

**Pour consultation
sur place seulement**

174

DA17

Déviation de la route 117 sur le territoire
de la municipalité de Labelle

Labelle

6211-06-012

Ministère des Transports

**Route 117 – Contournement de Labelle
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 la municipalité de Labelle.

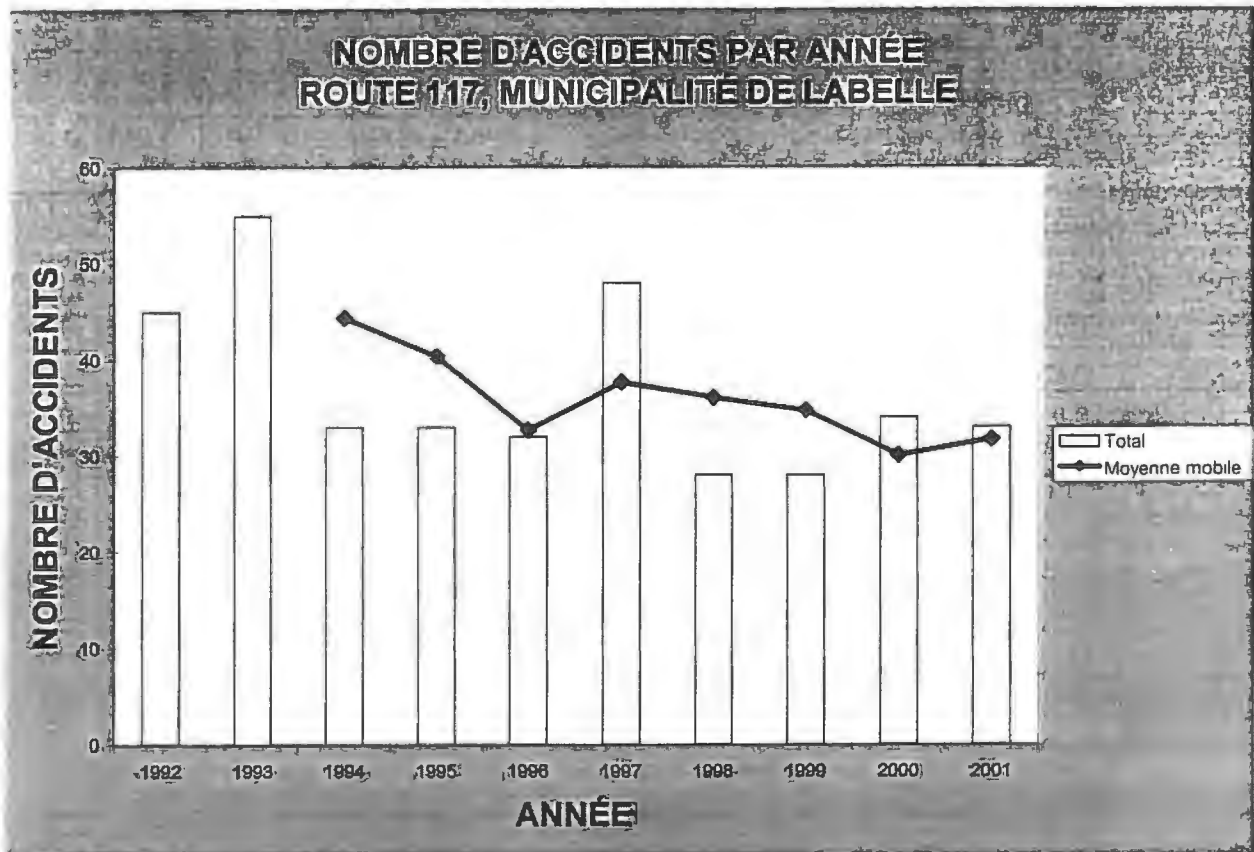
Dans un premier temps, nous allons comparer les accidents qui se sont produits entre 1995 et 2001 et ceux prédits par l'étude de justification. Dans un deuxième temps, nous allons évaluer les conséquences de la différence entre les valeurs relevées et les valeurs estimées, sur les conclusions de l'étude 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 Municipalité de Labelle								
Années	Mortels	%	Blessés	%	DMS	%	Total	%
1992	1	25,0	6	11,1%	38	21,0%	45	19,1%
1993	0	0,0	8	14,8%	47	26,0%	55	23,3%
1994	2	50,0	8	14,8%	23	12,7%	33	14,0%
1995	1	25,0	7	13,0%	25	13,8%	33	14,0%
1996	0	0,0	5	9,3%	27	14,9%	32	13,6%
1997	0	0,0	3	5,6%	45	24,9%	48	20,3%
1998	0	0,0	10	18,5%	18	9,9%	28	11,9%
1999	0	0,0	8	14,8%	20	11,0%	28	11,9%
2000	0	0,0	12	22,2%	22	12,2%	34	14,4%
2001	0	0,0	9	16,7%	24	13,3%	33	14,0%
Total	1	25	54	100%	181	100%	236	100%



À la lecture 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 44 (1992-1994) à 33 (1995-2001). Baisse de -25 %
- Il n'y a eu aucun accident mortel depuis 1995.
- L'année 2000 en est une exceptionnelle en terme d'accidents avec blessés, soit 12, alors que la moyenne est de 8.
- Les années 1998 et 1999 sont celles où il y a eu le moins d'accidents, soit 28, alors que la moyenne globale est de 37.

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
Municipalité de Labelle**

Années	Total des accidents SAAQ	Total des accidents Modèle	différence
1992	45	45	0
1993	55	55	0
1994	33	33	0
1995	33	48	15
1996	32	49	17
1997	48	51	3
1998	28	53	25
1999	28	55	27
2000	34	56	22
2001	33	58	25
Total	369	503	134

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 36 %. 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 le contournement

L'évaluation des accidents sur le projet de contournement est 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 :

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

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

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

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

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

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

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 du contournement sur le nombre des accidents							
Route 117							
Municipalité de Labelle							
	Village statu quo	Total village + 2 voies	Total village + 4 voies	Différence entre le statu quo et le contournement		% de réduction entre le statu quo et le contournement	
				2 voies	4 voies	2 voies	4 voies
1992	45	21	15	24	30	53%	66%
1993	55	23	17	32	38	58%	69%
1994	33	25	18	8	15	24%	45%
1995	33	26	19	7	14	21%	43%
1996	32	26	18	6	14	20%	42%
1997	48	26	18	22	30	47%	61%
1998	28	26	19	2	9	7%	33%
1999	28	26	19	2	9	6%	32%
2000	34	26	19	8	15	23%	44%
2001	33	28	20	5	13	15%	39%
Total	369	253	183	116	186	31%	50%
				% Réduction selon l'étude		46%	56%

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 ce qui influe sur la rentabilité du projet. Toutefois, les proportions sont respectées entre les avantages d'un contournement et le statu quo, ce qui confirme les résultats de l'analyse multicritère et de l'ensemble du projet.