

### Les carrefours giratoires et la sécurité

De prime abord, la gravité des accidents sont moins importants aux carrefours giratoires qu'aux intersections conventionnelles contrôlées par des feux de circulation. Étant donné que la traversée d'un carrefour giratoire se fait à des vitesses plus faibles que celle d'une intersection standard, voir figure 1.

Le tableau 1 présente pourquoi un carrefour giratoire est plus sécuritaire qu'une intersection conventionnelle.

Tableau 1 Comparatif de la sécurité entre les carrefours à feux et les giratoires

CARACTÉRISTIQUES	CARREFOUR AVEC FEUX DE CIRCULATION	CARREFOURS GIRATOIRES
Typologie des accidents	Accidents à angle droit ou arrière sont les plus graves	Aucune collision de ce type
Gravité des accidents	Accidents graves lors du non-respect de la réglementation	Généralement moins grave Blessures légères Dommages matériels moins importants (DMS)
Points de conflits	Carrefour à angle droit 32 points de conflits	Réduction du nombre de points de conflits à 8
Contrôle de la vitesse	Vitesse non contrôlée ou contrôlée par réglementation, pas toujours efficace	Contrôle de la vitesse se fait naturellement avec la géométrie et non avec le dispositif de contrôle ou par réglementation
Respect de réglementation	Respect en général	Bon respect du « Cédez » si la conception est bien faite et formation adéquate des conducteurs

#### Intersection avec la côte de l'Église

##### Au niveau de la côte de l'Église

- Les éléments de sécurité présentés au tableau 1 démontre que les carrefours giratoires sont en général plus sécuritaires qu'un carrefour traditionnel. Dans le cas de la côte de l'Église, il est vrai qu'à la mise en opération du carrefour et malgré une bonne campagne de publicité et de formation adéquate, il est fort probable que le nombre d'accidents aura tendance à augmenter : à cause de la nouveauté du carrefour, de la dimension importante du carrefour, dû au fait que c'est le premier dans la région, etc. Toutefois, les conducteurs ont une bonne capacité d'apprentissage et après un certain temps, le taux d'accidents redeviendra normal.
- En période hors pointe, le carrefour à l'étude contrôlé par les feux de circulation nous apparaît moins sécuritaire pour les raisons suivantes :
  - la circulation est moins importante et la vitesse aux carrefours contrôlés par des feux de circulation aura tendance à augmenter (période de pointe AM et PM représente plus de 50% de la circulation du boulevard).

- Gravité des accidents plus importants lors des accidents à angle droit ou arrière étant donné que la vitesse aura tendance à augmenter;
  - Vitesse non-contrôlée ou contrôlée par réglementation, pas toujours efficace.
- Les deux types de carrefour permettent de satisfaire la fluidité de la circulation et offre des niveaux de service actuels et futurs variant de B à D aux heures de pointe (AM et PM) selon qu'il y a demande du mouvement exclusif pour les piétons.
- Les types de carrefour permettent d'accommoder tous les types de véhicules qui circulent dans ce secteur.

Attention, nouvel aménagement  
Carrefour giratoire à 500 m  
Ralentissez, on tourne!

**GENIVAR**  
des gens constructifs

# ANALYSE DES VITESSES

V moy = 92,9 km/h 85e centile = 102	V moy = 62,4 km/h 85e centile = 72	V moy = 45,8 km/h 85e centile = 52	V moy = 21,4 km/h 85e centile = 26
--	---------------------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------

À 600 m

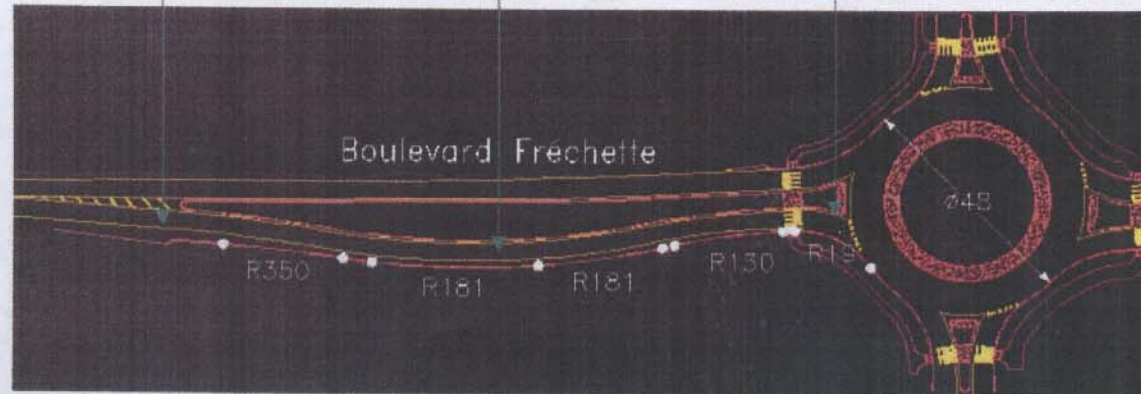


Figure 1