveau de sécurité du déplacement avant le contournement et niveau de sécurité du déplacement après le contournement).

En appliquant cette méthode à tous les usagers qui emprunteront la route de contournement, selon les projections de circulation de la firme GENIVAR, on obtient le gain de sécurité global associé à la construction de la route de contournement.

Le niveau de sécurité s'exprime en matière de taux d'accidents (la formule de calcul des taux d'accidents est présentée en annexe). Dans le cas analysé, le même déplacement entre un point A et B s'effectue sur différents segments de route ayant des caractéristiques distinctes (géométrie, circulation, densité d'accès et d'intersections, etc.) et conséquemment, des taux d'accidents distincts.

Ces taux sont calculés à l'aide des données d'accidents obtenues via le comptoir de sécurité routière « CDSR » pour la période 2002-2006.

Cette période nous assure d'évaluer les niveaux de sécurité des tronçons et des sites comparables pour l'ensemble de la province en utilisant des données d'accidents localisés précisément.

De manière à demeurer conservateurs dans l'estimé, les niveaux de sécurité des tronçons de juridiction provinciale ne considèrent pas les accidents localisés survenus sur les approches secondaires des carrefours.

RÉSULTATS

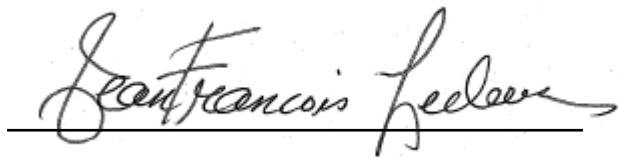
Les résultats sont exprimés en matière de nombre total d'accidents, de nombre total d'accidents corporels et en nombre d'accidents mortels et graves.

L'évaluation des niveaux de sécurité avant et après la mise en place du futur contournement pour l'ensemble des usagers qui utiliseront ce nouveau lien, nous indique une amélioration du bilan global des accidents routiers.

Le tableau ci-dessous contient les variations attendues selon des périodes de un, trois et cinq ans ventilées en fonction de la gravité des accidents.

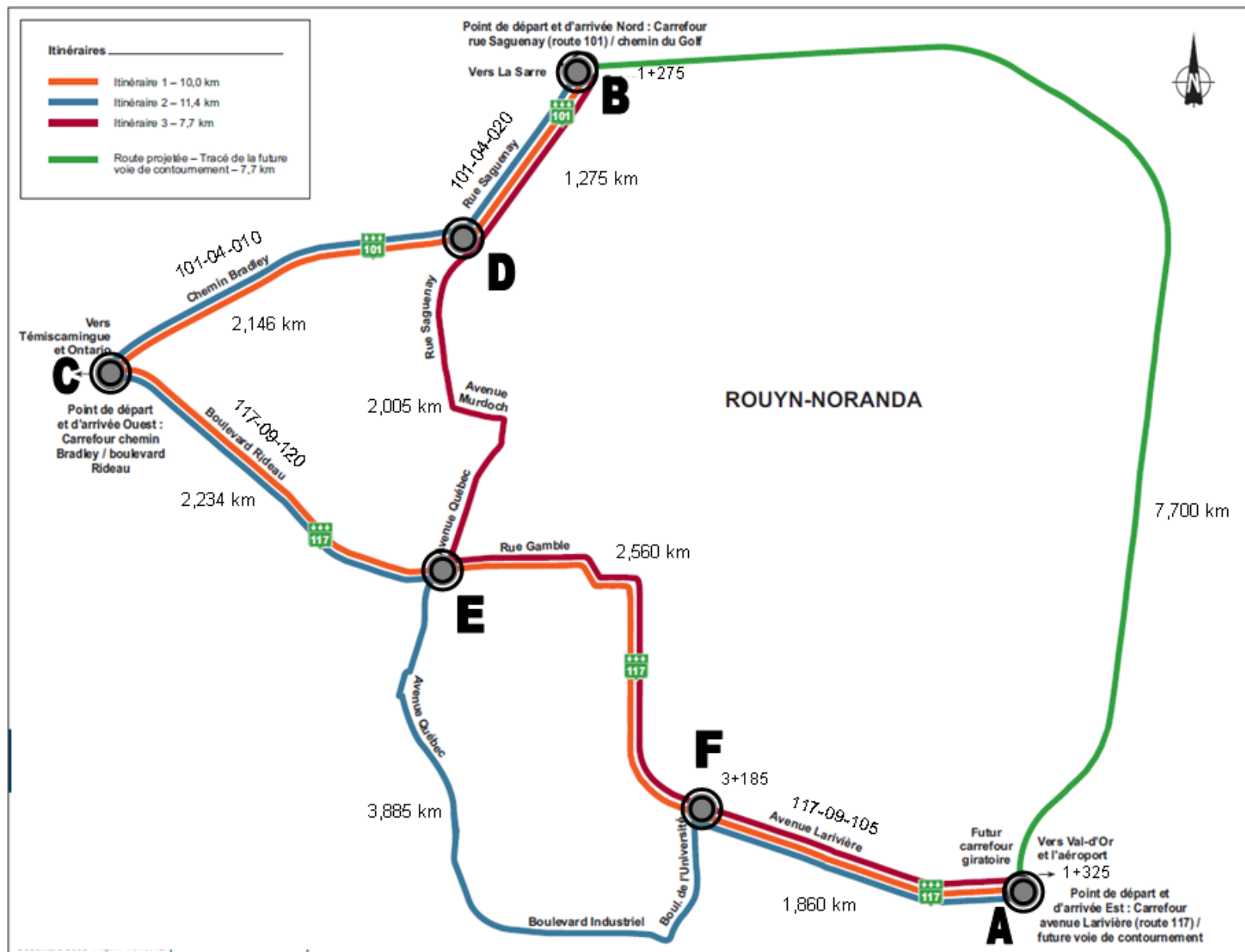
AMÉLIORATION ESTIMÉE DU NOMBRE D'ACCIDENTS									
PÉRIODE	1 AN			3 ANS			5 ANS		
	AVANT	APRÈS	DIFF	AVANT	APRÈS	DIFF	AVANT	APRÈS	DIFF
Accident total	69	18	51	207	54	153	345	90	255
Accident corporel	8	1	7	24	3	21	40	5	35
Accident M + Gr	0,6	0,2	0,4	1,8	0,6	1,2	3	1	2

La construction d'une route de contournement de 7,7 km aurait donc comme impact sur la sécurité une réduction annuelle d'environ 50 accidents dont 7 impliquant des blessures corporelles.

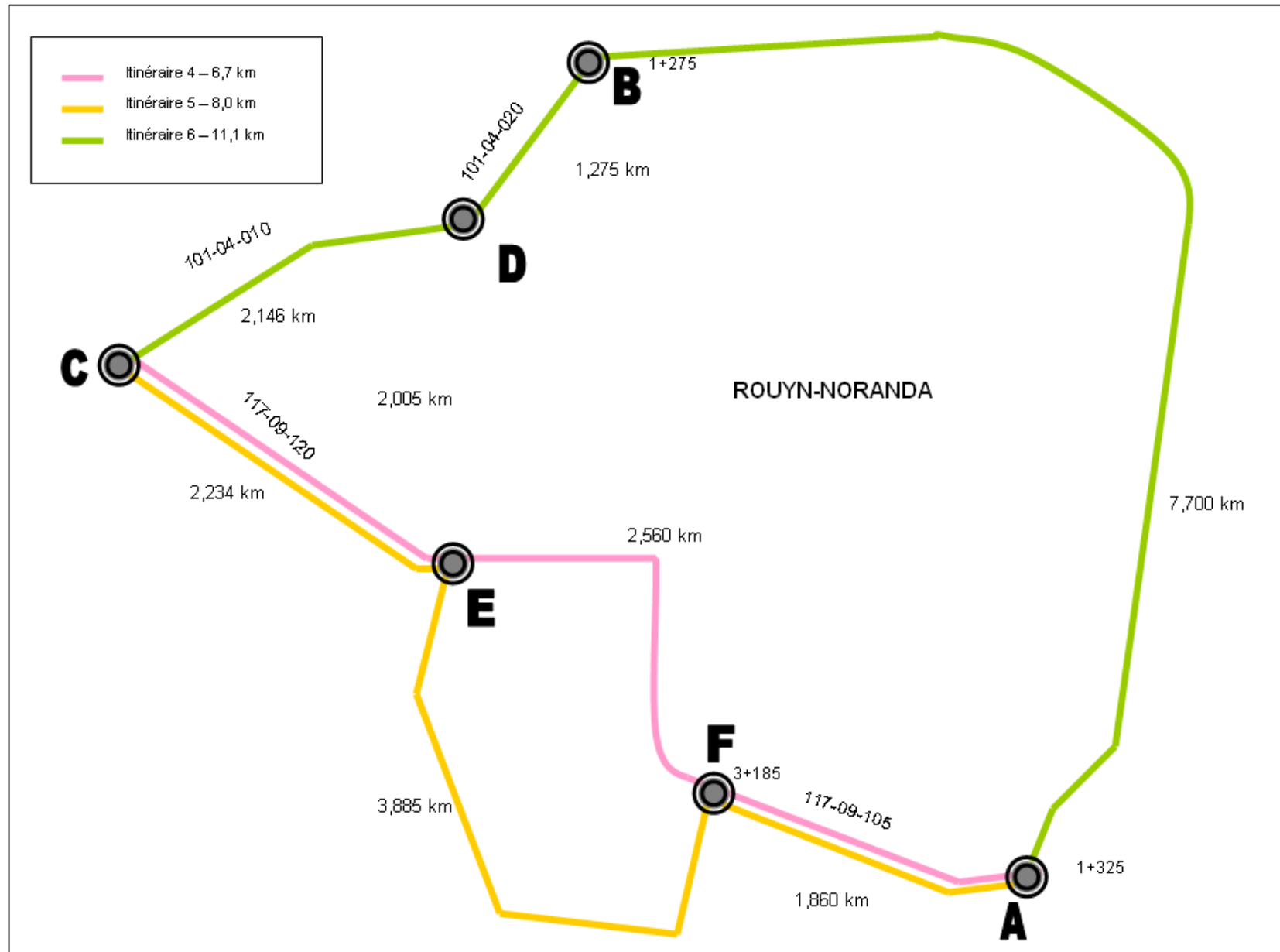


Jean-François Leclerc, ing.
Ministère des Transports
Direction de la sécurité en transport
Service de l'expertise et du soutien technique en sécurité routière

- Itinéraires- carte partie 1



• Itinéraires- carte partie 2



- **Itinéraires- Liste des taux moyens d'accidents**

Itinéraire	Trajet	Longueur (m)	T _{a_Global} acc*(10 ⁶)*véh*km	T _{a_Mortel et graves} acc*(10 ⁸)*véh*km	T _{a_Corporel} acc*(10 ⁶)*véh*km
1	AFECDB	10075	6,50	10,68	1,35
2	AFECDB	11400	4,19	7,42	0,89
3	AFEDB	7700	7,74	10,49	1,50
4	AFEC	6654	8,56	11,20	1,72
5	AFEC	7979	4,92	6,46	1,00
6	ABDC	11121	1,64	7,13	0,40
Contournement	AB	7700	1,09	6,00	0,30

- **Taux d'accidents d'une section**

$$T_a = \frac{A \times 10^6}{V \times T \times L}$$

Où :

A = Nombre total d'accidents

V = Débit journalier moyen annuel (DJMA)

L = Longueur de la section considérée en km

- **Taux d'accidents moyen de l'itinéraire**

$$T_m = \frac{\sum T_a(i) \times L(i)}{L}$$

Où :

$T_a(i)$ = Taux d'accidents de la section (i)

$L(i)$ = Longueur de la section (i)

L = Longueur de l'itinéraire

- **Références**

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*. Volume 1 : Étude d'impact, rapport principal, décembre 2008, 405 pages