

Mise à jour de l'étude d'impact sur l'environnement
Réaménagement de l'axe routier 173/277 entre Pintendre et Saint-Henri

172

DA5

Réaménagement de l'axe routier 173/277 sur le territoire de la Ville de Lévis (Pintendre) et de la Municipalité de Saint-Henri

Accidents survenus sur deux périodes consécutives de 3 ans

Lévis

6211-06-021

Gravité des accidents - 1er août 1995 au 31 juillet 1998 ⁽¹⁾								
Années	Mortels		Blessés		Dommages matériels		Total	
	total	%	total	%	total	%	total	%
août 95/juillet96			13	30%	30	70%	43	100%
août 96/juillet97			10	22%	36	78%	46	100%
août 97/juillet 98	1	2%	15	33%	30	65%	46	100%
Total	1	1%	38	28%	96	71%	135	100%

Gravité des accidents - 1er août 1998 au 31 juillet 2001 ⁽²⁾								
Années	Mortels		Blessés		Dommages matériels		Total	
	total	%	total	%	total	%	total	%
août 98/juillet 99	3	3%	21	24%	62	72%	86	100%
août 99/juillet 00			26	26%	75	74%	101	100%
août 00/juillet 01			32	33%	66	67%	98	100%
Total	3	1%	79	28%	203	71%	285	100%

(1) Période couverte par l'étude d'impact sur l'environnement.

(2) Période de 3 ans consécutives à la période analysée initialement par l'étude d'impact.

Constat : Le nombre d'accidents s'est accru de 111 % entre les deux périodes.

Mise à jour de l'étude d'impact sur l'environnement
Réaménagement de l'axe routier 173/277 entre Pintendre et Saint-Henri

Répartition des accidents durant les mois de l'année
survenus sur deux périodes consécutives de 3 ans

Gravité des accidents - 1er août 1995 au 31 juillet 1998								
Mois	Mortels		Blessés		Dommmage matériel		Total	
	total	%	total	%	total	%	total	%
Janvier			5	13%	12	12%	17	12%
Février			7	18%	9	9%	16	12%
Mars			6	16%	14	14%	20	15%
Avril			1	3%	4	4%	5	4%
Mai			3	8%	4	4%	7	5%
Juin				0%	6	6%	6	4%
Juillet	1	100%	1	3%	8	8%	10	7%
Août			2	5%	7	7%	9	7%
Septembre			1	3%	3	3%	4	3%
Octobre				0%	9	9%	9	7%
Novembre			3	8%	10	10%	13	9%
Décembre			9	24%	12	12%	21	15%
Total	1	100%	38	100%	98	100%	137	100%

Gravité des accidents - 1er août 1998 au 31 juillet 2001								
Mois	Mortels		Blessés		Dommmage matériel		Total	
	total	%	total	%	total	%	total	%
Janvier			8	10%	28	14%	36	13%
Février			8	10%	21	10%	29	10%
Mars			6	8%	25	12%	31	11%
Avril			7	9%	12	6%	19	7%
Mai			5	6%	15	7%	20	7%
Juin			8	10%	10	5%	18	6%
Juillet			7	9%	10	5%	17	6%
Août	2	67%	3	4%	12	6%	17	6%
Septembre			7	9%	15	7%	22	8%
Octobre			4	5%	10	5%	14	5%
Novembre	1	33%	5	6%	18	9%	24	8%
Décembre			11	14%	27	13%	38	13%
Total	3	100%	79	100%	203	100%	285	100%

Mise à jour de l'étude d'impact sur l'environnement
Réaménagement de l'axe routier 173/277 entre Pintendre et Saint-Henri

Types et gravité des accidents sur le tronçon à l'étude
survenus sur deux périodes de 3 ans consécutives

1er août 1995 au 31 juillet 1998

Code d'Impact (*)	Accidents Mortels	Accidents avec blessés	avec dommages matériel seulement	TOTAL	
1			1	1	1%
2			1	1	1%
3 (collision arrière)		9	27	36	26%
4 (virage à gauche face à vent.)	1	4	2	7	5%
5			1	2	1%
8			5	5	4%
9 (collision à angle droit à l'intersection)		6	7	13	9%
10 (collision frontale)		7	5	12	9%
12			1	1	1%
15		2	5	7	5%
16		2	4	6	4%
88		5	14	19	14%
99		2	17	19	14%
XX		1	8	9	7%
Total	1	38	98	137	100%

(*) Voir les codes d'impact à la page 5 de 5.

1er août 1998 au 31 juillet 2001

Code d'Impact	Accidents Mortels	Accidents avec blessés	avec dommages matériel seulement	TOTAL	
1			4	4	1%
2			4	4	1%
3 (collision arrière)		12	22	34	12%
4 (virage à gauche face à vent.)		7	8	15	5%
5		1	1	2	1%
6		1	4	5	2%
7		1	3	4	1%
8			2	2	1%
9 (collision à angle droit à l'intersection)	2	6	16	24	8%
10 (collision frontale)	1	7	5	13	5%
11			3	3	1%
12		1	6	7	2%
15		10	11	21	7%
16		10	9	19	7%
88		18	40	58	20%
99		3	59	62	22%
XX		2	6	8	3%
Total	3	79	203	285	100%

Légende :

Collision pouvant être évitée ou atténuée par la présence d'un terre-plein central

Constats sur les deux périodes consécutives de 3 ans :

- Le nombre de collisions pouvant être évitées ou atténuées par la présence d'un terre-plein central est passé de 58 à 75, soit une augmentation de 29 %.
- Le nombre de collisions reliées aux manœuvres de virage à gauche est passé de 10 à 28, soit une hausse de 180 %.
- Le nombre de collisions frontales est resté à peu près stable.
- Le nombre de collisions arrières est resté à peu près stable.
- Le nombre d'événements n'impliquant qu'un seul véhicule est passé de 32 à 98, soit une augmentation de plus de 200 %.

Mise à jour de l'étude d'impact sur l'environnement
Réaménagement de l'axe routier 173/277 entre Pintendre et Saint-Henri

Accidents survenus sur deux périodes de 3 ans
Comparaison avant-après sur le tronçon réaménagé
à 4 voies divisées entre Harlaka et des Sables à Pintendre

Code d'Impact ^(*)	TOTAL AVANT ⁽¹⁾		TOTAL APRÈS ⁽²⁾	
1, 6, 11, 14 (virages à droite)	7	4%	4	3%
4, 5, 7, 12, 13 (virages à gauche)	15	8%	5	4%
2, 8 (dépassement, changement de voie)	8	4%	10	8%
3 (collision arrière)	59	31%	37	31%
9 (collision à angle droit)	32	17%	18	15%
10 (collision frontale)	15	8%	2	2%
15, 16, 88 (un véhicule quitte la chaussée)	37	20%	17	14%
99 (autre type de collision)	15	8%	26	22%
XX (non spécifié)			1	1%
Total	188	100%	120	100%

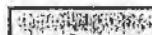
(*) Voir les codes d'impact à la page 5 de 5.

(1) 1er janvier 1991 au 31 décembre 1993; période couverte par l'étude d'opportunité de 1995.

(2) 1er janvier 1999 au 31 décembre 2001; après les travaux réalisés de 1995 à 1998 inclusivement.

Légende :

Collision pouvant être évitée ou atténuée par la présence d'un terre-plein central



Constats de la situation après l'aménagement du terre-plein central versus avant :

- Baisse du nombre total d'accidents de 36 % après l'aménagement du terre-plein central.
- Le nombre de collisions pouvant être évitées ou atténuées par la présence d'un terre-plein central est passé de 89 à 44, soit une diminution de 51 %.
- Le nombre de collisions reliées aux manœuvres de virage à gauche est passé de 15 à 5, soit une diminution de 67 %.
- Le nombre de collisions frontales est passé de 15 à 2, soit une diminution de 87 %.
- Le nombre de collisions arrières est passé de 59 à 37, soit une réduction de 37 %.
- Les collisions n'impliquant qu'un seul véhicule sont passées de 37 à 17, soit une diminution de 54 %.
- Les collisions reliées aux manœuvre de dépassement et de changement de voie sont passées de 8 à 10, soit une hausse de 25 %.
- Les collisions des autres types sont passées de 15 à 26, soit une augmentation de 73 %.

CODE D'IMPACT A50

Il est important de choisir le code d'impact le plus approprié. Ce code doit être inscrit une seule fois par accident, et sur la première feuille du rapport.

Les codes d'impacts (01 à 16) déterminent le mouvement du ou des véhicules. Le code 15, 16 ou 88, doit être inscrit lorsqu'un seul véhicule est impliqué.

- | | |
|---|---|
|  | 01 Les deux véhicules se dirigent dans le même sens: l'impact se produit lorsque celui circulant du côté gauche effectue un virage vers sa droite pour s'engager dans une direction différente. |
|  | 02 Les deux véhicules se dirigent dans le même sens: l'impact se produit lorsque l'un frôle l'autre en le dépassant par la gauche ou en changeant de voie de gauche à droite. |
|  | 03 Les deux véhicules se dirigent dans le même sens: l'impact se produit lorsque l'un s'approche de l'autre en venant par l'arrière. |
|  | 04 Les deux véhicules se dirigent dans les sens inverses: l'impact se produit lorsque l'un des deux effectue un virage vers sa gauche pour s'engager dans une direction différente. |
|  | 05 Les deux véhicules se dirigent l'un vers l'autre dans des directions qui se croisent: l'impact se produit lorsque celui venant du côté gauche effectue un virage vers sa gauche pour s'engager sur la même chaussée et dans le même sens que l'autre véhicule. |
|  | 06 Les deux véhicules se dirigent l'un vers l'autre dans des directions qui se croisent: l'impact se produit lorsque celui venant du côté droit effectue un virage vers sa droite pour s'engager sur la même chaussée et dans le même sens que l'autre véhicule.

Cette case inclut également les accidents survenant sur les voies d'accès de boulevards et d'autoroutes. |
|  | 07 Les deux véhicules se dirigent dans le même sens: l'impact se produit lorsque celui circulant à droite effectue un virage vers sa gauche. |
|  | 08 Les deux véhicules se dirigent dans le même sens: l'impact se produit lorsque l'un frôle l'autre en le dépassant par la droite ou en changeant de voie de droite à gauche. |
|  | 09 Les deux véhicules se dirigent l'un vers l'autre dans des directions qui se croisent; l'impact se produit lorsque les deux véhicules s'engagent dans l'intersection sans changer de direction. |
|  | 10 Les deux véhicules se dirigent dans des sens inverses: l'impact se produit lorsque l'un s'approche de l'autre en venant de l'avant (collision frontale). |

CODE D'IMPACT A50 SUITE

- | | |
|---|---|
|  | 11 Les deux véhicules se dirigent l'un vers l'autre dans des directions qui se croisent: l'impact se produit lorsque celui venant du côté gauche effectue un virage vers sa droite pour s'engager sur la même chaussée et en sens inverse de l'autre véhicule. |
|  | 12 Les deux véhicules se dirigent l'un vers l'autre dans des directions qui se croisent: l'impact se produit lorsque celui venant du côté droit effectue un virage vers sa gauche pour s'engager sur la même chaussée et en sens inverse de l'autre véhicule. |
|  | 13 Les deux véhicules circulent côte à côte et effectuent simultanément un virage à gauche; l'impact se produit lorsque les deux véhicules se touchent. |
|  | 14 Les deux véhicules circulent côte à côte et effectuent simultanément un virage à droite; l'impact se produit lorsque les deux véhicules se touchent. |
|  | 15 Véhicule seul quittant la chaussée vers la gauche. |
|  | 16 Véhicule seul quittant la chaussée vers la droite. |
| | 88 Pour tous les accidents impliquant un seul véhicule dont le code d'impact est différent des codes 15 ou 16. |
| | 99 Pour tous les accidents impliquant plus d'un véhicule dont le code d'impact est différent des codes 01 à 14.

* Lorsqu'un des deux premiers véhicules impliqués dans l'accident est un véhicule stationné, inscrire 99. |