

NOTE TECHNIQUE

DESTINATAIRE : Monsieur Gilles Bourque
Chef du Service des inventaires et du plan
Direction de l'Estrie

RÉDIGÉ PAR : Marie-France Bergeron, ing.
COLLABORATION : Danielle Beaumont, t.t.p.p.
Pierre Gagné, T.p.p.

DATE : Le 2 octobre 2006

OBJET : **Mise à jour des données d'accidents pour la
période 2001 à 2005**
N/Réf. : 5.6.0/02/410-01-050

Accidents en sécurité routière

La mise à jour des données des accidents a été réalisée pour la dernière période complète de 5 ans soit du premier janvier 2001 au 31 décembre 2005. La méthodologie utilisée est identique à celle détaillée dans l'étude d'impact. Le secteur étudié concerne le trajet de transit actuel. Ce trajet est analysé soit en intersections ou en tronçons.

1. Tronçons

Le trajet analysé identifie de façon générale 21 secteurs en tronçons et 10 secteurs en intersection. Les intersections sont détaillées dans la section suivante.

Période 1998 à 2002

La majorité de ces secteurs ont un taux d'accidents inférieur au taux d'accidents moyen à l'exception de trois secteurs qui ont un taux d'accidents égal ou supérieur au taux d'accidents moyen. Ce sont les secteurs 14, 16 et 21.

De plus, pour cette période, on note trois autres secteurs dont l'indice de gravité est élevé, soit les secteurs 5, 11 et 20. Voir la description de ces secteurs à l'annexe A.

En recherchant les concentrations d'accidents dans ces 21 secteurs, trois secteurs ressortent. Ils sont détaillés à l'annexe B et proviennent des secteurs 10, 15 et 21.

Période 2001 à 2005

De façon générale, le constat des secteurs en tronçons est relativement semblable. Des 21 tronçons, le secteur 14 soit la route 108 entre la rue Massawippi et la rue Collège (Belvidère) est devenu critique avec un taux d'accidents supérieur au taux critique. Les deux autres tronçons 16 et 21, dont le taux d'accidents était supérieur au taux moyen ont maintenant un taux inférieur au taux moyen.

Les trois secteurs qui avaient un indice de gravité élevé, 5, 11 et 20 ont maintenant un indice plus bas indiquant que la proportion des accidents avec blessures est plus faible. Par contre, deux autres secteurs, soit le 3 et le 17 ont un indice de gravité élevé.

Les trois secteurs qui ressortaient avec une grande concentration d'accidents sont encore problématiques avec un taux d'accidents supérieur au taux critique.

2. Intersections

Période 1998 à 2002

L'analyse des accidents qui couvre la période de 1998 à 2002, identifiait 9 intersections sur 10 qui avaient un taux d'accidents supérieurs au taux moyens. De plus, 6 de ces intersections avaient un taux d'accidents supérieur au taux critique.

Période 2001 à 2005

Pour la période 2001 à 2005, 7 intersections ont un taux d'accidents supérieurs au taux moyen et 5 de ces intersections ont un taux d'accidents supérieur au taux critique.

Aux deux intersections C et G, le taux d'accidents était supérieur au taux moyen et est maintenant inférieur. L'intersection C située sur la route 108 à l'intersection de la Montée d'express a été reconstruite en 2000, ce qui peut expliquer l'amélioration du bilan. Le cas de l'intersection G, sur la route 108 à la jonction du chemin McDonald, est différent. Le taux d'accidents a diminué, par contre, l'indice de gravité est élevé.

Parmi les 6 intersections ayant un taux d'accidents supérieur au taux critique, 5 intersections sont restées des sites critiques. La sixième, soit l'intersection du boulevard de l'Université, s'est légèrement améliorée pour avoir un taux d'accidents tout juste sous le taux critique.

On peut remarquer qu'à l'intersection A, à la jonction de l'autoroute 410 et du boulevard de l'Université, le taux d'accidents qui était près du taux critique est maintenant de beaucoup supérieur au taux critique et que le nombre d'accidents a doublé.

Nous avons ajouté à notre analyse l'intersection du boulevard de l'Université et de la rue Galt car le projet du contournement modifie cette intersection. L'analyse de la période 2001 à 2005 confirme que le taux d'accidents est supérieur au taux critique.

3. Nombre d'accidents

Voici un tableau résumant le nombre d'accidents selon la gravité pour les deux périodes à l'étude.

Gravité	1998 à 2002	2001 à 2005
Mortels	7	4
Blessés graves	22	30
Blessés légers	206	261
Dommages matériels	713	688
Total	948	983

Malgré une diminution du nombre d'accidents mortels, le nombre d'accidents avec blessures corporelles a augmenté de 25%, soit de 235 accidents à 295. Le nombre d'accidents avec dommages matériels seulement a diminué de près de 4% passant de 713 à 688. Par contre, depuis 1999, la loi n'oblige plus les policiers à faire des rapports d'accidents dans tous les cas, mais seulement lorsque :*

✓ *L'accident implique un véhicule routier en mouvement et*

- ✓ *L'accident est survenu sur tout chemin ou terrain et*
- ✓ *L'accident comporte :*
 - *des dommages corporels OU;*
 - *des dommages matériels de plus de 1000\$ et un véhicule lourd qui n'est pas un autobus affectés au transport urbain est impliqué OU;*
 - *des dommages matériels de plus de 1000\$ et l'accident est survenu sur une route dont le ministère des Transports est responsable OU;*
 - *des dommages matériels de plus de 1000\$ et l'accident est survenu dans les 100 mètres donnant accès à une route dont le ministère des Transports est responsable OU;*
 - *des dommages matériels et corporels donnant lieu à un délit de fuite.*

Nous avons remarqué que depuis la mise en vigueur de cette nouvelle loi, les gens signalent de moins en moins les collisions lorsqu'il n'y a pas de blessés. Il est difficile de chiffrer la quantité d'accidents qui ne sont pas rapportés car nous n'avons pas de comparables.

4. Conclusion

De façon générale, le patron des accidents pour la période 2001 à 2005 situés sur le trajet de transit actuel, ressemble à celui de la période 1998 à 2002. Le nombre d'accidents avec blessures corporelles a augmenté et le nombre total d'accidents aussi. Par contre, lorsqu'on localise les accidents en fonction des débits, on note sensiblement le même nombre de secteurs problématiques.

Marie-France Bergeron, ing.