

**Intersection route 131 et rue Principale
Notre-Dame-de-Lourdes
Rencontre avec le conseil municipal le 16 mai 2006
Document préparatoire**

Objet

Le présent document a pour objet la tenue d'une rencontre demandée par le conseil municipal de Notre-Dame-de-Lourdes au sujet de la vitesse affichée sur la route 131 à son intersection avec la rue Principale. La demande du conseil faisait suite à un accident mortel survenu le 19 juillet 2005.

Le dossier de la vitesse à cet endroit a déjà fait l'objet d'une étude datée du 12 février 2004 qui recommandait le maintien du statu quo. Les données de circulation utilisées dans l'étude avaient été obtenues par estimation. Avant de rencontrer le conseil municipal, le ministère a opté pour procéder à de nouveaux relevés de circulation afin de fournir au conseil municipal un état de situation le plus exact possible.

L'étude du 12 février 2004

L'étude était basée sur une analyse des accidents de 1990 à 2003, sur un prélèvement des vitesses pratiquées sur les approches nord et sud de l'intersection de même que sur une estimation du volume de circulation entrant à l'intersection. Elle faisait ressortir de façon marquée l'impact positif sur le bilan de sécurité de l'implantation de voies auxiliaires de virage à l'automne 1997 et des pré-signaux « Préparez-vous à arrêter » (PVA) en décembre 1998. En fonction des données de circulation alors estimées à l'intersection, soit un volume journalier entrant de 15500 véhicules/jour, le bilan de sécurité était considéré comme fort acceptable.

Les nouvelles données

Deux relevés successifs de données de circulation ont été réalisés les 30 novembre et 1 décembre 2005. Celui du 30 novembre nous donne un volume journalier entrant de 21800 véhicules/jour. Celui du 1^{er} décembre nous indique un volume de 25000 véhicules/jour. On obtient une moyenne de 23400 véhicules/jour que nous arrondirons à 23000.

Nous avons compilé les accidents à l'intersection sur une période récente de 3 ans, soit du mois d'août 2002 au mois de juillet 2005 inclusivement. Nous en avons dénombré 21, soit une moyenne de 7 par année. Nous avons aussi un croquis illustrant 20 de ces accidents à l'intersection. On y constate qu'une majorité des accidents(12), dont le mortel et les deux avec blessé grave, implique des véhicules en provenance de l'approche nord.

Analyse

Nous constatons que la baisse du nombre moyen d'accidents par année depuis les interventions de 1997 et 1998 s'est maintenue jusqu'à maintenant (juillet 2005), soit une moyenne de 7 à 8 accidents par année.

Le volume de circulation mesuré nous confirme quant à lui des chiffres pratiquement 50% supérieurs au volume estimé en 2004. On l'explique de la façon suivante :
-l'estimation provenait de volumes mesurés sur chacune des 4 branches de l'intersection, mais à une distance assez éloignée et en dehors de l'agglomération. Il nous manquait alors tout le trafic local qui passait à l'intersection, mais sans sortir du village.

Ainsi, le bilan de sécurité qui nous apparaissait fort acceptable pour un volume de circulation estimé de 15500 véhicules/jour, devient beaucoup plus performant si l'on considère un volume réel de 23000 véhicules/jour. On obtient un taux d'accident de 0,83 par million de véhicules passant à l'intersection. On le compare à un taux moyen provincial de 1,38 pour les intersections en croix, le taux critique supérieur étant évalué à 1,64 et le taux critique inférieur à 1,16. Le tableau de calcul est annexé. Le taux critique inférieur est considéré comme le taux en dessous duquel on peut considérer que les éléments routiers ne sont pas en cause dans les accidents et que toute modification a très peu de chance d'améliorer le bilan de sécurité. Elle risque cependant de le détériorer si elle est inadéquate.

Conclusions et recommandations

Pour tenter de réduire encore les quelques accrochages à angle droit qui restent, on a déjà récemment augmenté le temps « tout rouge » au changement de phase du feu de circulation. Pour ce qui est de tenter de réduire la proportion des véhicules en provenance de l'approche nord dans les accidents, les solutions ne sont pas évidentes parce que le bilan global de sécurité de l'intersection est très positif en fonction du fort volume et qu'une intervention inadéquate risquerait de l'alourdir.

2006-05-11

Le service des inventaires et du plan

Direction des Laurentides-Lanaudière