

RAPPORT D'ÉTUDE

ANALYSE D'ACCIDENTS
SECTION ROUTE 112-116
ST-HUBERT

CANQ
TR
GE
SR
109



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

351B

555706

ANALYSE D'ACCIDENTS
SECTION ROUTE 112-116
ST-HUBERT

Ministère des Transports
Direction générale du Génie
Direction de la sécurité routière
Service des analyses de sécurité Ouest

Mars 1992

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
Centre de documentation
DIRECTION DE L'OCCUPATION EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
33, rue de Portmoyen Est, 4e étage
Montréal (Québec) H2L 3H1

QMTRA
CANQ
TR
GE
SR
109

Préparé par : Gaston Huard, t.t.p.
Supervisé par : Jacques Thibeault, M. ing.

TABLE DES MATIÈRES

<u>DESCRIPTION</u>	<u>PAGE</u>
1.0 But de l'analyse	1
2.0 Caractéristiques particulières du site	2
3.0 Taux d'accidents	3
3.1 Tableau A - Taux d'accidents	4
4.0 Provenance des données et échantillonnage	5
5.0 Évolution annuelle des accidents	5
5.1 Tableau B	6
6.0 Localisation des accidents	7
6.1 Tableau 1988	8
6.2 Tableau 1989	9
6.3 Tableau 1990	10
7.0 Point de concentration des accidents	11
7.1 Tableau C	13
7.2 Tableau D	14
7.3 Tableau E	15
7.4 Tableau F	16
7.5 Tableau G	17
8.0 Section de 4,5 km versus point de concentration	18
8.1 Tableau G-2	19
9.0 Distribution horaire des accidents	20
9.1 Tableau H	21

DESCRIPTION

PAGE

10.0 Distribution mensuelle des accidents	22
10.1 Tableau ii	23
11.0 Contenu des rapports des acc. mortels et graves	23
12.0 Description sommaire des acc. mortels et graves	24
13.0 Résumé	26
14.0 Conclusion	26

ROUTE 112-116 ENTRE LES ÉCHANGEURS CHARLES-LEMOYNE ET ST-HUBERT

1.0 But de l'analyse:

En regard à la loi sur la qualité de l'environnement, une étude d'impact a été déposée au ministre de l'Environnement en septembre 1990.

Depuis, plusieurs groupes d'intervenants ont reçu une demande de renseignements complémentaires concernant certaines interrogations relevant de leur expertise.

Le Service des analyses de sécurité fut, de ce fait, mandaté à procéder à l'élaboration de certains éléments de réponse concernant l'analyse des accidents routiers sur le secteur à être étudié.

La demande du ministère de l'Environnement se précisait comme suit:

1. provenance des données;
2. dossier étayé en ce qui a trait à la sécurité;
3. données d'accidents subséquentes à 1984;
4. localisation précise des accidents et leur relation avec les caractéristiques actuelles de la route;
5. comparaison des données locales avec des statistiques régionales ou provinciales pour diverses catégories de route;
6. les caractéristiques propres aux accidents sur la section de route à l'étude par rapport à l'ensemble de la route 112-116;
7. niveau de risque;
8. problématique occasionnée par les conditions d'accès à la route 116.

Un des objectifs majeurs encadrant la présentation d'un projet spécifique, à cet endroit, semble être l'amélioration de la sécurité des usagers en éliminant les carrefours à niveau et les accès riverains.

Nous tenterons, dans le présent rapport, de répondre le plus adéquatement possible aux interrogations qui nous ont été formulées. L'analyse se base sur l'utilisation des rapports d'accidents de la Sûreté du Québec, soit après que nous ayons procédé à l'épuration des listes provenant de la S.A.A.Q. et que la pertinence des rapports retenus fut établie.

Ces informations devraient permettre à l'ensemble des intervenants d'appliquer des mesures correctrices pertinentes s'il y a lieu.

Il nous fut, cependant, impossible de répondre à deux des huit questions faisant partie de la demande initiale du ministère de l'Environnement et ce pour les raisons suivantes:

Questions nos 5 et 6 - Comparaison des données locales versus autres.

La route 116, dans le secteur qui nous intéresse, possède des caractéristiques diversifiées d'un segment à l'autre ce qui a pour effet de nous compliquer la tâche lorsque vient le temps de procéder à une quelconque comparaison avec des routes plus homogènes. Nous avons également à vivre toute la problématique de l'absence d'outils nécessaires qui nous permettraient de pouvoir répondre de façon adéquate aux questionnements du demandeur. Tenter de trouver et prouver que d'autres routes possèdent des caractéristiques similaires s'avérerait, dans le contexte actuel, un travail gigantesque dû au fait que les données ne pourraient qu'être traitées manuellement.

2.0 Caractéristiques particulières du site:

- . Section de 4,5 km située entre deux échangeurs soit celui de Charles-Lemoyne et celui de la route 112 à St-Hubert.
- . J.M.A. en 1989 : 45 000 (deux directions).

- . Vitesse affichée de 70 km/h.
- . Route à quatre voies séparées par un terre-plein médian et sur lequel on retrouve des objets fixes sous forme de lampadaires non protégés (poteaux de bois).
- . Intersection en "T" (boul. Edouard) située à mi-chemin des deux échangeurs précités et munie de feux de circulation avec priorité à gauche et de voies supplémentaires d'entrée et de sortie.
- . À proximité de l'intersection en "T" une voie ferrée traverse à angle.

3.0 Taux d'accidents (voir tableau A)

En se guidant sur le tableau A, il est possible d'observer que le taux d'accidents moyen établi sur trois ans est relativement peu élevé pour une route de ce type. Le taux général de 1,01 se compare avantageusement à une autoroute, ce qui n'est pas sans nous étonner dans ce cas-ci. L'encombrement occasionné par un fort débit de circulation, surtout aux heures de pointe autant en direction est que ouest, a pour effet de réduire la vitesse de façon notable et les accidents qui se produisent généralement dans ce cas sont avec dommages matériels seulement, d'où l'utilisation fréquente du constat à l'amiable. Il est impossible d'estimer l'impact de cette réalité

• TAUX D'ACCIDENTS •

ROUTE 112-116

ENTRE BOUL. TASCHERAU (134) ET BOUL. COUSINEAU (112), ST-HUBERT
PERIODE COUVRANT LES ANNEES 1988, 1989 ET 1990 (TOTAL 3 ANS)

COMPARAISONS	TAUX			
	TALX ACC. MORTELS	TALX ACC. MORTELS + GRAVES	TALX ACC. AVEC BLESSES	* TALX ACC.
DIRECTION				
SECTION RTE 122-116(4.5 km) (DIRECTION EST)	0,00	3,78	35,87	1,01
SECTION RTE 122-116(4.5 km) (DIRECTION OUEST)	2,59	5,18	35,41	1,01
SECTION RTE 122-116(4.5 km) (DIRECTIONS EST ET OUEST COMBINEES)	1,35	4,51	35,63	1,01

* TAUX D'ACCIDENTS CALCULE PAR MILLIONS DE VEH/Km
(TOUS LES AUTRES TAUX ONT ETE CALCULES PAR 100 MILLIONS DE VEH./Km)

4.0 Provenance des données et échantillonnage

- . Rapports et procès-verbaux du corps policier municipal de St-Hubert et celui de la Sûreté du Québec (poste de Ste-Julie).
- . Échantillonnage basée sur trois ans, soit les années 1988, 1989 et 1990.

5.0 Évolution annuelle des accidents (tableau B)

Pour les besoins de cette étude, nous avons volontairement départagé les statistiques propres à chaque direction. Ceci nous a permis de constater que, malgré une différence majoritaire au niveau du nombre des accès en direction est (St-Bruno), le nombre d'accidents enregistrés dans une direction ou l'autre est presque équivalent.

On retrouve cette tendance au fil de chaque année, s'il y a diminution ou progression durant une période donnée, on observe que le phénomène est réparti presque constamment de façon égalitaire, d'un côté comme de l'autre.

Avec l'aide du tableau B, on peut noter une légère baisse des accidents (deux directions combinées) depuis 1988, ceci est conforme à la tendance provinciale.

ROUTE 112-116

TABLEAU B

ENTRE TASCHEREAU (134) ET COUSINEAU (112) A ST-HUBERT ÉVOLUTION ANNUELLE DES ACCIDENTS AU COURS DES ANNÉES 1988-89-90 SELON LA DIRECTION

ANNEE	DIRECTION	NOMBRE D'ACCIDENTS					NOMBRE DE VICTIMES			
		ACC. MORTELS	ACC. AVEC BL. GRAVES	ACC. AVEC BL. MINEURS	ACC. D. M. S.	TOTAL ACCIDENTS	TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES MINEURS	TOTAL VICTIMES
1988	EST	0	1	15	29	45	0	1	19	20
1989	EST	0	1	12	20	33	0	1	24	25
1990	EST	0	2	7	20	29	0	4	10	14
(3 ANS)	TOTAL DIR. EST	0	4	34	69	107	0	6	53	59
1988	OUEST	3	1	8	31	43	3	6	16	25
1989	OUEST	0	2	13	27	42	0	4	17	21
1990	OUEST	0	0	14	18	32	0	0	18	18
(3 ANS)	TOTAL DIR OUEST	3	3	35	76	117	3	10	51	64
1988	EST-OUEST	3	2	23	60	88	3	7	51	45
1989	EST-OUEST	0	3	25	47	75	0	5	41	46
1990	EST-OUEST	0	2	21	38	61	0	4	28	32
(3 ANS)	TOTAL EST-OUEST	3	7	69	145	224	3	16	104	123

6.0 Localisation des accidents

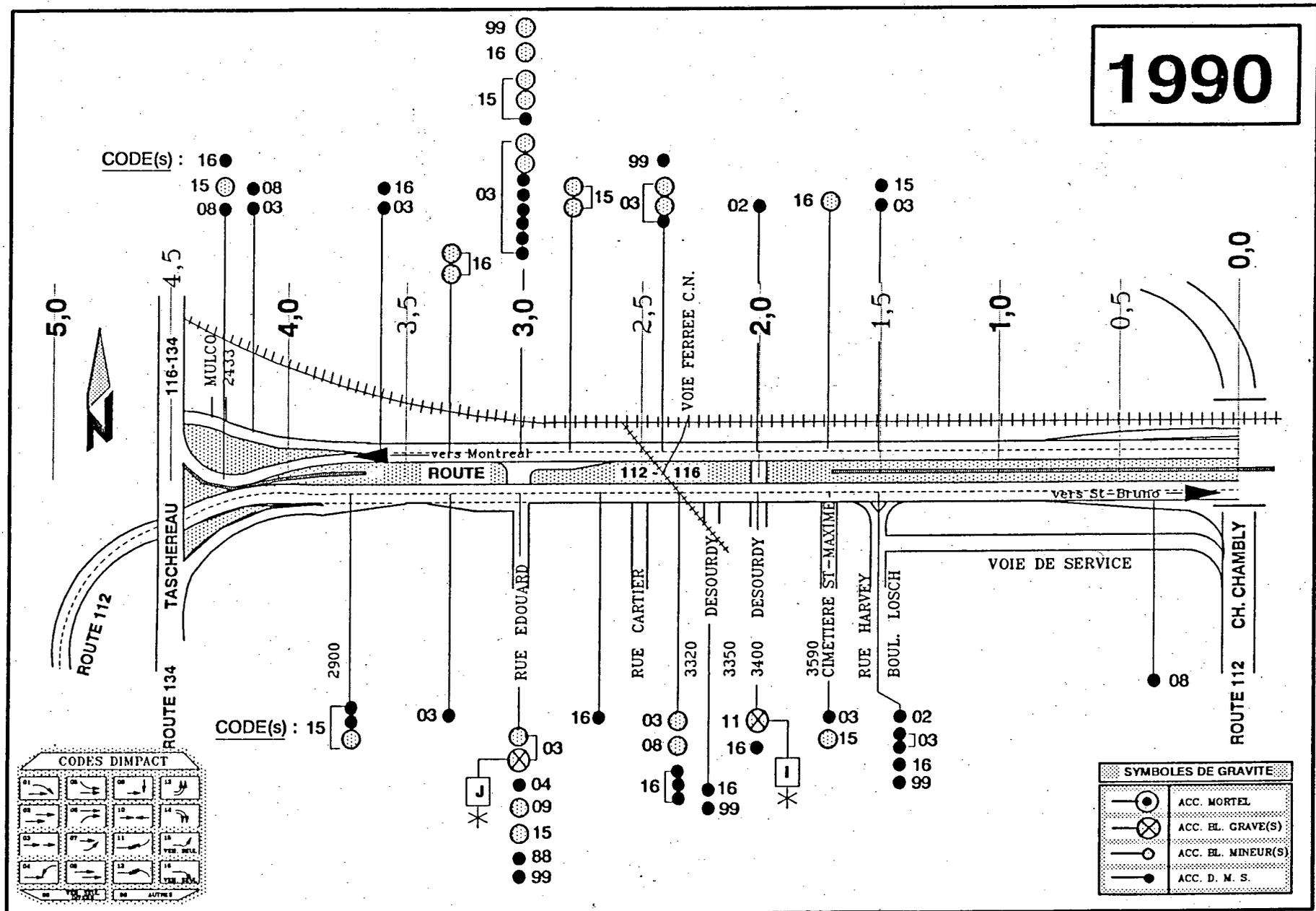
Afin d'obtenir la plus grande précision possible au niveau de la localisation des accidents, nous avons dû procéder à la lecture de chacun des rapports de police.

Le lecteur pourra prendre connaissance de trois plans de localisation (pages suivantes) soit un pour chaque année retenue dans la présente étude.

On pourra visualiser, de ce fait, les types d'accidents qui sont survenus à chaque endroit sur la section de 4,5 km. Le lecteur pourra se servir des légendes apparaissant sur chaque plan pour déterminer, avec l'aide des symboles ou des codes, la nature et la gravité de chaque accident.

On pourra de plus observer que le secteur bordé par le boul. Edouard et la voie ferrée constitue le point chaud de cette section de route (tableaux C et D).

LOCALISATION DES ACCIDENTS SELON LE CODE ET LA GRAVITE ROUTE 112-116 A ST-HUBERT DURANT L'ANNEE 1990



* VOIR DESCRIPTION SOMMAIRE DES ACCIDENTS MORTELS ET GRAVES
AUX PAGES 24 ET 25 DU PRESENT RAPPORT.

7.0 Point de concentration des accidents (tableaux C à G)

Le secteur Edouard/voie ferrée absorbe à lui seul 55% de tous les accidents de la section de 4,5 km, dont 73,2% de toutes les collisions arrières.

De plus, 64% de tous les accidents avec victimes, 50% de tous les accidents avec blessés graves et 66,6% de tous les accidents mortels sont concentrés dans ce même secteur.

Il est également intéressant de prendre en considération que le quart (25%) de tous les accidents impliquant un véhicule seul survient aussi à l'intérieur de ce point de concentration. Fait particulier, la plupart des rapports d'accidents (véh. seul) font état d'un dérapage ou d'une perte de contrôle suite à une fausse manoeuvre en tentant d'éviter une collision arrière.

Ce qui fait en sorte que, les accidents impliquant un seul véhicule sont étroitement liés avec les collisions arrières lors de ralentissements soudain de la circulation à l'approche des feux de circulation.

Au tableau F, l'addition des deux types d'accidents précités représente 76% de tous les accidents du point chaud ce qui nous porte à croire, au départ, que l'élimination de l'intersection et de la voie ferrée (dérapages) signifierait pour les usagers une route plus sécuritaire.

Une mise en garde serait toutefois de mise dans ce cas-ci, car un fort débit de circulation, comme celui que l'on retrouve sur cette portion de la route 116, entraîne toujours sa part d'accidents et que le taux actuel d'accidents se veut déjà sous la moyenne généralement observée même sur une autoroute ($\pm 1,20$). Nous pourrions assister avec des changements proposés à une migration des accidents et à une inversion possible des genres d'accidents tout en conservant le même taux que présentement.

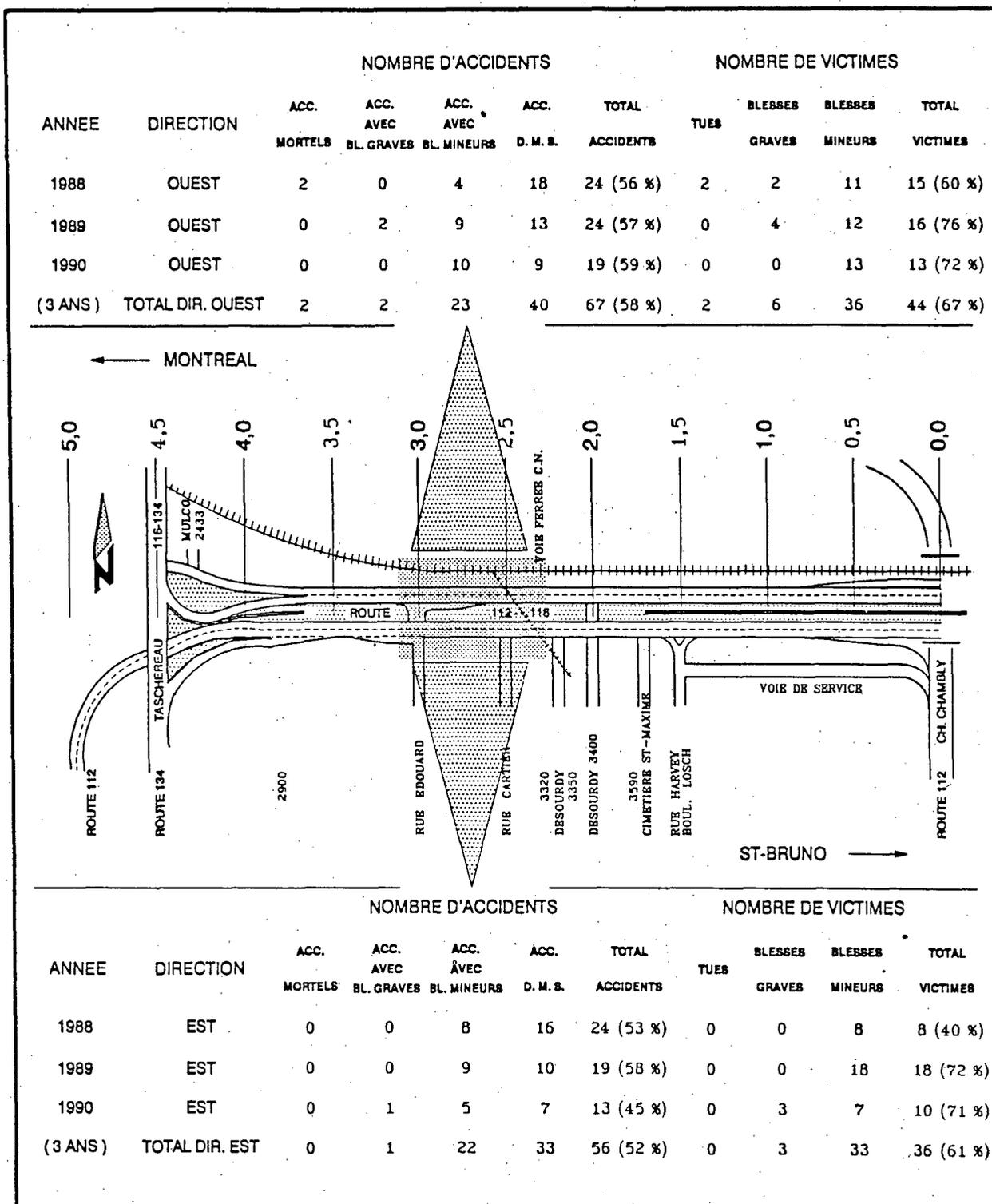
Seulement deux collisions à angle droit furent dénombrées à l'intersection du boul. Edouard durant les trois années choisies pour fins de l'étude.

Fait particulier, également, nous observons le même équilibre quant au nombre d'accidents survenus au point de concentration, que ce soit en direction est ou ouest, que l'on retrouve sur toute la longueur de la section de 4,5 km (tableaux C et D).

ROUTE 112-116

SÉCTEUR EDOUARD – VOIE FERRÉE

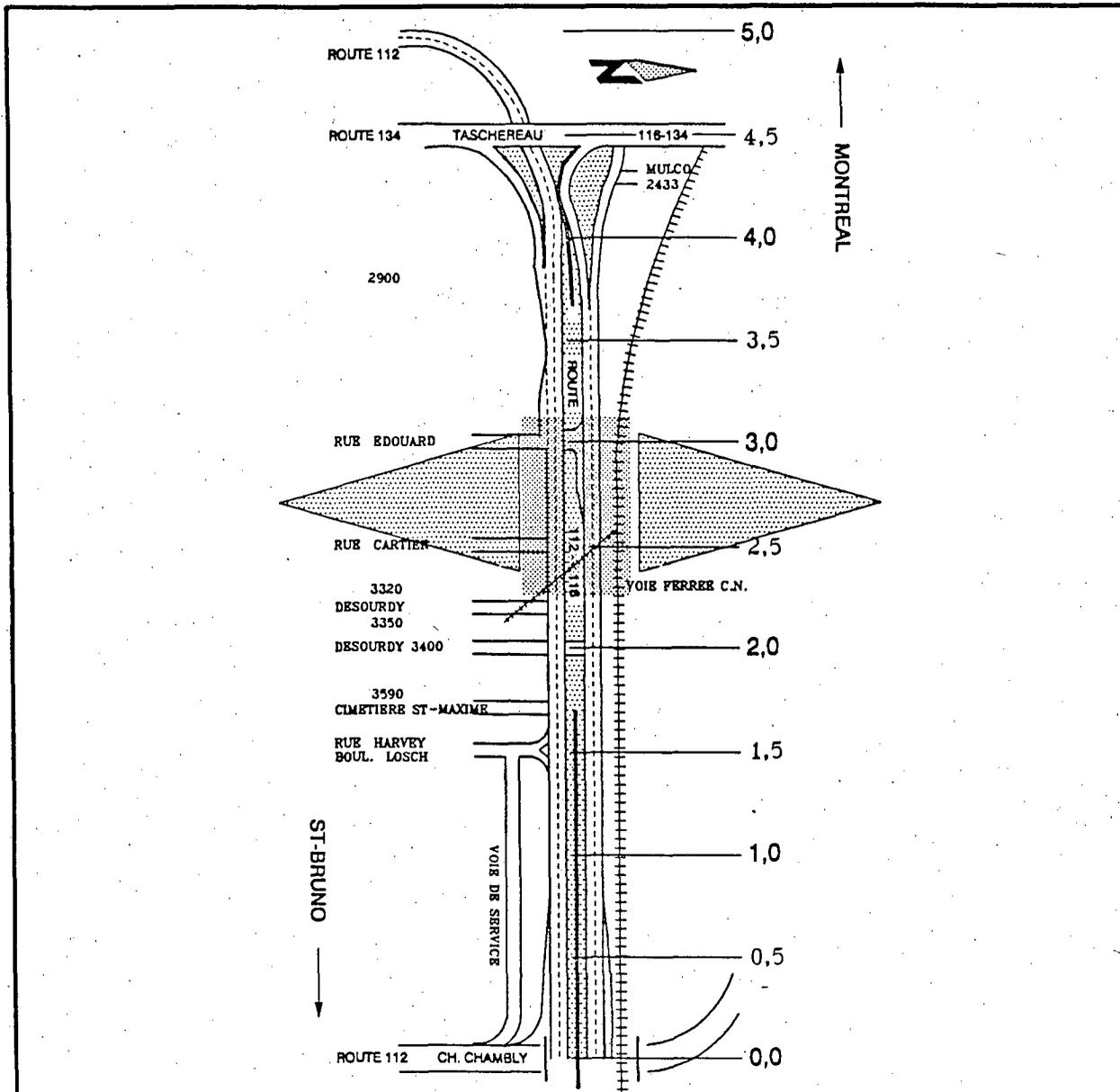
POURCENTAGE ANNUEL DU POINT DE CONCENTRATION DES ACCIDENTS
VERSUS LA SECTION ÉTUDIÉE COMPLÈTE DANS CHAQUE DIRECTION
PÉRIODE S'ÉTALANT DE 1988 @ 1990



ROUTE 112-116

SECTEUR EDOUARD - VOIE FERRÉE

POURCENTAGE ANNUEL DU POINT DE CONCENTRATION DES ACCIDENTS
VERSUS LA SECTION ÉTUDIÉE COMPLÈTE DANS LES DEUX DIRECTIONS COMBINÉES
PÉRIODE S'ÉTALANT DE 1988 @ 1990



ANNEE	DIRECTIONS	NOMBRE D'ACCIDENTS				TOTAL ACCIDENTS	NOMBRE DE VICTIMES			
		ACC. MORTELS	ACC. AVEC BL. GRAVES	ACC. AVEC BL. MINEURS	ACC. D. M. S.		TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES MINEURS	TOTAL VICTIMES
1988	EST-OUEST	2	0	12	34	48 (55 %)	2	2	19	23 (51 %)
1989	EST-OUEST	0	2	18	23	43 (57 %)	0	4	30	34 (74 %)
1990	EST-OUEST	0	1	15	16	32 (52 %)	0	3	20	23 (72 %)
(3 ANS) TOTAL DIR. EST-OUEST		2	3	45	73	123 (55 %)	2	9	69	80 (65 %)
		(66.6 %)	(43 %)	(65 %)	(50 %)		(66.6 %)	(56 %)	(66 %)	

ROUTE 112-116

SECTEUR EDOUARD - VOIE FERREE

TYPES DE COLLISIONS

ENREGISTRES EN DIRECTION EST (ST-BRUNO)

PERIODE DE 3 ANS S'ETALANT DE 1988 @ 1990

CODES D'IMPACTS	ACCIDENTS					% POURCENTAGE	
	MORTELS	BLESSES GRAVES	BLESSES MINEURS	D. M. S.	TOTAL		
01	0	0	0	1	1		
02	0	0	0	1	1		
03	0	1	12	12	25		(45 %)
04	0	0	0	2	2		
05	0	0	0	0	0		
06	0	0	0	2	2		
07	0	0	0	0	0		
08	0	0	2	3	5		
09	0	0	2	0	2		
10	0	0	0	1	1		
11	0	0	0	0	0		
12	0	0	0	0	0		
13	0	0	0	0	0		
14	0	0	0	1	1		
15	0	0	2	1	3		(27 %)
16	0	0	4	7	11		
88 VH. SEUL DIVERS	0	0	0	1	1		
99 AUTRES	0	0	0	1	1		
TOTAL	0	1	22	33	56	(100 %)	

ROUTE 112-116

SECTEUR EDOUARD - VOIE FERREE

TYPES DE COLLISIONS

ENREGISTRES EN DIRECTION OUEST (MONTREAL)

PERIODE DE 3 ANS S'ETALANT DE 1988 @ 1990

CODES D'IMPACTS	ACCIDENTS					% POURCENTAGE
	MORTELS	BLESSES GRAVES	BLESSES MINEURS	D. M. S.	TOTAL	
01	0	1	0	0	1	
02	0	0	0	5	5	
03	1	1	12	21	35	
04	0	0	1	0	1	
05	0	0	0	0	0	
06	0	0	0	0	0	
07	0	0	1	0	1	
08	0	0	0	1	1	
09	0	0	0	0	0	
10	0	0	1	0	1	
11	0	0	0	0	0	
12	0	0	0	0	0	
13	0	0	0	0	0	
14	0	0	0	0	0	
15	0	0	6	5	11	
16	1	0	1	2	4	
88 VH. SEUL DIVERS	0	0	0	1	1	
99 AUTRES	0	0	1	5	6	
TOTAL	2	2	23	40	67	(100 %)

ROUTE 112-116

SECTEUR EDOUARD - VOIE FERREE

TYPES DE COLLISIONS

ENREGISTRES DANS LES DEUX DIRECTIONS EST-OUEST (COMBINEES)

PERIODE DE 3 ANS S'ETALANT DE 1988 @ 1990

CODES D'IMPACTS	ACCIDENTS					% POURCENTAGE
	MORTELS	BLESSES GRAVES	BLESSES MINEURS	D. M. S.	TOTAL	
01	0	1	0	1	2	 (49 %) (74 %) (25 %)
02	0	0	0	6	6	
03	1	2	24	33	60	
04	0	0	1	2	3	
05	0	0	0	0	0	
06	0	0	0	2	2	
07	0	0	1	0	1	
08	0	0	2	4	6	
09	0	0	2	0	2	
10	0	0	1	1	2	
11	0	0	0	0	0	
12	0	0	0	0	0	
13	0	0	0	0	0	
14	0	0	0	1	1	
15	0	0	8	6	14	
16	1	0	5	9	15	
88 ^{VH. SEUL} DIVERS	0	0	0	2	2	
99 AUTRES	0	0	1	6	7	
TOTAL	2	3	45	73	123	

8.0 Section de 4,5 km versus point de concentration (tableau G-2)

Nous avons voulu illustrer, au tableau suivant, le nombre d'accidents sur l'ensemble de la section à l'étude en comparaison avec le nombre survenu dans le secteur Edouard/voie ferrée.

On pourra repérer facilement à l'aide de la trame les deux grands types d'accidents qui caractérisent chaque secteur.

Sur la section de 4,5 km, 74,1% des accidents sont du type collision arrière (36,6%) ou du type collision véhicule seul (37,5%). Comparativement à ces deux données, les intervenants pourront noter que 73,2% du total des collisions arrières surviennent au point de concentration.

La grande majorité des collisions (véh. seul) surviennent, quant à elles, surtout aux extrémités de la section (4,5 km) soit vis-à-vis des entrées et sorties des échangeurs Charles-Lemoyne ou St-Hubert.

Les collisions avec les lampadaires sur poteau de bois représentent un nombre peu élevé d'accidents même s'ils ne sont pas protégés et qu'ils sont situés sur la médiane franchissable. Nous aurions pu nous attendre à un nombre et une gravité plus importante de ce type de collision. Encore une fois, le hasard semble avoir joué un rôle positif durant les années sélectionnées pour fins de notre étude. Un réaménagement de l'éclairage nous permettrait sûrement de ne pas vivre de surprises déplaisantes dans les années à venir au niveau des accidents impliquant un objet fixe et sécuriser ainsi davantage les usagers tout en simplifiant l'entretien futur du système d'éclairage.

ROUTE 112-116 TYPES DE COLLISIONS

SECTION COMPLETE DE 4,5 km VERSUS LE POINT DE CONCENTRATION

ENREGISTRES DANS LES DEUX DIRECTIONS EST-OUEST (COMBINEES)

PERIODE DE 3 ANS S'ETALANT DE 1988 @ 1990

CODES D'IMPACTS	ACCIDENTS					% POURCENTAGE		
	MORTELS	BLESSES GRAVES	BLESSES MINEURS	D. M. S.	TOTAL	SECTION 4,5 km	TOTAL ACC.	POINT CONCENTRATION
01 →	0	1	0	1	2		2	
02 →	0	1	1	13	15		6	
03 →	1	2	31	48	82	(36,6 %) COLL. ARR.	60	(73,2 %) COLL. ARR.
04 ↘	0	0	1	3	4		3	
05 ↘	0	0	0	0	0		0	
06 ↘	0	0	0	3	3		2	
07 ↘	0	1	1	1	3		1	
08 →	0	0	3	11	14		6	
09 ↓	0	0	2	0	2		2	
10 ←	0	0	1	1	2		2	
11 ↘	0	1	0	0	1		0	
12 ↘	0	0	0	0	0		0	
13 ↗	0	0	0	0	0		0	
14 ↘	0	0	0	1	1		1	
15 ↘	0	1	15	19	35		14	
16 ↘	1	0	13	28	42	(37,5 %) VH. SEUL	15	(37,8 %) VH. SEUL
88 VH. SEUL DIVERS	1	0	0	4	5		2	
99 AUTRES	0	0	1	12	13		7	
TOTAL	3	7	69	145	224	(100 %)	123	(55 %)

9.0 Distribution horaire des accidents (tableau H)

Nous avons tenté, au tableau suivant, de montrer une corrélation possible entre le débit de circulation et le nombre d'accidents aux différentes heures de la journée et ce pour chaque direction individuellement. Ceci s'est avéré impossible vue la différence existante entre les deux directions.

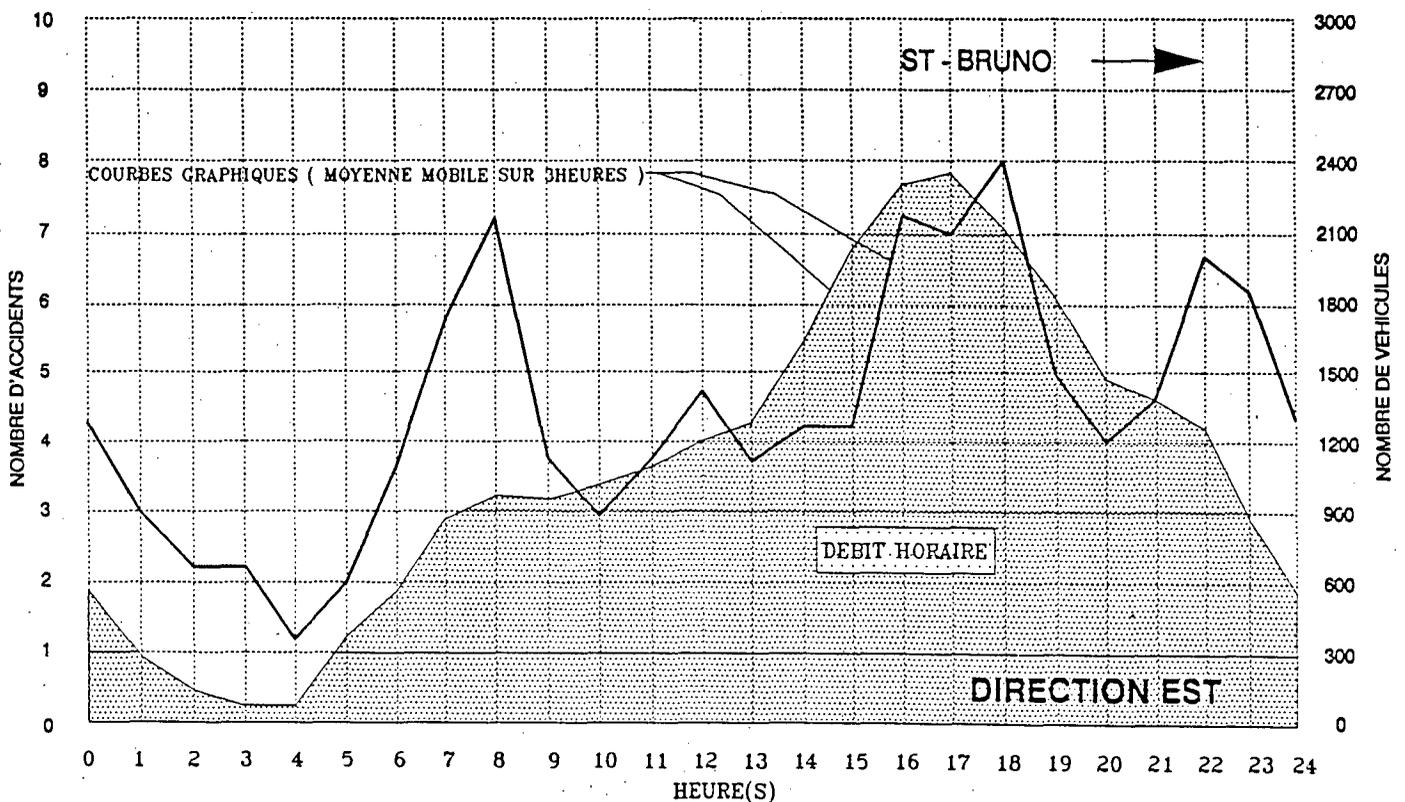
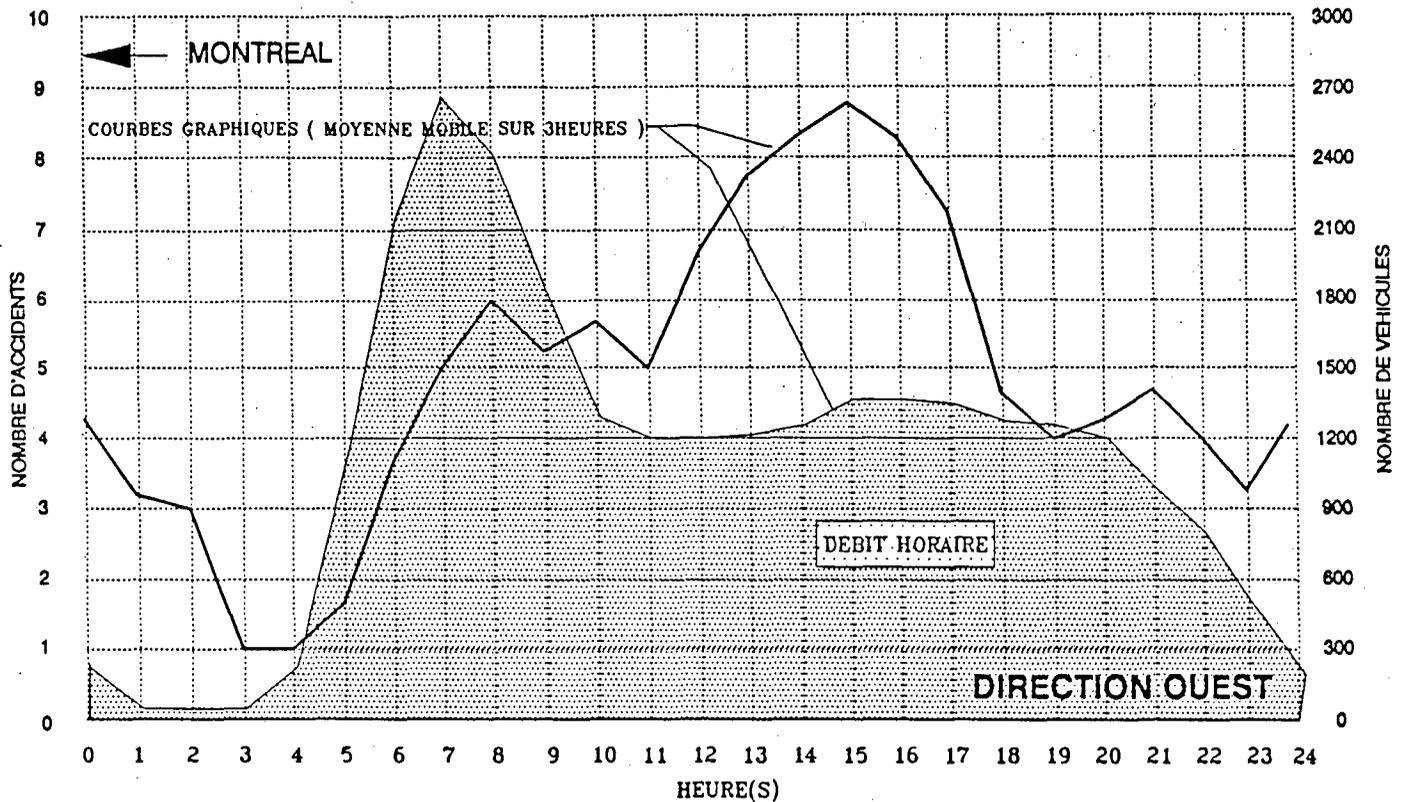
ROUTE 112-116

TABLEAU H

SECTEUR ENTRE TASCHEREAU ET COUSINEAU

DISTRIBUTION HORAIRE DES ACCIDENTS VERSUS LE DEBIT

PERIODE DE 3 ANS S'ETALANT DE 1988 @ 1990



10.0 Distribution mensuelle des accidents (tableau ii)

Ici, nous avons cru intéressant de présenter un tableau spécifique vue la distribution assez bien partagée des accidents peu importe le mois de l'année. À remarquer, la répartition des accidents graves ou mortels presque uniquement de septembre à décembre. Ceci est contraire au portrait habituel que l'on rencontre sur l'ensemble des routes du Québec tout comme la répartition mensuelle des débits d'ailleurs.

Nous avons tenté d'établir s'il y avait une concordance quelconque parmi les accidents graves qui nous aurait permis de dégager une explication à ce phénomène particulier, mais aucun indice répétitif ne permet de tirer une conclusion autre que celle provenant du fruit du hasard.

11.0 Contenu des rapports des accidents mortels et graves

- . Les accidents mortels ou graves surviennent surtout sur chaussée sèche peu importe la période de l'année.
- . Ces mêmes accidents sont rencontrés dans une proportion quasi égale peu importe la direction, sauf que les trois accidents mortels ont tous eu lieu en direction ouest et ce la même année (1988), ce qui nous incite à croire que leur concentration au sein de la même année, dans des circonstances très différentes, constitue un hasard.
- . De plus, comme le lecteur pourra le vérifier, les dix accidents mortels ou graves ne possèdent pas de scénario qui nous permettrait d'établir une corrélation entre ces derniers.

REPARTITION MENSUELLE DES ACCIDENTS
ROUTE 112-116 A ST-HUBERT
CONDITIONS HIVERNALES VERSUS AUTRES SAISONS

SECTION DE 4,5km
DIRECTIONS EST ET OUEST COMBINEES
PERIODE ANALYSEE : 1988 @ 1990 INCL.

MOIS	ACC. MORTELS	ACCIDENTS BL. GRAVES	ACCIDENTS BL. MINEURS	ACCIDENTS D. M. S.	TOTAL DES ACCIDENTS
1-JANVIER	0	0	7	15	23
2-FEVRIER	0	0	4	14	18
3-MARS	0	1	9	13	22
4-AVRIL	0	0	7	9	16
5-MAI	0	0	4	4	8
6-JUIN	0	0	6	13	19
7-JUILLET	0	1	3	7	11
8-AOUT	1	0	3	14	18
9-SEPTEMBRE	1	1	6	12	20
10-OCTOBRE	0	1	5	14	20
11-NOVEMBRE	0	1	7	9	17
12-DECEMBRE	1	2	8	21	32
TOTAL MOIS HIVER	1	4	35	72	112
TOTAL AUTRES MOIS	2	3	34	73	112
GRAND TOTAL	3	7	69	145	224

12.0 Description sommaire des accidents graves ou mortels

- A- 1988-03-13* **Accident grave**
14h10 - Jour - Chaussée glacée - Direction Est - Accrochage entre deux véhicules (autos) suite au dérapage de l'un d'eux. Cependant les deux véhicules, suite au premier impact, furent projetés sur des blocs de ciment (en bordure) près de l'entrée du cimetière.
3 victimes = 1 blessé grave + 2 blessés mineurs
- B- 1988-08-01* **Accident mortel**
06h30 - Jour - Chaussée sèche - Direction Ouest - Dérapage - Perte de contrôle - Véh. seul (auto) qui a heurté un piéton circulant en bordure de la route près de la voie ferrée. Le véhicule a ensuite capoté dans le fossé.
2 victimes = 1 tué (piéton) + 1 bl. mineur (conducteur)
- C- 1988-09-27* **Accident mortel**
13h18 - Jour - Chaussée sèche - Direction ouest - Collision arrière avec un véhicule arrêté à l'intersection Edouard (feux de circulation) - Deux véhicules automobiles
4 victimes = 1 tué + 2 bl. graves + 1 bl. mineur
- D- 1988-11-12* **Accident grave**
21h55 - Noirceur - Chaussée sèche - Direction Ouest - Perte de contrôle... suivie d'un dérapage lors d'un changement de voie. Le véhicule automobile a capoté après avoir traversé le terre-plein central face au 3350 Wilfrid-Laurier. Un des passagers fut éjecté du véhicule (ceinture non utilisée).
4 victimes = 4 blessés graves
- E- 1988-12-24* **Accident mortel**
11h57 - Jour - Chaussée mouillée - Direction Ouest - Dérapage véh. seul (auto). Collision avec poteaux supportant panneau de signalisation. En bordure, conducteur éjecté (ceinture non utilisée).
1 victime = 1 tué (conducteur)

* voir la localisation précise de ces accidents en page 8.

- F- 1989-09-30* 17h25 - Jour - Chaussée sèche - Direction Est - Collision à angle (véh. circulant dans le même sens) lors d'une fausse manoeuvre (hésitation) de l'un des conducteurs à l'approche de la sortie donnant accès à la route 112. Un des véhicules s'est retrouvé en travers de la route et fut heurté de plein fouet (2 véh. autos).
4 victimes = 1 bl. grave + 3 bl. mineurs
- G- 1989-10-06* 10h54 - Jour - Chaussée mouillée - Direction Ouest - Collision à angle suite à un dérapage de l'un des véhicules (autos) qui suite, à ce qui précède, se retrouva en travers de la route et fut heurté de plein fouet.
4 victimes = 3 bl. graves + 1 bl. mineur
- H- 1989-12-02* 07h59 - Jour - Chaussée sèche - Direction Ouest - Collision arrière - Auto vs véh. outil circulant dans le même sens.
1 victime = 1 blessé grave
- I- 1990-07-05* 15h18 - Jour - Chaussée sèche - Direction est - Collision à angle avec un véhicule sortant d'une entrée privée (3500) (2 autos).
1 victime = 1 blessé grave
- J- 1990-12-11* 13h10 - Jour - Chaussée sèche - Direction Est - Collision arrière avec un véhicule ralentissant aux feux de circulation de la rue Edouard (2 autos).
3 victimes = 3 blessés graves

* voir la localisation précise de ces accidents en page 9 ou 10

13.0 Résumé

- . Le pourcentage d'accidents avec la mention «Chaussée autre que sèche» reflète le portrait habituel que l'on peut rencontrer sur l'ensemble des routes du Québec.
- . Les accidents de nuit sont légèrement plus nombreux que ce que l'on rencontre habituellement.
- . Les deux directions «est» et «ouest» supportent assez également le nombre d'accidents tout au long de la section du 4,5 km.
- . La morbidité est tout de même assez faible, considérant le type de route étudié. Cependant, le nombre de victimes demeure élevé si l'on considère également les accidents ayant entraîné des blessures mineures.

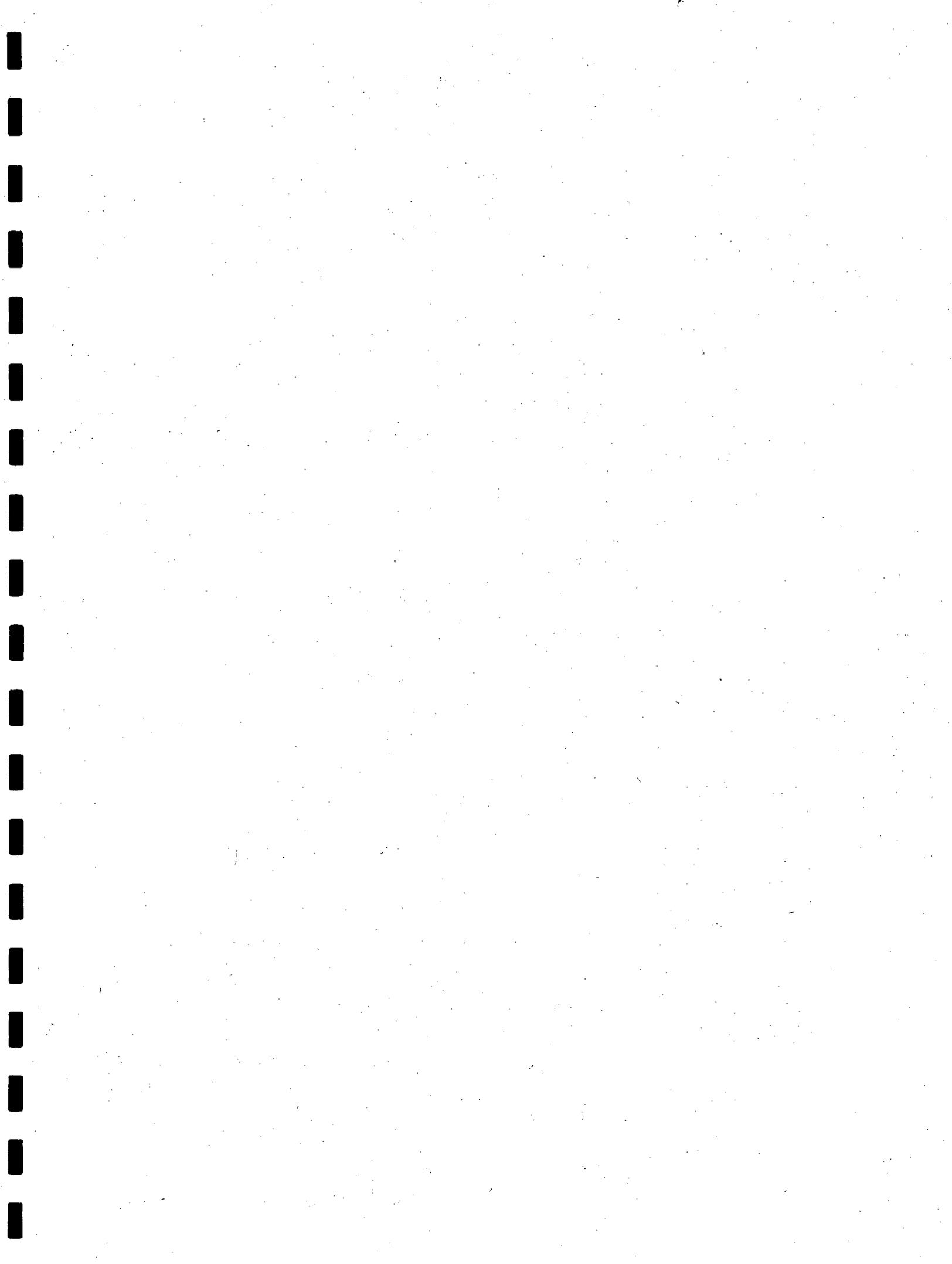
14.0 Conclusion

Suite aux données incluses dans le présent rapport et aux commentaires qui y sont reliés, nous pouvons nous permettre de conclure que, malgré une configuration géométrique désuète, la route 116 (secteur étudié) demeure bien en deça du taux d'accidents auquel on devrait s'attendre sur un tronçon qui semble présenter beaucoup de déficiences (objets fixes au centre, médiane franchissable, accès, etc.). Il se pourrait fort bien que le fort débit de circulation qu'on y rencontre puisse être un facteur déterminant, aussi étrange que cela puisse paraître, à prime abord.

La circulation, vue la densité, étant constamment ralentie, surtout aux heures de pointe, expliquerait en bonne partie le phénomène précité, tout autant que la pression du milieu force les accidentés à recourir régulièrement au constat à l'amiable. D'ailleurs le tableau «H» nous porte à croire que c'est le cas.

En se basant uniquement sur le nombre et le taux d'accidents, il devient risqué de proposer des améliorations importantes sur cette section de route. Par contre en ce qui concerne le point de concentration «Edouard/voie ferrée», il est clair que la présence d'un carrefour et de la voie ferrée crée une situation problématique qui pourrait être améliorée en éliminant le passage et le carrefour à niveau.

Cependant, même si la route 116 (section de 4,5 km) représente toujours un potentiel de risque pour ses usagers, nous ne pouvons, par la présente, justifier des réaménagements majeurs sur le seul portrait des accidents.



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 135 533