

Tableau 6.1 : Synthèse des résultats

MOUVEMENT	INDICES DE SÉCURITÉ (ACCIDENTS CORPORELS SEULEMENT)	DESCRIPTION DES ÉLÉMENTS AYANT UNE INFLUENCE SUR LA SÉCURITÉ	NOMBRE TOTAL DE COLLISIONS ESTIMÉ/ANNÉE (ACCIDENTS CORPORELS SEULEMENT)		CONSTAT
			COMPLEXE ACTUEL	COMPLEXE PROPOSÉ	
A 720 Ouest avant l'échangeur Turcot	0,18 (0,19)	<ul style="list-style-type: none"> Élargissement des accotements à 3 mètres. 	9,02 (2,12)	1,73 (0,51)	Gain en sécurité
B 720 Ouest vers 15 Sud	1,75 (1,17)	<u>Accidents totaux</u> <ul style="list-style-type: none"> Longueur totale du mouvement augmente de 0,87 km à 1,45 km due au déplacement de la bretelle à l'extérieur du complexe Turcot, contrairement à l'actuelle bretelle qui est située à l'intérieur. Géométrie proposée de la bretelle offre un gain en sécurité en raison de l'augmentation du rayon de courbure de la bretelle (140 m à 190 m). 	4,08 (1,54)	8,18 (2,05)	Pas de gain ou de perte
C 720 Ouest vers 20 Ouest	1,08 (1,11)	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration des FMA due à l'élargissement des accotements à 3 m, ce qui offre un gain en sécurité; toutefois, l'augmentation de la longueur (4,00 à 4,24 km) du mouvement accentue l'exposition au risque, ce qui ne permet d'apprécier le gain. 	49,79 (8,57)	54,36 (10,03)	Pas de gain ou de perte
D 720 Ouest vers 15 Nord	0,78 (0,13)	<u>Accidents totaux</u> <ul style="list-style-type: none"> Élargissement des voies de circulation de 3,57 à 4,3 et augmentation du rayon de courbure, de 317 m à 360 m, offrent un petit gain en sécurité. <u>Accidents avec dommages corporels</u> <ul style="list-style-type: none"> Réduction significative des accidents impliquant des blessures. 	4,32 (1,16)	3,97 (0,22)	Gain en sécurité

MOUVEMENT	INDICES DE SÉCURITÉ (ACCIDENTS CORPORELS SEULEMENT)	DESCRIPTION DES ÉLÉMENTS AYANT UNE INFLUENCE SUR LA SÉCURITÉ	NOMBRE TOTAL DE COLLISIONS ESTIMÉ/ANNÉE (ACCIDENTS CORPORELS SEULEMENT)		CONSTAT
			COMPLEXE ACTUEL	COMPLEXE PROPOSÉ	
E 15 Sud vers 20 Ouest	0,68 (0,01)	<u>Accidents totaux</u> <ul style="list-style-type: none"> Réduction du rayon de courbure de 212 à 190 ne réduit pas le niveau de sécurité. <u>Accidents avec dommages corporels</u> <ul style="list-style-type: none"> Réduction significative des accidents impliquant des blessures. 	1,84 (0,47)	1,68 (0,01)	Gain en sécurité
F 15 Nord vers 20 Ouest	Tout le mouvement 3,55 (2,65) Courbe seulement 0,97 (0,01)	<u>Accidents totaux</u> <ul style="list-style-type: none"> Longueur de la bretelle augmente de 0.20 km à 0.84 km due au déplacement de la bretelle à l'extérieur du complexe Turcot, contrairement à l'actuelle bretelle qui se situe à l'intérieur. Cette modification est nécessaire pour permettre la convergence de la voie du coté droit de l'autoroute 20, laquelle offre dorénavant des voies dans le sens traditionnel de la circulation. Augmentation de la pente verticale de la bretelle (3% à 6%) et de la diminution du rayon de courbure (145 m à 135 m) ne dégradent pas la sécurité. <u>Accidents avec dommages corporels</u> <ul style="list-style-type: none"> Si la courbe est analysée de façon isolée dans ce mouvement, un gain en sécurité est noté pour les accidents impliquant des blessures. 	1,46 (0,34)	Tout le mouvement 7,93 (1,58) Courbe seulement 2,16 (0,01)	Pas de gain ou de perte
G Portion Angrignon	0,44 (0,21)	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration générale du mouvement due principalement à la diminution de l'exposition au risque par la réduction de la longueur des tronçons (4,46 à 0,79 km). 	9,05 (3,74)	4,25 (0,84)	Gain en sécurité

MOUVEMENT	INDICES DE SÉCURITÉ (ACCIDENTS CORPORELS SEULEMENT)	DESCRIPTION DES ÉLÉMENTS AYANT UNE INFLUENCE SUR LA SÉCURITÉ	NOMBRE TOTAL DE COLLISIONS ESTIMÉ/ANNÉE (ACCIDENTS CORPORELS SEULEMENT)		CONSTAT
			COMPLEXE ACTUEL	COMPLEXE PROPOSÉ	
H 20 Est vers 720 Est	1,30 (1,17)	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration globale des FMA due à l'élargissement des accotements à 3 mètres, ce qui offre un gain en sécurité; toutefois, l'augmentation de la longueur du mouvement (de 3,89 à 4,64 km) accentue l'exposition au risque, ce qui ne permet pas d'obtenir un gain ou une perte en sécurité. 	53,58 (9,27)	70,39 (11,48)	Pas de gain ou de perte
I 20 Est vers 15 Sud	0,78 (0,19)	<p><u>Accidents totaux</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Réduction du rayon de courbure de la bretelle (349 à 300 m) ne réduit pas le niveau de sécurité pour l'ensemble du mouvement. <p><u>Accidents avec dommages corporels</u></p> Réduction des accidents impliquant des blessures.	2,48 (0,67)	2,47 (0,19)	Gain en sécurité
J 720 Est après l'échangeur Turcot	0,15 (0,20)	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration globale du mouvement due à l'élargissement des accotements à 3 mètres. 	4,33 (0,98)	0,70 (0,37)	Gain en sécurité
K Sortie Atwater	0,62 (0,17)	<ul style="list-style-type: none"> Maintien du niveau de sécurité; la géométrie proposée est identique au réseau actuel; Faible diminution du nombre de collisions s'explique par la diminution des débits dans la bretelle. 	0,98 (0,25)	0,84 (0,06)	Pas de gain ou de perte
L 15 Sud vers 720 Est	0,45 (0,12)	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration du mouvement due à l'augmentation du rayon de courbure de la bretelle (232 à 350 m). 	2,08 (0,43)	1,11 (0,07)	Gain en sécurité
M 15 Sud vers 720 Est	0,94 (0,44)	<p><u>Accidents totaux</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Augmentation de la pente verticale dans la bretelle de 1,1 à 4,0 %. 	8,55 (2,49)	8,77 (1,35)	Gain en sécurité

MOUVEMENT	INDICES DE SÉCURITÉ (ACCIDENTS CORPORELS SEULEMENT)	DESCRIPTION DES ÉLÉMENTS AYANT UNE INFLUENCE SUR LA SÉCURITÉ	NOMBRE TOTAL DE COLLISIONS ESTIMÉ/ANNÉE (ACCIDENTS CORPORELS SEULEMENT)		CONSTAT
			COMPLEXE ACTUEL	COMPLEXE PROPOSÉ	
		<ul style="list-style-type: none"> Diminution de la largeur des accotements passant de 1,51 à 1,0 et de 0,92 à 0,5 m pour les accotements extérieur et intérieur respectivement. Augmentation du rayon de courbure de la bretelle de 330 à 410 m. <p><u>Accidents avec dommages corporels</u> Réduction des accidents impliquant des blessures.</p>			
N 15 Nord	0,70 (0,67)	<ul style="list-style-type: none"> Élargissement des accotements à 3 m pour l'ensemble du mouvement; Augmentation du rayon de courbure à l'échangeur De La Vérendrye de 320 à 460 m. 	26,33 (4,68)	18,97 (3,54)	Gain en sécurité
O Échangeur De La Vérendrye	0,47 (0,04)	<p><u>Accidents totaux</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Diminution importante de la longueur totale des mouvements, ce qui diminue l'exposition au risque (1.55 à 0.58 km). <p><u>Accidents avec dommages corporels</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Réduction des accidents impliquant des blessures. 	6,61 (1,72)	3,35 (0,07)	Gain en sécurité
P Bretelle entrée Girouard	0,21 (0,09)	<ul style="list-style-type: none"> Diminution de l'exposition au risque de ce mouvement car la longueur diminue de 0,3 à 0,16 km. 	0,65 (0,37)	0,16 (0,04)	Gain en sécurité
Q 15 Sud	0,94 (0,90)	<ul style="list-style-type: none"> Élargissement des accotements à 3 m pour l'ensemble du mouvement; Augmentation du rayon de courbure à l'échangeur De La 	39,57 (7,68)	37,82 (7,03)	Gain en sécurité

MOUVEMENT	INDICES DE SÉCURITÉ (ACCIDENTS CORPORELS SEULEMENT)	DESCRIPTION DES ÉLÉMENTS AYANT UNE INFLUENCE SUR LA SÉCURITÉ	NOMBRE TOTAL DE COLLISIONS ESTIMÉ/ANNÉE (ACCIDENTS CORPORELS SEULEMENT)		CONSTAT
			COMPLEXE ACTUEL	COMPLEXE PROPOSÉ	
		Vérendrye de 320 à 474 m.			
R 20 Est vers 15 Nord	0,88 (0,01)	<u>Accidents totaux</u> <ul style="list-style-type: none"> Légère dégradation du niveau de la sécurité due à la diminution du rayon de courbure de la bretelle de 256 à 198 m. <u>Accidents avec dommages corporels</u> <ul style="list-style-type: none"> Réduction des accidents impliquant des blessures. 	2,14 (0,62)	2,49 (0,01)	Pas de gain ou de perte
S Bretelle Saint-Rémi	0,54 (0,19)	<ul style="list-style-type: none"> Élimination d'une des deux courbes; Augmentation de la largeur de la voie et de l'accotement intérieur. 	1,08 (0,33)	0,72 (0,07)	Gain en sécurité
Global	0,97 (0,80)		230 (47)	224 (38)	Gain en sécurité