

**173**

**DA6**

Déviation de la route 117 sur le territoire  
de la municipalité de L'Annonciation

L'Annonciation

6211-06-0H5

# Ministère des Transports

**Route 117 – Contournement de L'annonciation  
Mise à jour du volet sécurité routière  
Rapport présenté à la Commission d'enquête**

Michel Charbonneau, ing.  
Octobre 2002

## 1 Introduction

Ce rapport présente la mise à jour de l'étude d'impact sur la sécurité routière du projet de contournement de la route 117 dans le village de L'Annonciation.

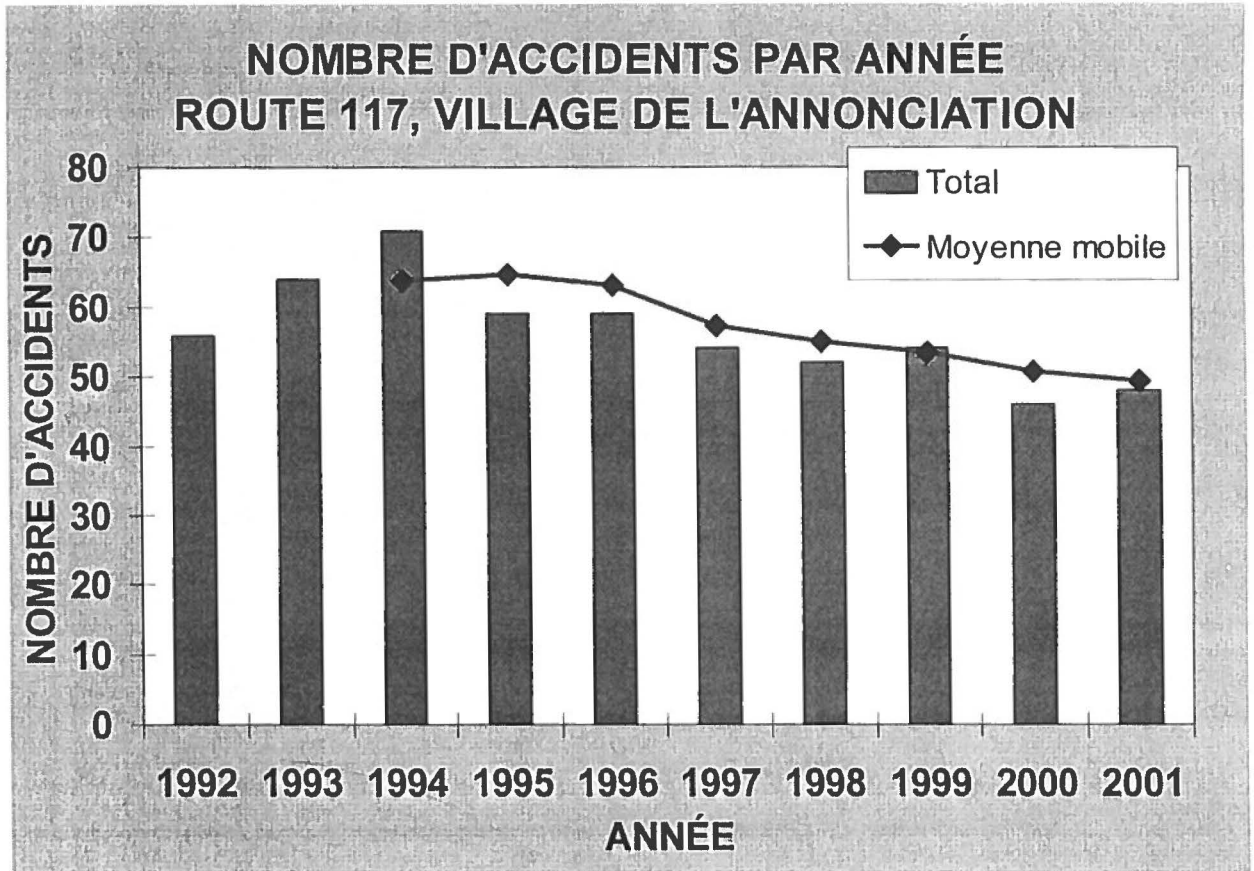
Dans un premier temps, nous allons comparer les accidents qui se sont produits entre 1995 et 2001 et ceux prédits par l'étude de justification. Dans un deuxième temps, nous allons évaluer les conséquences de la différence entre les valeurs relevées et les valeurs estimées, sur les conclusions de l'étude d'impact.

## 2 Mise à jour

### 2.1 Le nombre d'accidents

Pour les accidents entre 1992 et 1994, nous avons utilisé les données d'accidents de l'étude de justification. Pour ce qui est des accidents qui sont survenus entre 1995 et 2002, nous avons recueilli ceux-ci dans la base de données des accidents de la Société de l'assurance automobile du Québec. Les résultats vous sont présentés au tableau suivant :

Gravité des accidents par année Route 117 Village de L'Annonciation								
Années	Mortels	%	Blessés	%	DMS	%	Total	%
1992	1	25,0	6	8,7	49	10,0	56	9,9
1993	0	0,0	5	7,2	59	12,0	64	11,4
1994	2	50,0	6	8,7	63	12,9	71	12,6
1995	1	25,0	7	10,1	52	10,6	60	10,7
1996	0	0,0	7	10,1	51	10,4	58	10,3
1997	0	0,0	7	10,1	47	9,6	54	9,6
1998	0	0,0	8	11,6	44	9,0	52	9,2
1999	0	0,0	5	7,2	49	10,0	54	9,6
2000	0	0,0	6	8,7	40	8,2	46	8,2
2001	0	0,0	12	17,4	36	7,3	48	8,5
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>100%</b>	<b>69</b>	<b>100%</b>	<b>490</b>	<b>100%</b>	<b>563</b>	<b>100%</b>



À la lectures de ces données, on peut constater les éléments suivants:

- La moyenne annuelle des accidents a eu tendance à diminuer depuis 1994.
- La moyenne des accidents est passée de 57 (1992-94) à 53 (1995-001). Baisse de -7 %
- Il n'y a eu aucun accident mortel depuis 1995.
- L'année 2001 en est une exceptionnelle en terme d'accidents avec blessés, soit 12, alors que la moyenne est de 7.
- L'année 2000 est celle où il y a eu le moins d'accidents, soit 46, alors que la moyenne globale est de 56.

Si l'on compare le total d'accidents entre 1992 et 2001 prédits par le modèle utilisé dans l'étude de justification et le total des accidents recueillis par les corps policiers pour la même période, on obtient le tableau suivant :

**Comparaisons entre le total des accidents  
prédits et ceux recueillis par la SAAQ  
Village de L'Annonciation**

Années	Total accidents SAAQ	des Total accidents model	des différence
1992	56	56	0
1993	64	64	0
1994	71	71	0
1995	60	74	14
1996	58	77	19
1997	54	80	26
1998	52	83	31
1999	54	86	32
2000	46	89	43
2001	48	92	44
<b>Total</b>	<b>563</b>	<b>770</b>	<b>207</b>

On constate qu'il y a d'importantes variations annuelles entre le nombre d'accidents prédits par le modèle et ceux recueillis par les corps policiers. Globalement le modèle a surestimé le nombre d'accidents de 30 %. Les différences s'expliquent par le fait qu'il y a eu une baisse des accidents dans l'ensemble de la province et ceci est particulièrement important pour les accidents mortels (on ne pouvait prévoir une telle baisse).

## 2.2 Les accidents et les contournements

L'évaluation des accidents sur les projets de contournements sont effectuée à l'aide des taux d'accidents. Les taux d'accidents sont fonction du nombre d'accidents, du débit et de la longueur de la section de route à l'étude.

L'équation est la suivante :

$$T_a = A \times 106 / (Q \times T \times L) \text{ ou}$$

$$T_a = \text{taux d'accidents (acc./106 véh.-km)}$$

$$A = \text{nombre d'accidents durant la période considérée (acc.)}$$

$$Q = \text{débit journalier moyen (DJM) de la période (véh./jour)}$$

$$T = \text{nombre de jours de la période (jour)}$$

$$L = \text{longueur de la section (km)}$$

Le taux d'accidents varie en fonction des caractéristiques, (géométrique, milieu) de la route et pour le projet de contournement les taux sont :

Taux des routes nationales		
2 voies- 2 sens Urbain	2 voies- 2 sens Rural	4 voies divisées
2,2 Mveh/km	1,31 Mveh/km	0,8 Mveh/km

Ces valeurs permettent d'évaluer l'ampleur des avantages de la construction d'un contournement. Il faut souligner, ici, que lorsque l'on construit un contournement, la route contournée demeure et il survient des accidents sur cette dernière. Pour le calcul des avantages, il faut tenir compte de ce fait et dans la comparaison entre le statu quo avec et la construction d'un contournement. Pour ce faire, nous additionnons les accidents survenus dans le contournement et les accidents sur la route contournée.

Les résultats mis à jour ont donné les résultats suivants :

Prévision de l'impact des contournements sur le nombre des accidents Route 117 Village de L'Annonciation							
	Village statu quo	Total village + 2 voies	Total village + 4 voies	Différence entre le statu quo et les contournements		% de réduction entre le statu quo et les contournements	
				2 voies	4 voies	2 voies	4 voies
1992	56	18	14	38	42	67%	75%
1993	64	19	15	45	49	70%	77%
1994	71	20	15	51	56	72%	79%
1995	60	20	16	40	44	67%	74%
1996	58	20	15	38	43	66%	74%
1997	54	20	15	34	39	64%	72%
1998	52	20	16	32	36	62%	70%
1999	54	20	16	34	38	62%	71%
2000	46	22	17	24	29	53%	64%
2001	48	23	18	25	30	52%	63%
<b>Total</b>	<b>563</b>	<b>201</b>	<b>156</b>	<b>362</b>	<b>407</b>	<b>64%</b>	<b>72%</b>
				<b>% Réduction selon l'étude</b>		<b>64%</b>	<b>70%</b>

Encore ici, il y a une grande variation annuelle mais dans l'ensemble, les résultats obtenus dans l'étude d'opportunité sont comparables à la réalité.

### **3 Impact de la mise sur les conclusions**

La mise à jour des données d'accidents montre que les études ont surestimé la gravité et le nombre d'accidents et qui influe sur la rentabilité du projet. Toutefois, les proportions sont respectées entre les avantages d'un contournement sur le statu quo, ce qui confirme les résultats de l'analyse multicritère et de l'ensemble du projet.