

## Annexes

Annexes.....	1
A1. Formulaires pour comptages .....	2
A2. Formulaires pour la collecte de données sur les tronçons et les carrefours.....	4
A3. Liste des attributs simplifiés pour les variables du DSR .....	6
A4. Métadonnées des principales sources de données .....	13
A5. Définition des groupes de carrefours pour la collecte des débits.....	20
A6. Matrice de corrélation pour les carrefours et les tronçons .....	21
A7. Communiqué de presse lançant le processus de consultation .....	23
A8. Lettre de présentation du projet envoyée au personne-contact.....	25
A9. Liste des problématiques identifiées lors des entretiens et mises à la disposition des participants du forum.....	27
A10. Analyse descriptive des accidents .....	28
A11. Regroupement selon les <i>k-moyennes</i> .....	37
A12. Liste détaillée des carrefours problématiques selon les deux méthodes statistiques.....	41
A13. Liste détaillée des tronçons problématiques selon les deux méthodes statistiques.....	56
A14. Démarche étape par étape pour effectuer un diagnostic de sécurité routière du réseau municipal .....	69

## A1. Formulaires pour comptages



Nom, Prénom:	
Municipalité:	
Date:	
Heure de début:	
Heure de fin:	
Type d'intersection:	
<input type="checkbox"/> Croix (X)	<input type="checkbox"/> Décalé
<input type="checkbox"/> Type T	<input type="checkbox"/> Type Y

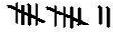
Véhicules légers (moins de 6,1m): Voitures et motos.
Véhicules lourds (plus de 6,1m): Camions, trailer et bus.
Veillez compter les véhicules de cette manière:
Veillez écrire un "0" pour compter les cyclistes.

		Nom de la rue:			
Véhicules légers	Véhicules lourds			Véhicules légers	Véhicules lourds
		Piétons			
Véhicules lourds	Véhicules légers	Véhicules lourds		Véhicules lourds	Nom de la rue:
Véhicules légers				Véhicules légers	
	Piéton	Véhicules légers		Véhicules légers	Piéton
Véhicules légers		Véhicules lourds		Véhicules lourds	
Véhicules lourds		Véhicules légers		Véhicules lourds	
		Piétons			
Véhicules légers	Véhicules lourds			Véhicules légers	Véhicules lourds
		Nom de la rue:			
Nom de la rue qui fait la prochaine intersection de cette approche:					
Commentaires					

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**



Nom, Prenom:
Municipalité:
Date:
Heure de début:
Heure de fin:
Nom du tronçon:
Localisation GPS d'ou le comptage est fait:

Véhicules légers (moins de 6,1m): Voitures et motos.
Véhicules lourds (plus de 6,1m): Camions, trailer et bus.
Veillez compter les véhicules de cette manière: 

Veillez utiliser une colonne pour représenter une voie. Si vous avez besoin de plus d'espace, prenez une 2eime colonne et l'indiquer dans la section commentaires.

<b>↓</b>				<b>↑</b>		
Véhicules légers:	Véhicules légers:	Véhicules légers:		Véhicules légers:	Véhicules légers:	Véhicules légers:
Véhicules lourds:	Véhicules lourds:	Véhicules lourds:		Véhicules lourds:	Véhicules lourds:	Véhicules lourds:
Cycliste	Cycliste	Cycliste		Cycliste	Cycliste	Cycliste
Nom de rue croisant le tronçon:			 <b>Piétons</b> 			

Commentaires

## A2. Formulaires pour la collecte de données sur les tronçons et les carrefours



Information	
Nom, Prenom:	Municipalité:
Heure de début:	Qualité de la chaussée:
	<input type="checkbox"/> Bonne <input type="checkbox"/> Débris <input type="checkbox"/> Mauvaise <input type="checkbox"/> Fissures
Heure de fin:	Type d'intersection:
	<input type="checkbox"/> Croix (X) <input type="checkbox"/> Giratoire <input type="checkbox"/> Type T <input type="checkbox"/> Type Y <input type="checkbox"/> Décalé
Date:	

Caracteristiques des approches			
		<b>Nord</b>	
<p>p1. Entrées ou sorties à 15m de l'intersection:</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>q1. Stationnement permis:</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>Si oui, en tout temps:</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>Spécifiez les heures, côtés et jours:</p> <p>Angle:</p> <p>Plus de 90°</p> <p>90°</p> <p>Moins de 90°</p>	<p>a1. Nom de la route:</p> <p>b1. Contrôle de l'approche:</p> <p><input type="checkbox"/> Feu de circulation <input type="checkbox"/> Arrêt  <input type="checkbox"/> Aucun <input type="checkbox"/> Autre</p> <p>c1. Si feu de circulation:</p> <p>virage à gauche protégé: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>d1. Nombre de voies total: <input type="checkbox"/> ↓ <input type="checkbox"/> ↑</p> <p>e1. Largeur de l'approche:</p> <p>f1. Baie de virage à gauche: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>g1. Voie vir. à droite exclusive: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>h1. Traverse piétonne: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>i1. Marquage visible: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>j1. Sens Unique: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>k1. Phasage pour piétons: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>L1. Approche pavée: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>m1. Éclairage <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>n1. Largeur d'accotement (Ouest): <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>o1. Largeur d'accotement (Est)</p>		
			<b>Sud</b>
<p>a3. Nom de la route:</p> <p>b3. Contrôle de l'approche:</p> <p><input type="checkbox"/> Arrêt <input type="checkbox"/> Feu de circulation  <input type="checkbox"/> Aucun <input type="checkbox"/> Autre</p> <p>c3. Si feu de circulation:</p> <p>virage à gauche protégé: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>d3. Nbr de voies total: <input type="checkbox"/> ← <input type="checkbox"/> →</p> <p>e3. Largeur de l'approche:</p> <p>f3. Baie de virage à gauche: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>g3. Voie vir. à droite exclusive: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>h3. Traverse piétonne: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>i3. Marquage visible: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>j3. Sens Unique: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>k3. Phasage pour piétons: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>L3. Approche pavée: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>m3. Éclairage <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>n3. Largeur d'accotement (Nord): <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>o3. Largeur de l'accotement (Sud):</p> <p>Angle:</p> <p>Plus de 90°</p> <p>90°</p> <p>Moins de 90°</p>	Coordonnées GPS de l'intersection:		
			<b>Est</b>
<p>p3. Entrées ou sorties à 15m de l'intersection:</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>q3. Stationnement permis:</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>Si oui, en tout temps:</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>Spécifiez les heures, côtés, et jours:</p>	<p>a2. Nom de la route:</p> <p>b2. Contrôle de l'approche:</p> <p><input type="checkbox"/> Feu de circulation <input type="checkbox"/> Arrêt  <input type="checkbox"/> Aucun <input type="checkbox"/> Autre</p> <p>c2. Si feu de circulation:</p> <p>virage à gauche protégé: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>d2. Nombre de voies total: <input type="checkbox"/> ↓ <input type="checkbox"/> ↑</p> <p>e2. Largeur de l'approche:</p> <p>f2. Baie de virage à gauche: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>g2. Voie vir. à droite exclusive: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>h2. Traverse piétonne: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>i2. Marquage visible: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>j2. Sens Unique: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>k2. Phasage pour piétons: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>L2. Approche pavée: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>m2. Éclairage <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>n2. Largeur d'accotement (Ouest): <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>o2. Largeur d'accotement (Est)</p>		
			<b>Ouest</b>
		<b>Est</b>	
		<p>p4. Entrées ou sorties à 15m de l'intersection:</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>q4. Stationnement permis:</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>Si oui, en tout temps:</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>Spécifiez les heures, côtés, et jours:</p> <p>Angle:</p> <p>Plus de 90°</p> <p>90°</p> <p>Moins de 90°</p>	
		<p>a4. Nom de la route:</p> <p>b4. Contrôle de l'approche:</p> <p><input type="checkbox"/> Arrêt <input type="checkbox"/> Feu de circulation  <input type="checkbox"/> Aucun <input type="checkbox"/> Autre</p> <p>c4. Si feu de circulation:</p> <p>virage à gauche protégé: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>d4. Nbr de voies total: <input type="checkbox"/> ← <input type="checkbox"/> →</p> <p>e4. Largeur de l'approche:</p> <p>f4. Baie de virage à gauche: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>g4. Voie vir. à droite exclusive: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>h4. Traverse piétonne: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>i4. Marquage visible: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>j4. Sens Unique: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>k4. Phasage pour piétons: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>L4. Approche pavée: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>m4. Éclairage <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>n4. Largeur d'accotement (Nord): <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>o4. Largeur de l'accotement (Sud):</p> <p>Angle:</p> <p>Plus de 90°</p> <p>90°</p> <p>Moins de 90°</p>	
		<p>p2. Entrées ou sorties à 15m de l'intersection:</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>q2. Stationnement permis:</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>Si oui, en tout temps:</p> <p><input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non</p> <p>Spécifiez les heures, côtés et jours:</p>	
Commentaires			

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**



1. Nom, Prénom:		12. Nombre de voies (deux sens):	
2. Date:		13. Largeur totale de la route en mètres (sans accotement):	
3. Heure de début:		14. Accotement disponible	Oui   Non
4. Heure de fin:		Largeur de l'accotement ( <b>utilisez le croquis ci-dessous</b> )	
		Type d'accotement	Pavé En gravier
5. Qualité de la chaussée:	Bonne Débris	Fissures Mauvaise	15. Stationnement ( <b>utilisez le croquis ci-dessous</b> )
6. Type de chaussée:	Pavée	Non-pavée	16. Marquage le ligne de rive:
7. Localisation exacte (GPS):			17. Marquage de ligne centrale:
8. Municipalité:			18. Sens unique:
9. Vitesse affichée:			19. Piétons traversent la rue à des endroits non-autorisés:
10. Nom du tronçon:			20. Entrées ou sorties:
			21. Éclairage:
			22. La route a une pente:
			23. Troittoir présent
			24. La route a un fossé:
			À quelle distance du tronçon ( <b>utilisez le croquis ci-dessous</b> )
11. Séparation de voies:			25. Présence d'une traverse piétonne
Chaussée contiguë			Si oui, spécifiez son système de contrôle:
Chaussée séparée			Par la présence de la signalisation verticale:
Terre-plein			Par un feu clignotant ou un arrêt:
			Par un bouton pour activer le feu:
26. Si il ya une piste cyclable:			
	Côté Nord	Côté Sud	
Chaussée désignée	<input type="checkbox"/>	Chaussée désignée	<input type="checkbox"/>
Bande cyclable	<input type="checkbox"/>	Bande cyclable	<input type="checkbox"/>
Piste cyclable (terre plein)	<input type="checkbox"/>	Piste cyclable (terre plein)	<input type="checkbox"/>
26. Localisation GPS ou distance (mètres) à partir d'où on aperçoit la fin du tronçon (carrefour plus proche):			
Nord			
Stationnement: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		Distance au fossé par rapport à la route pavée:	
		Largeur de l'accotement disponible:	
Tronçon à l'étude			
Stationnement: <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		Largeur de l'accotement disponible:	
		Distance au fossé par rapport à la route pavée:	
Sud			
23. Commentaires:			

### A3. Liste des attributs simplifiés pour les variables du DSR

Tableau A 1 : Attribut simplifié du type d'accident

CATÉGORIES DES TYPES DE L'ACCIDENT (DSR)	CATÉGORIES SIMPLIFIÉES DU TYPE DE L'ACCIDENT
Chevreuil Autre animal Gros animal Petit animal Animal Ours Caribou Original	Animal
Véhicule routier	Véhicule routier
Cycliste	Cycliste
Piéton	Piéton
Renversement Capotage Submersion Quitte la chaussée Autre sans collision Train Amoncellement neige Feu/explosion	Sans collision
Lampadaire Pilier Section de glissière Clôture/barrière Fossé Garde-fou Ponceau Poteau Support/feu de signalisation Arbre Borne-fontaine Extrémité glissière Bâtiment/mur Bordure/trottoir Objet projeté Section de glissière Objet temporaire Atténuateur d'impact Autre objet fixe Obstacle temporaire Pilier (pont/tunnel)	Objet fixe
Information non disponible	Non précisé

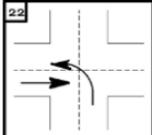
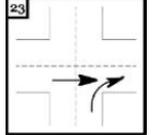
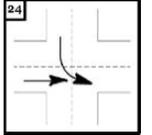
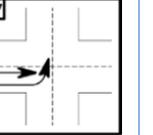
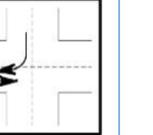
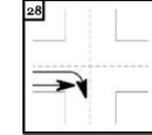
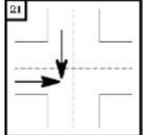
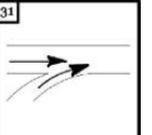
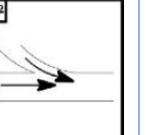
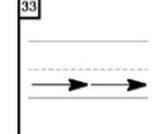
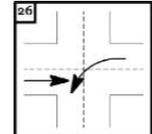
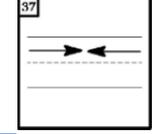
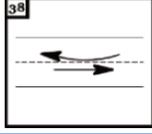
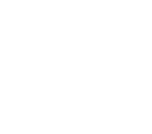
**Tableau A 2 : Attribut simplifié des facteurs d'accidents**

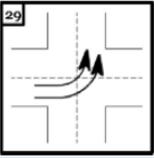
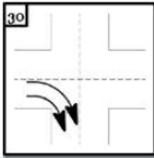
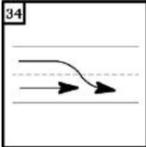
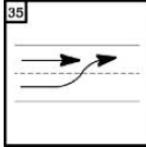
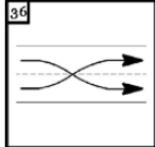
CATÉGORIES DES FACTEURS D'ACCIDENTS (DSR)	CATÉGORIES SIMPLIFIÉES DES FACTEURS D'ACCIDENTS
A grillé un feu rouge Arr./tour./dep.s sig Non-respect d'un arrêt obligatoire Mauvais côté Arrêtait Tournait Dépassait sans signaler Virait dans un endroit interdit Suivait de trop près Conduisait du mauvais côté de la voie Circulait contrairement au sens unique Reculait illégalement N'a pas cédé le passage Stationné incorrectement ou dans un Endroit dangereux Cellulaire Dépassement interdit Dépassement dangereux A dépassé/croisé un autobus scolaire	Manœuvre/Conduite illégales
Conditions météorologiques Visibilité Animaux sur la route	Conditions extérieures
Excès de vitesse Faisait une course Vitesse Conduite imprudente	Vitesse
Inattention Distraction Agressif Comportement	Comportement
Mauvais état de la chaussée Tracé de la route inadéquat Signalisation inadéquate Éclairage insuffisant Obstacles temporaires sur la route Obstacle temporaire Mauvais entretien Infrastructure-rien.	Infrastructure
Alcool Drogue Malaise soudain État de l'usager Fatigue	Facultés affaiblies

**Tableau A 3 : Définition des catégories des origines des conducteurs impliqués**

CATÉGORIES DE L'ATTRIBUT	DESCRIPTION DE LA CATÉGORIE
Tous MRC	Tous les conducteurs viennent de la MRC à l'étude
Au moins un MRC	Au moins un conducteur vient de la MRC à l'étude
Hors MRC	Aucun conducteur ne vient de la MRC à l'étude
Non précisée	Les informations sont manquantes ou incomplètes

**Tableau A 4 : Attributs simplifiés des 61 types d'impact définis par la SAAQ dans le guide de rédaction du rapport d'accident de véhicules routiers**

CATÉGORIES SIMPLIFIÉES DES TYPES D'IMPACT	DIAGRAMMES ET NUMÉROS DES CODES D'IMPACTS (DSR)				
<b>Latéral</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>25</b>
					
	<b>28</b>	<b>21</b>	<b>31</b>	<b>32</b>	
					
<b>Arrière</b>	<b>33</b>				
					
<b>Gauche opposant</b>	<b>26</b>				
					
<b>Frontal</b>	<b>37</b>				
					
	<b>38</b>				
					
<b>Véhicule seul</b>	<b>40</b>				
					
	<b>39</b>				
					

CATÉGORIES SIMPLIFIÉES DES TYPES D'IMPACT	DIAGRAMMES ET NUMÉROS DES CODES D'IMPACTS (DSR) (SUITE)			
<b>Autres, un seul véhicule</b>	<b>88</b>			
Description	Pour tous les accidents impliquant un seul véhicule et dont le code d'impact que autre que 39 ou 40.			
<b>Autres, deux véhicules</b>	<b>99</b>			
Description	Lorsqu'un des deux véhicules impliqués dans l'accident est un véhicule stationné. Pour tous les accidents impliquant plus d'un véhicule et dont le code d'impact est différent des codes 21 à 38.			
<b>Non précisée</b>	Information non disponible			
<b>Virages</b>	<b>29</b>	<b>30</b>		
				
<b>Changement de voie</b>	<b>34</b>	<b>35</b>	<b>36</b>	
				

**Tableau A 5 : Attributs simplifiés des états de chaussée**

CATÉGORIES DES ÉTATS DE CHAUSSÉE (DSR)	CATÉGORIES SIMPLIFIÉES DES ÉTATS DE CHAUSSÉE
Mouillée Accumulation d'eau Boueuse	Mouillée
Enneigée Glacée Neige durcie Gadoue/neige fondante	Neige
Sèche	Sèche
Autre Sable/gravier Non précisée	Autre

**Tableau A 6 : Attributs des accidents : bruts et transformés pour analyse**

ATTRIBUT	ORIGINE (S) ET TYPE DES DONNÉES BRUTES	CATÉGORIES
Autorité responsable	DSR/AQ, catégoriel	Choix : AQ <ul style="list-style-type: none"> <li>• MTQ</li> <li>• Municipale</li> <li>• MTQ/muni</li> <li>• Non précisé</li> </ul>
Proximité d'un carrefour	DSR/AQ, catégoriel	Localisation des accidents et calcul dans la BDS <ul style="list-style-type: none"> <li>• dans carrefour</li> <li>• près de carrefour</li> <li>• hors carrefour</li> </ul>
Classe de la route	DSR/AQ, catégoriel	Choix : classification fonctionnelle et cartographique disponibles dans AQ <ul style="list-style-type: none"> <li>• Artère urbaine</li> <li>• Collectrice municipale</li> <li>• Locale urbaine</li> <li>• Locale rurale</li> </ul>
Vitesse limite de la route	DSR/AQ, numérique	Fusion des informations <ul style="list-style-type: none"> <li>• 50 km/h et moins</li> <li>• Entre 60 km/h et 70 km/h</li> <li>• 80 km/h et plus</li> </ul>
Affectation du territoire	DSR/AQ, catégoriel	Choix : AQ simplifiée <ul style="list-style-type: none"> <li>• Périmètre urbain</li> <li>• Aire patrimoniale</li> <li>• Agricole</li> <li>• Industrielle</li> <li>• Îlot déstructuré</li> <li>• Autres</li> </ul>
Saison	DSR, dérivé de la date, numérique	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hiver</li> <li>• Printemps</li> <li>• Été</li> <li>• Automne</li> </ul>
Journée ouvrable	DSR, dérivé de la date, numérique	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oui (Lundi, Mardi, Mercredi, Jeudi et Vendredi)</li> <li>• Non (Samedi et Dimanche)</li> </ul>
Période de la journée	DSR, dérivé de l'heure, numérique	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuit (24 h-5 h59)</li> <li>• Matin (6 h-11 h59)</li> <li>• Après-midi (12 h-15 h59)</li> <li>• Début de soirée (16 h-19 h59)</li> <li>• Soirée (20 h-23 h59)</li> <li>• Non précisée</li> </ul>
Nombre de véhicules impliqués	DSR, numérique	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un seul véhicule</li> <li>• Deux véhicules</li> <li>• Trois véhicules ou plus</li> </ul>
Gravité de l'accident	DSR, catégoriel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Matériel mineur</li> <li>• Matériel majeur</li> <li>• Léger</li> <li>• Grave</li> <li>• Mortel</li> </ul>

ATTRIBUT (SUITE)	ORIGINE (S) ET TYPE DES DONNÉES BRUTES	CATÉGORIES
Moto impliquée	DSR, dérivé des catégories de véhicules impliqués, catégoriel	Oui/Non
Tracteur routier impliqué		Oui/Non
Camion implique		Oui/Non
Bicyclette impliquée		Oui/Non
Au moins un conducteur est « jeune » (moins de 24 ans)	DSR, dérivé des attributs des conducteurs impliqués, numérique	Oui/Non
Au moins un conducteur « âgé » (plus de 75 ans)		Oui/Non
Type d'accident (selon l'entité que le conducteur a impacté)	DSR, catégoriel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Animal</li> <li>• Cycliste</li> <li>• Objet fixe</li> <li>• Piéton</li> <li>• Sans collision</li> <li>• Véhicule routier</li> <li>• Non précisée</li> </ul>
État de la chaussée	DSR, catégoriel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sèche</li> <li>• Enneigée</li> <li>• Mouillée</li> <li>• Autre</li> </ul>
Conditions météorologiques	DSR, catégoriel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Clair</li> <li>• Couvert</li> <li>• Neige</li> <li>• Pluie</li> <li>• Autre</li> </ul>
Type d'impact (Les types d'impact déterminent le mouvement du ou des véhicules au moment de l'accident)	DSR, catégoriel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autres, deux véhicules</li> <li>• Latéral</li> <li>• Arrière</li> <li>• Autres, un seul véhicule</li> <li>• Véhicule seul</li> <li>• Gauche opposant</li> <li>• Frontal</li> <li>• Changement de voie</li> <li>• Virages</li> <li>• Non précisée</li> </ul>
Géométrie de la route	DSR, catégoriel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Courbe/bas pente</li> <li>• Courbe/dans pente</li> <li>• Courbe/haute pente</li> <li>• Courbe/plat</li> <li>• Droit/bas pente</li> <li>• Droite/dans pente</li> <li>• Droit/haut pente</li> <li>• Droit/plat</li> <li>• En pente/courbe</li> <li>• En pente/droite</li> <li>• Non précisée</li> </ul>

<b>ATTRIBUT (SUITE)</b>	<b>ORIGINE (S) ET TYPE DES DONNÉES BRUTES</b>	<b>CATÉGORIES</b>
Cause de l'accident : conditions extérieures	DSR, dérivé des deux attributs sur les causes de l'accident, catégoriel	Oui/Non
Cause de l'accident : infrastructure		Oui/Non
Cause de l'accident : vitesse		Oui/Non
Cause de l'accident : comportement		Oui/Non
Cause de l'accident : manœuvre ou conduite illégale		Oui/Non
Cause de l'accident : facultés affaiblies		Oui/Non
Origine des conducteurs	DSR, dérivé des codes postaux des adresses des conducteurs impliqués, catégoriel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tous MRC : tous les conducteurs viennent de la MRC</li> <li>• Au moins un MRC : au moins un conducteur ne vient pas de la MRC</li> <li>• Personne : aucun conducteur ne vient de la MRC</li> <li>• Non précisée : les informations sont manquantes ou non disponible</li> </ul>

## A4. Métadonnées des principales sources de données

Tableau A 7 : Métadonnées pour la couche des ACCIDENTS

Accidents	Couche ponctuelle représentant les accidents extrait du DSR du MTQ et qui ont pu être localisé sur le réseau routier de la MRC Arthabaska entre 2007 et 2012	
	OBJECTID_12	Champ automatique dans ArcMap (identifiant unique dans la table) <i>* ne pas utiliser</i>
	IDUevenement	Identifiant unique de l'accident (même que le MTQ)
	Shape	Champ automatique dans ArcMap (type d'entité de la couche)
	VAL_RTSS_ROUTE	Route
	VAL_RTSS_TRONCON	Tronçon
	VAL_RTSS_SECTION	Section
	VAL_RTSS_SOUSSEC	Sous-section
	VAL_CHANG	Chainage
	DAT_LOCLS	Date de localisation
	COD_TYPE_AUTRT_RESPN	Code de type autre réponse
	DES_TYPE_AUTRT_RESPN	Description du type autre réponse
	IND_RES_MTIQ	Carrefour MTQ (O/N)
	COD_TYPE_PRECS_LOCLS	Code du type de précision de la localisation
	DES_TYPE_PRECS_LOCLS	Description du type de précision de la localisation
	COD_TYPE_SOURC_LOCLS	Code du type de source pour la localisation
	DES_TYPE_SOURC_LOCLS	Description du type de source pour la localisation
	NOM_MUNCP	Nom de la municipalité
	COD_MUNCP	Code de la municipalité
	NUM_CRPQ	Numéro du CRPQ
	VAL_NUMR_ROUTE	Valeur du numéro de route
	ADR_NUMR_IMMBL	Adresse de l'immeuble
	VAL_NUMR_BORNE	Valeur numérique de la borne
	ADR_NOM_VOIE	Nom de la voie
	NOM_VOIE_INTSC	Nom de la voie à l'intersection
	VAL_AUTRE_IDENT_REPR	Valeur autre identifiant unique
	VAL_DISTN_REPR	Valeur distance reproduit
	COD_TYPE_DIRCT	Code du type de direction NSEO
	DES_TYPE_DIRCT	Description du type de direction (nord, sud, est, ouest)
	VAL_VITS_AUTRS	Valeur de la vitesse autorisée
	VAL_NUMR_MICRF_1	Val du numéro de microfiche
	IND_RAPPR_NUMRS_UTILR	Indique si le rapport numérique a été utilisé (O/N)
	DAT_ACCDN	Date de l'accident
	NBR_VEHCL_IMPLQ_RAPPR	Nombre de véhicule impliqué dans le rapport
	COD_TYPE_ECLRM	Code du type d'éclairage
	DES_TYPE_ECLRM	Description du type d'éclairage
	COD_TYPE_GRAVT	Code du type de gravité
	DES_TYPE_GRAVT	Description du type de gravité
	HRE_ACCDN	Heure de l'accident
	COD_VEHCL_N1	Code du type de véhicule no1
	DES_VEHCL_N1	Description du type de véhicule no1
	COD_VEHCL_N2	Code du type de véhicule no2
	DES_VEHCL_N2	Description du type de véhicule no2
	COD_GENRE_ACCDN	Code du type d'accident
	DES_GENRE_ACCDN	Description du type d'accident
	COD_ETAT_SURFC_CONVR	Code de l'état de la surface
	DES_ETAT_SURFC_CONVR	Description de l'état de la surface
	COD_ETAT_METEO_CONVR	Code de l'état de la météo

<b>Accidents (suite)</b>	<b>Couche ponctuelle représentant les accidents extrait du DSR du MTQ et qui ont pu être localisé sur le réseau routier de la MRC Arthabaska entre 2007 et 2012</b>	
	DES_ETAT_METEO_CONVR	Description de l'état de la météo
	COD_TYPE_IMPCT	Code du type d'impacte
	DES_TYPE_IMPCT	Description du type d'impact
	COD_SENS_VEHCL_IMPCT_N1	Code du sens de circulation du véhicule no1
	DES_SENS_VEHCL_IMPCT_N1	Description du sens de circulation du véhicule no1
	COD_SENS_VEHCL_IMPCT_N2	Code du sens de circulation du véhicule no2
	DES_SENS_VEHCL_IMPCT_N2	Description du sens de circulation du véhicule no2
	COD_MOUVM_VEHCL_N1	Code du mouvement du véhicule no1
	DES_MOUVM_VEHCL_N1	Description du mouvement du véhicule no1
	DES_MOUVM_VEHCL_N2	Description du mouvement du véhicule no2 (le champ pour le code se trouve plus loin)
	COD_TYPE_ENVRN	Code du type d'environnement
	DES_TYPE_ENVRN	Description du type d'environnement
	COD_CATGR_ROUTE	Code de la catégorie de route
	DES_CATGR_ROUTE	Description de la catégorie de route
	COD_TYPE_LOCLS_ACCDN	Code du type de localisation de l'accident
	DES_TYPE_LOCLS_ACCDN	Description du type de localisation de l'accident
	COD_ETAT_CHAS_CONVR	Code de l'état de la chaussée
	DES_ETAT_CHAS_CONVR	Description de l'état de la chaussée
	COD_TYPE_VISBL_CONVR_N1	Code du type de visibilité du véhicule no1
	DES_TYPE_VISBL_CONVR_N1	Description du type de visibilité du véhicule no1
	COD_TYPE_VISBL_CONVR_N2	Code du type de visibilité du véhicule no2
	DES_TYPE_VISBL_CONVR_N2	Description du type de visibilité du véhicule no2
	COD_MOUVM_PIETN_CONVR_P1	?
	DES_MOUVM_PIETN_CONVR_P1	?
	COD_MOUVM_PIETN_CONVR_P2	?
	DES_MOUVM_PIETN_CONVR_P2	?
	IND_DELIT_FUITE	Indique si c'est un délit de fuite ou non
	COD_PROVN_ETAT_N1	Code de Province ou de l'État pour le véhicule no1
	DES_PROVN_ETAT_N1	Nom Province ou de l'État pour le véhicule no1
	COD_PROVN_ETAT_N2	Code de Province ou de l'État pour le véhicule no2
	DES_PROVN_ETAT_N2	Nom Province ou de l'État pour le véhicule no2
	VAL_CP_COURT_N1	Code postal court (3) du véhicule no1
	VAL_CP_COURT_N2	Code postal court (3) du véhicule no2
	VAL_AGE_CONDC_N1	Âge du conducteur du véhicule no1
	VAL_AGE_CONDC_N2	Âge du conducteur du véhicule no2
	COD_FACTEUR_ACCDN_CONVR_PR1	Code du facteur de l'accident du véhicule no1
	DES_FACTEUR_ACCDN_CONVR_PR1	Description du facteur de l'accident du véhicule no1
	COD_FACTEUR_ACCDN_CONVR_PR2	Code du facteur de l'accident du véhicule no2
	DES_FACTEUR_ACCDN_CONVR_PR2	Description du facteur de l'accident du véhicule no2
	COD_TYPE_SIGNS_N1	Code de la signalisation pour le véhicule no1
	DES_TYPE_SIGNS_N1	Description de la signalisation pour le véhicule no1
	COD_TYPE_SIGNS_N2	Code de la signalisation pour le véhicule no2
	DES_TYPE_SIGNS_N2	Description de la signalisation pour le véhicule no2
	NBR_VICTM_BLES_GRAVE	Nombre de blessé grave
	NBR_VICTM_BLES_LEGER	Nombre de blessé léger
	NBR_VICTM_DECD	Nombre de personne décédé
	COD_TYPE_ASPCT_CHAS_CONVR	Code de l'aspect de la chaussée
	DES_TYPE_ASPCT_CHAS_CONVR	Description de l'aspect de la chaussée
	COD_TYPE_NATR_CHAS	Code de la nature de la chaussée
	DES_TYPE_NATR_CHAS	Description de la nature de la chaussée
	COD_TYPE_EXPRN_CONDC_N1	Code du nombre d'année d'expérience du conducteur no1

<b>Accidents (suite)</b>	<b>Couche ponctuelle représentant les accidents extrait du DSR du MTQ et qui ont pu être localisé sur le réseau routier de la MRC Arthabaska entre 2007 et 2012</b>	
	DES_TYPE_EXPRN_CONDC_N1	Description du nombre d'année d'expérience du conducteur no1
	COD_TYPE_EXPRN_CONDC_N2	Code du nombre d'année d'expérience du conducteur no2
	DES_TYPE_EXPRN_CONDC_N2	Description du nombre d'année d'expérience du conducteur no2
	COD_MOUVM_VEHCL_N2	Code du mouvement du véhicule no2
	Annee	Année de l'accident (entre 2007 et 2012)
	IDTroncon	Identifiant unique du tronçon sur lequel l'accident est associé
	ID_IntersectionPProche	Identifiant unique de l'intersection la plus proche le long du réseau routier
	Dist_InterstPProche	Distance réticulaire en mètre à l'intersection la plus proche
	X_WGS84	Coordonnée X du point en WGS 1984 (degré décimal)
	Y_WGS84	Coordonnée Y du point en WGS 1984 (degré décimal)
	X_Lambert	Coordonnée X du point en WGS 1984 (Conique conforme Lambert)
	Y_Lambert	Coordonnée Y du point en WGS 1984 (Conique conforme Lambert)
	ID_CarrefourPProche	Identifiant unique du carrefour le plus proche le long du réseau routier
	MuniMTQ	Indique si l'accident a eu lieu sur le réseau du MTQ, sur le réseau municipale ou à moins de 20 mètres d'un croisement municipale/MTQ.

Tableau A 8 : Métadonnées pour la couche des TRONÇONS

Tronçons	Couche linéaire représentant les tronçons du réseau routier de la MRC Arthabaska	
OBJECTID	Champ automatique dans ArcMap (identifiant unique dans la table) <b>* ne pas utiliser</b>	
Shape	Champ automatique dans ArcMap (type d'entité de la couche)	
IDTroncon	Identifiant unique du tronçon	
IDIntersect1	Identifiant unique de l'intersection de départ du tronçon	
IDIntersect2	Identifiant unique de l'intersection de fin du tronçon	
Nbr_Accident_10m	Nombre d'accident dans un rayon de 10 mètres du tronçon (un accident peut être comptabilisé plusieurs fois, notamment au bout des tronçons)	
Nbr_Voie	Nombre de voie du tronçon (provenant du réseau de la géobase canadienne)	
Vitesse	Vitesse sur le tronçon (provenant d'Adresses Québec)	
Vitesse_Multi	Indique qu'il y a plusieurs vitesses sur le tronçon	1- Une seule vitesse 9— Deux vitesses
Revetement	Pourcentage approximatif du tronçon qui est revêtu (provenant du réseau de la géobase canadienne, Google Maps et Streets View)	100 = 100 % revêtu ; 0 = non revêtu
Densite_AD2011	Densité de population traversé et/ou longé par le tronçon (provenant des Aires de Diffusions de 2012 de Statistique Canada)	
Shape_Length	Longueur du tronçon en mètre	
Code_Camion	Code classifiant les tronçons selon les informations sur le camionnage	
Desc_Camion	Description de l'information sur le camionnage (route permise, restreinte, interdite, sans information, etc.) provenant du MTQ	
ID_DJMA	Identifiant unique du MTQ sur les comptages	
Comptage_Recent	Indique la dernière année de comptage disponible	
DJMA_Recent	Débit journalier moyen annuel de la dernière année disponible	
DJMA_2011	Débit journalier moyen annuel en 2011 (si disponible)	
DJMA_2010	Débit journalier moyen annuel en 2010 (si disponible)	
DJMA_2009	Débit journalier moyen annuel en 2009 (si disponible)	
DJMA_2008	Débit journalier moyen annuel en 2008 (si disponible)	
DJMA_2007	Débit journalier moyen annuel en 2007 (si disponible)	
DJMA_2006	Débit journalier moyen annuel en 2006 (si disponible)	
DJMA_2005	Débit journalier moyen annuel en 2005 (si disponible)	
DJMA_2004	Débit journalier moyen annuel en 2004 (si disponible)	
DJMA_2003	Débit journalier moyen annuel en 2003 (si disponible)	
DJMA_2002	Débit journalier moyen annuel en 2002 (si disponible)	
Heure_30 <sup>e</sup>	La 30 <sup>e</sup> heure la plus achalandée observée durant l'année	
DJMH	Débit journalier moyen hivernal (décembre, janvier, février et mars)	
DJME	Débit journalier moyen d'été (juin, juillet, août et septembre)	
Annee_VehiLourd	Indique la dernière année de comptage de véhicule lourd disponible	
Vehi_Lourd	Débit des véhicules lourds	
MuniMTQ	Indique si le tronçon est de juridiction du MTQ ou municipale	
OccSol1	Affectation du territoire principale traversé et/ou longé par le tronçon (provenant de la couche Affectation de la MRC)	
OccSol1_Pourc	Indique le pourcentage de l'occupation principale	
OccSol_2	Affectation du territoire secondaire traversé et/ou longé par le tronçon (provenant de la couche Affectation de la MRC)	
OccSol2_Pourc	Indique le pourcentage de l'occupation secondaire	
Odonyme	Indique l'odonyme du tronçon (Pour l'odonyme officiel du tronçon, utilisez les informations d'Adresses Québec)	

<b>Tronçons (suite)</b>	<b>Couche linéaire représentant les tronçons du réseau routier de la MRC Arthabaska</b>		
	Z_Min	Élévation minimum sur le tronçon	Calculé automatiquement dans ArcMAP à partir d'un modèle numérique de terrain fournie par la MRC
	Z_Max	Élévation maximum sur le tronçon	
	Z_Mean	Élévation moyenne sur le tronçon	
	Min_Slope	Pente minimum sur le tronçon	
	Max_Slope	Pente maximum sur le tronçon	
	Avg_Slope	Pente moyenne sur le tronçon	
	DistKM_CV_Victo	Distance moyenne en km vers le centre-ville de Victoriaville (Notre-Dame Est/Perreault)	(distance à partir du début du tronçon + distance à partir de la fin du tronçon)/ 2
	DistKM_CV_Warwick	Distance moyenne en km vers le centre-ville de Warwick (Kirouac /Hôtel-de-Ville)	
	ID_Carrefour1	Identifiant unique du carrefour du départ du tronçon	
	ID_Carrefour2	Identifiant unique du carrefour de la fin du tronçon	
	Classif1	Type de route (autoroute, rte à no, artère, collectrice, locale) provenant du fichier d'Adresse Québec	
	Classif2	Classification hiérarchique des tronçons selon le statut MTQ (autoroute, nationale, régionale, Collectrice) ou Municipale (locale 1, locale 2, local 3, non MTQ)	
	Classif3	Classification hybride entre la classification fonctionnelle du MTQ et cartographique	

**Tableau A 9 : Métadonnées pour la couche des INTERSECTIONS**

<b>Intersections</b>	<b>Couche ponctuelle représentant les intersections du réseau routier de la MRC Arthabaska</b>	
	OBJECTID_12	Champ automatique dans ArcMap (identifiant unique dans la table) <b>* ne pas utiliser</b>
	Shape	Champ automatique dans ArcMap (type d'entité de la couche)
	IDIntersection	Identifiant unique de l'intersection
	DistEuclid_CV	Distance euclidienne en mètre entre l'intersection et le centre-ville de Victoriaville (Notre-Dame Est/Perreault)
	Nbr_Accidents_T50m	Nombre d'accident total dans un rayon de 50 mètres de l'intersection (un accident peut être comptabilisé plusieurs fois)
	ID_Carrefour	Identifiant unique du carrefour
	X_WGS84	Coordonnée X du point en WGS 1984 (degré décimal)
	Y_WGS84	Coordonnée Y du point en WGS 1984 (degré décimal)
	Z	Élévation à l'intersection selon le modèle numérique de terrain

Tableau A 10 : Métadonnées pour la couche des CARREFOURS

Carrefour	Couche zonale représentant les carrefours du réseau routier de la MRC Arthabaska obtenue par le regroupement des intersections situé à plus ou moins 20 mètres l'une de l'autre	
	OBJECTID_1	Champ automatique dans ArcMap (identifiant unique dans la table) <b>* ne pas utiliser</b>
	Shape	Champ automatique dans ArcMap (type d'entité de la couche)
	ID_Carrefour	Identifiant unique du carrefour
	Nbr_Accident_50m	Nombre d'accident unique dans un rayon de 50 mètres du centroïde du polygone (les accidents sont comptabilisés qu'une seule fois)
	X_WGS84	Coordonnée X du centroïde du polygone en WGS 1984 (degré décimal)
	Y_WGS84	Coordonnée Y du centroïde du polygone en WGS 1984 (degré décimal)
	Shape_Length	Champ automatique dans ArcMap (longueur de l'entité)
	Shape_Area	Champ automatique dans ArcMap (superficie de l'entité)
	X_CCLambert	Coordonnée X du centroïde du polygone en Conique conforme de Lambert (mètres)
	Y_CCLambert	Coordonnée Y du centroïde du polygone en Conique conforme de Lambert (mètres)
	SDRIDU	Identifiant unique de la municipalité
	SDRNOM	Nom de la municipalité
	SDRGENRE	Code du genre de municipalité
	SDRDescription	Description du code de municipalité
	ID_OccSol	Identifiant unique de l'affectation du territoire ou le carrefour est localisé (provenant de la couche Affectation de la MRC)
	Desc_OccSol	Description de l'affectation du territoire ou le carrefour est localisé (provenant de la couche Affectation de la MRC)
	DistKM_CV_Victo	Distance en km vers le centre-ville de Victoriaville (Notre-Dame Est/Perreault)
	DistKM_CV_Warwick	Distance en km vers le centre-ville de Warwick (Kirouac /Hôtel-de-Ville)
	ComptageAuto_2012	Comptage automobile à certaines intersections de Victoriaville en 2012
	ComptagePieton_2012	Comptage piétonnier à certaines intersections de Victoriaville en 2012
	MuniMTQ	Indique si les tronçons qui affluent vers le carrefour sont de juridiction du MTQ, du municipale ou des deux

Carrefour (suite)	Couche zonale représentant les carrefours du réseau routier de la MRC Arthabaska obtenue par le regroupement des intersections situé à plus ou moins 20 mètres l'une de l'autre	
	Classif1	Classification des tronçons qui affluent vers le carrefour, en ordre décroissant. De 1 tronçon à une possibilité de 12.
	Classif2	
	Classif3	
	Classif4	
	Classif5	
	Classif6	
	Classif7	
	Classif8	
	Classif9	
	Classif10	
	Classif11	
	Classif12	
	Nbr_Approche	Indique le nombre d'approches à ce carrefour
	Nbr_Troncon	Indique le nombre de tronçons qui affluent à ce carrefour
	Average_Z	Élévation moyenne pour le carrefour (calculé à partir des intersections)

## A5. Définition des groupes de carrefours pour la collecte des débits

Les groupes de carrefours reposent sur le type hiérarchique des routes qui y convergent (premier critère) et de la densité ou du type d'occupation du sol que l'on y retrouve (deuxième critère). La hiérarchie utilisée est la même que celle des tronçons présentée précédemment :

1. Autoroute
2. Régionale
3. Nationale
4. Collectrice nationale
5. Collectrice municipale
6. Artère urbaine
7. Locale urbaine
8. Locale rurale

Le Tableau A 11 présente les différentes règles pour l'attribution des carrefours dans les différents groupes.

**Tableau A 11 : Règles de classification des carrefours dans un des 7 groupes utilisés pour la collecte de données et le diagnostic de sécurité routière**

1 <sup>re</sup> critère : type de route	2 <sup>e</sup> critère	Groupe
<b>SI au moins une autoroute, régionale, nationale ou collectrice nationale arrive au carrefour</b>	<b>SI</b> périmètre urbain (rayon de 50 m)	Groupe 2 : MTQ/Mun Urbain
	<b>SINON</b> (toutes les autres affectations du sol : agricole, agroforestière, villégiature...)	Groupe 7 : MTQ/Mun Autres
<b>SINON SI au moins une collectrice municipale arrive au carrefour</b>		Groupe 6 : Collectrice municipale
<b>SINON SI au moins une artère urbaine arrive au carrefour</b>		Groupe 1 : Artère urbaine
<b>SINON SI au moins une locale urbaine arrive au carrefour</b>	<b>SI</b> la densité de population dans un rayon de 50 m est supérieure à 150 hab/km <sup>2</sup>	Groupe 5 : Local urbaine +150
	<b>SINON</b>	Groupe 4 : Local urbaine -150
<b>SINON (toutes les approches sont de type locale rurale)</b>		Groupe 3 : Locale rurale

## A6. Matrice de corrélation pour les carrefours et les tronçons

Tableau A 12 : Corrélation entre les attributs des carrefours

Attributs	Croix	Carrefour t	Accs.	A.Victo.	Per. Urb.	Ilot Dest.	Agri.	Indust.	Autres	Carr.Mun.	Carr.MTQM	75.pave	50.b.gauche	1.pass.pie.	1.terre.p.	1.VAD	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4	Groupe 5	Groupe 6	Groupe 7	Feu.Cir.	A.sec.	A.part.	Dist.CV.Vict	Densite	Decale	Voies	
Croix	1																														
T	0.8691	1																													
Accs.	0.2436	0.2401	1																												
A.Victo.	0.0498	0.0076	0.1205	1																											
Per. Urb.	0.0238	0.0147	0.0456	0.4632	1																										
Ilot Dest.	0.023	0.0399	0.0621	0.2022	0.5905	1																									
Agri.	0.0224	0.0435	0.0185	0.4209	0.6625	0.103	1																								
Indust.	0.0324	0.0154	0.0409	0.0158	0.2521	0.0392	0.044	1																							
Autres	0.0089	0.0279	0.0133	0.0883	0.1276	0.0198	0.0223	0.0085	1																						
Carr.Mun.	0.0179	0.0838	0.047	0.5052	0.452	0.0853	0.4769	0.0459	0.1338	1																					
Carr.MTQM	0.032	0.0568	0.0662	0.4604	0.4024	0.0929	0.3984	0.0545	0.1428	0.9369	1																				
75.pave	0.087	0.0793	0.0753	0.1763	0.2536	0.1097	0.2174	0.0304	0.1555	0.0779	0.0942	1																			
50.b.gauche	0.1833	0.1875	0.5283	0.0878	0.056	0.0399	0.0293	0.017	0.0086	0.1024	0.0887	0.0465	1																		
1.pass.pie.	0.1892	0.1803	0.3552	0.0588	0.1403	0.0933	0.1062	0.0211	0.0217	0.0386	0.0232	0.0913	0.2866	1																	
1.terre.p.	0.1266	0.1857	0.1428	0.0788	0.0479	0.075	0.0233	0.0357	0.0181	0.0879	0.0242	0.052	0.2941	0.1628	1																
1.VAD	0.1572	0.186	0.5161	0.0502	0.0236	0.0335	0.0099	0.0278	0.0124	0.1011	0.0887	0.0564	0.489	0.3264	0.2074	1															
Groupe 1	0.0359	0.0639	0.4132	0.1988	0.0963	0.0021	0.1042	0.0422	0.0214	0.1597	0.1496	0.0692	0.1484	0.2024	0.0148	0.1976	1														
Groupe 2	0.0339	0.0556	0.0636	0.235	0.1518	0.0896	0.1005	0.0383	0.0194	0.6044	0.5978	0.0545	0.186	0.0591	0.102	0.1152	0.0965	1													
Groupe 3	0.0383	0.0382	0.016	0.161	0.2473	0.0033	0.3412	0.0164	0.0083	0.0621	0.0582	0.2038	0.0167	0.0421	0.035	0.0241	0.0414	0.0375	1												
Groupe 4	0.015	0.0255	0.0906	0.2288	0.207	0.3109	0.0671	0.1551	0.0228	0.1707	0.1599	0.1015	0.046	0.0307	0.0886	0.0662	0.1139	0.1032	0.0443	1											
Groupe 5	0.002	0.0617	0.2227	0.4832	0.5042	0.2636	0.3741	0.1001	0.0751	0.5617	0.5263	0.139	0.1322	0.0563	0.0094	0.1438	0.3747	0.3395	0.1457	0.4004	1										
Groupe 6	0.0548	0.0656	0.0010	0.0552	0.0337	0.0094	0.0455	0.0173	0.0088	0.0656	0.0615	0.0115	0.0177	0.0136	0.0189	0.0254	0.0438	0.0397	0.017	0.0468	0.154	1									
Groupe 7	0.0069	0.0568	0.004	0.4285	0.6947	0.1836	0.6818	0.0902	0.1836	0.7285	0.6555	0.1441	0.0321	0.099	0.022	0.0271	0.1163	0.1054	0.0452	0.1243	0.4092	0.0478	1								
Feu.Cir.	0.1979	0.1952	0.622	0.0936	0.0564	0.0454	0.0509	0.046	0.0098	0.1059	0.107	0.0529	0.7512	0.3397	0.2509	0.6077	0.1909	0.1852	0.019	0.0522	0.1551	0.0201	0.0271	1							
A.sec.	0.3234	0.3859	0.2193	0.0275	0.0035	0.0003	0.0149	0.0136	0.0662	0.0218	0.024	0.0551	0.2553	0.1818	0.2031	0.2387	0.0338	0.0176	0.0598	0.0187	0.0301	0.0152	0.012	0.3179	1						
A.part.	0.3282	0.3089	0.0344	0.0384	0.0843	0.0285	0.0821	0.0007	0.0187	0.099	0.1067	0.0936	0.0021	0.0978	0.0561	0.0339	0.023	0.0422	0.0363	0.0115	0.1001	0.0208	0.0873	0.0428	0.6069	1					
Dist.CV.Victo	0.0866	0.0496	0.2198	0.832	0.4536	0.1953	0.3998	0.0038	0.1184	0.4994	0.4532	0.2414	0.1165	0.1881	0.0374	0.1263	0.2481	0.2654	0.1479	0.2337	0.4452	0.041	0.3952	0.1365	0.0161	0.0853	1				
Densite	0.0678	0.0131	0.1103	0.6784	0.682	0.3193	0.5498	0.0827	0.1585	0.587	0.5278	0.292	0.0708	0.1581	0.0524	0.0446	0.1806	0.1868	0.1935	0.3816	0.6789	0.1136	0.572	0.0761	0.0014	0.0973	0.7293	1			
Decale	0.0709	0.2515	0.0855	0.0336	0.0414	0.0278	0.0202	0.0185	0.0094	0.0069	0.0145	0.0091	0.0817	0.054	0.0282	0.0914	0.1151	0.0215	0.0182	0.022	0.0505	0.0192	0.0099	0.0675	0.0676	0.0412	0.0635	0.0352	1		
Voies	0.0316	0.0434	0.3703	0.0646	0.0262	0.0522	0.0296	0.1121	0.0286	0.1006	0.0857	0.0166	0.322	0.1391	0.1245	0.3156	0.2497	0.1001	0.0127	0.0355	0.2097	0.0003	0.0395	0.3667	0.0889	0.0575	0.0665	0.0096	0.0042	1	

Tableau A 13 : Corrélations entre les attributs des tronçons

Attributs	Accs.	Voies	Vit.	Pave	Densite	Per.urb.	Agri.	Villeg.	Ilot.dest.	Dist.CV.Victo.	Dist.CV.War.	Loc.urb.	Loc.rur.	Art.urb.	Coll.mun.	Acc./Lon.
Accs.	1															
Voies	0.1665	1														
Vit.	0.0354	0.0305	1													
Pave	0.0357	0.1364	0.1478	1												
Densite	0.0045	0.1179	0.3052	0.3697	1											
Per.urb.	0.0021	0.108	0.5252	0.4721	0.5367	1										
Agri.	0.0304	0.0677	0.7304	0.3097	0.3644	0.6603	1									
Villeg.	0.0143	0.048	0.0525	0.2253	0.1332	0.239	0.0738	1								
Ilot.dest.	0.0273	0.0834	0.0598	0.2251	0.2661	0.4976	0.1536	0.0556	1							
Dist.CV.Victo.	0.0317	0.1728	0.3328	0.4422	0.594	0.5607	0.4196	0.3122	0.1725	1						
Dist.CV.War.	0.017	0.1061	0.1146	0.3692	0.2715	0.3305	0.227	0.143	0.1313	0.559	1					
Loc.urb.	0.1118	0.2083	0.7656	0.097	0.2102	0.3963	0.6371	0.0788	0.1205	0.2198	0.1038	1				
Loc.rur.	0.0281	0.0426	0.8286	0.2207	0.313	0.5293	0.7711	0.0579	0.1012	0.3611	0.1769	0.7595	1			
Art.urb.	0.1403	0.4297	0.0265	0.1355	0.1478	0.1291	0.0916	0.0402	0.0518	0.1831	0.0843	0.4834	0.0952	1		
Coll.mun.	0.0235	0.0088	0.2734	0.0265	0.1036	0.0895	0.1438	0.0225	0.0195	0.0731	0.0149	0.2709	0.0533	0.0339	1	
Acc./Lon.	0.7846	0.2763	0.032	0.0682	0.082	0.0668	0.0397	0.0221	0.0409	0.0869	0.0381	0.1288	0.0338	0.2671	0.0106	1

## A7. Communiqué de presse lançant le processus de consultation



### Communiqué

CNW : Code 69 + hebdomas

#### Lancement d'un projet pilote

#### Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal dans le territoire de la MRC d'Arthabaska

Victoriaville, le 11 septembre 2012 — Le Ministère des Transports du Québec a confié à une équipe de chercheurs de l'École polytechnique de Montréal et de l'Institut national de la recherche scientifique (INRS-UCS) le mandat de réaliser un projet pilote visant à établir un diagnostic ainsi qu'un plan d'action en matière de sécurité routière sur le réseau municipal.

Le Ministère a porté son choix sur le territoire de la MRC d'Arthabaska, notamment pour la diversité des enjeux de sécurité routière qu'il présente, tant en milieu urbain que rural. Sous l'impulsion de l'équipe de chercheurs, menée par Nicolas Saunier et Marie-Soleil Cloutier, un partenariat se tissera entre le Ministère, la MRC, la Sûreté du Québec, la Société d'assurance automobile du Québec, l'Agence de santé et des services sociaux de la Mauricie et du Centre-du-Québec et les acteurs des 23 municipalités d'Arthabaska.

Le projet pilote permettra de retirer des bénéfices d'importance, en particulier :

- **l'amélioration du bilan routier sur le réseau municipal dans la MRC d'Arthabaska ;**
- **le partage des connaissances et de l'expertise en mettant en place une démarche de concertation, de laquelle résultera des partenariats durables.** Interpellés dès les premières étapes du projet, les acteurs participeront au développement de la connaissance des préoccupations relatives à la sécurité routière, mais aussi à la recherche de pistes de solution lors de l'élaboration du plan d'action ;
- **la réalisation d'un diagnostic de sécurité routière sur le réseau municipal de la MRC.** Le diagnostic permettra d'identifier les enjeux tout en tenant compte des situations particulières, de la dynamique propre à chacune des municipalités de la MRC. Les acteurs en sécurité routière de la MRC seront les véritables auteurs du diagnostic, qui reposera en grande partie sur leurs préoccupations, leurs connaissances des lieux ;
- **la mise en évidence de pistes de solution, consignées dans le plan d'action, dans les domaines des infrastructures routières municipales, du contrôle, de l'éducation et de la sensibilisation.** Les outils développés pourront, de surcroît, servir de référence et être appliqués à d'autres régions du Québec.

« La sécurité routière et la qualité de vie des citoyens demeurent au cœur des actions du Comité de sécurité publique et de la Planification stratégique de la MRC d'Arthabaska. La MRC est donc heureuse de collaborer à ce projet qui devrait en plus permettre d'élaborer des outils et méthodes pour les municipalités de la MRC et de l'ensemble du Québec qui souhaitent intervenir en sécurité routière », a soutenu le directeur général de la MRC d'Arthabaska, M. Frédérick Michaud.

Ce projet illustre également l'importance d'évaluer la situation de la sécurité routière sur le réseau municipal au plan du bilan routier. « Effectuer le diagnostic de sécurité routière sur le réseau municipal de la MRC, c'est aussi travailler à l'amélioration du bilan routier à l'échelle des municipalités pour l'ensemble du Québec », de conclure le capitaine Luc Marineau, directeur du poste de la Sûreté du Québec de la MRC d'Arthabaska.

-30 —

**Information :**

Pierre Rondier, coordonnateur  
Institut national de la recherche scientifique  
514 499-6627  
Pierre.Rondier@ucs.inrs.ca

Frédérick Michaud, directeur général  
MRC d'Arthabaska  
819 752-2444  
Frederick.Michaud@mrc-arthabaska.qc.ca

## A8. Lettre de présentation du projet envoyée au personne-contact

**Objet : Invitation à participer — Développement d'un diagnostic et d'un plan d'action de sécurité routière sur le réseau routier municipal – MRC d'Arthabaska**

Madame, Monsieur,

Je vous contacte afin de vous inviter à participer au développement d'un diagnostic ainsi que d'un plan d'action en matière de sécurité routière sur le réseau municipal du territoire de la MRC d'Arthabaska.

Ce projet a été confié par le Ministère des Transports du Québec à notre équipe de chercheurs de l'École polytechnique de Montréal et de l'Institut national de la recherche scientifique (INRS-UCS).

Ce projet pilote a pour finalité d'améliorer le bilan routier sur le réseau municipal de la région et vise à développer de nouvelles méthodes conviviales de diagnostic, d'expérimenter une approche partenariale et de produire un document de référence afin de permettre de mener des démarches semblables dans d'autres régions du Québec.

Votre participation nous permettra de **compléter et valider le diagnostic ainsi que le plan d'action, en nous faisant part des problématiques et enjeux de sécurité routière et en suggérant des pistes d'amélioration potentielles de la sécurité routière sur le réseau routier municipal de la MRC d'Arthabaska.**

**C'est pourquoi je souhaiterais vous rencontrer en personne afin de vous poser quelques questions et de discuter au sujet de votre possible implication dans ce projet.** Un des buts visés est de déterminer, avec votre aide, quels sont les problématiques clefs à prendre en considération sur le réseau municipal de la MRC d'Arthabaska qui expliquent l'évolution du bilan routier vers une amélioration ou une dégradation. Par la suite, nous offrirons plusieurs opportunités d'échanges entre les représentants des organismes œuvrant pour la sécurité routière dans ce projet pour permettre de mutualiser les expériences et s'assurer que nous partageons le même diagnostic.

Pour cela, nous croyons important de souligner ici que le procédé est relativement simple et requiert peu de temps de votre part. **Notre première rencontre sera d'une durée d'environ une heure et aura lieu à l'heure et à l'endroit qui vous convient durant l'automne 2012. Par la suite, vous pourrez vous porter volontaire ou refuser de participer aux trois groupes de discussion d'environ deux heures chacun qui seront organisés entre janvier et décembre 2013, où tous seront invités à partager leurs points de vue et valider l'information fournie par notre équipe de chercheurs.**

Si vous êtes intéressé (e), je vous remercie à l'avance de manifester votre intérêt en répondant à ce courriel, ou en me téléphonant au numéro indiqué ci-dessous. Nous pourrions alors prendre vos disponibilités et proposer une première date de rencontre.

Votre organisation fait partie d'un petit échantillon de partenaires potentiels inventoriés et je souhaiterais sincèrement que vous fassiez partie de ce projet, qui est important pour la sécurité routière tant de la région que des autres régions du Québec.

Bien sûr, même si elle est importante, votre participation demeure volontaire et vous pouvez refuser de répondre à n'importe quelle question ou interrompre votre collaboration en tout temps. Je vous assure que

toutes les informations que vous nous transmettez sont strictement confidentielles et ne seront en aucun cas publiées sous une forme qui permet de vous identifier.

Je suis confiant que vous retirerez, une grande satisfaction de votre implication au sein de ce projet.

Si vous avez des questions, n'hésitez pas à me téléphoner au 514-499-6627. En mon absence, veuillez suggérer une heure à laquelle je pourrais retourner votre appel. Vous pouvez également contacter Marie-Soleil Cloutier, chercheure responsable du projet à l'Institut national de la recherche scientifique au 514-499-4096.

Je vous prie de recevoir mes salutations cordiales.

Pierre Rondier  
Coordonnateur du projet (Chercheur postdoctoral)  
Institut national de la recherche scientifique  
Centre Urbanisation Culture Société  
385, rue Sherbrooke Est  
Montréal (Québec) H2X 1E3

---

Tél. : (514) 499-6627

[pierre.rondier@ucs.inrs.ca](mailto:pierre.rondier@ucs.inrs.ca)

## A9. Liste des problématiques identifiées lors des entretiens et mises à la disposition des participants du forum

Tableau A14 : Problématiques pour le Forum

THÈME	Problématique
<b>Infrastructures routières et signalisation</b>	Entretien du réseau routier municipal
	Liens entre réseau municipal/MTQ
	Abords de route et collision avec la faune
	Géométrie des routes
	Réseau piétonnier : intersections et itinéraires
	Aménagements cyclables
	Signalisation
	Carrefours : configuration, système de contrôle et aménagement
	Transport scolaire et adapté
<b>Partage de la route</b>	Non-respect des limites de vitesse
	Conflits de circulation de transit/riveraine
	Civisme
	Conflits entre usagers
	Engins agricoles
	Comportements des usagers — Inattention
	Aide à la mobilité motorisée
	Véhicules lourds

## A10. Analyse descriptive des accidents

Les Tableaux et Figures présentés ici sont des suppléments d'information allant avec la section 5.2.2 du diagnostic.

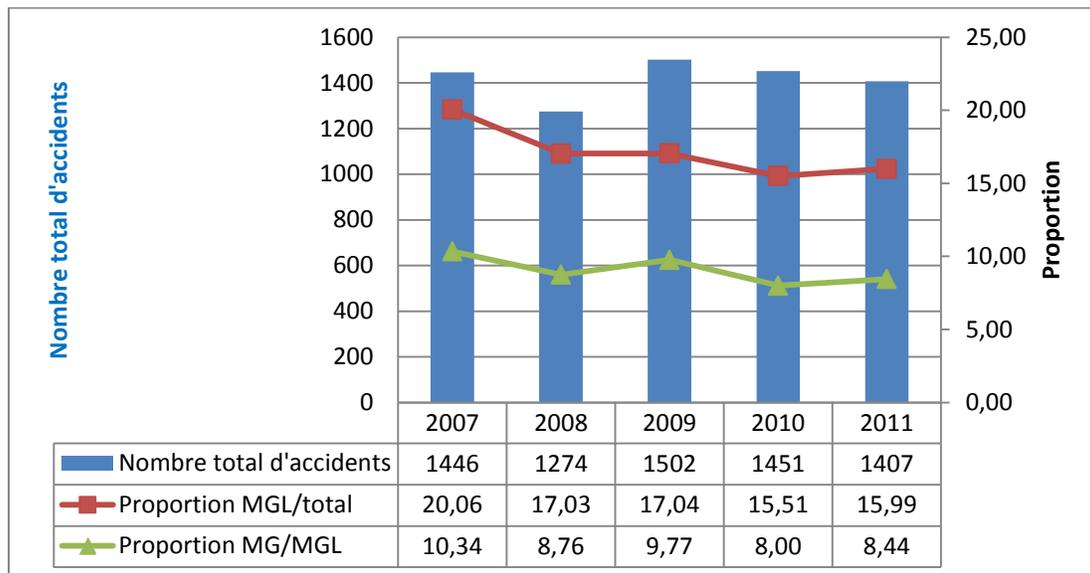
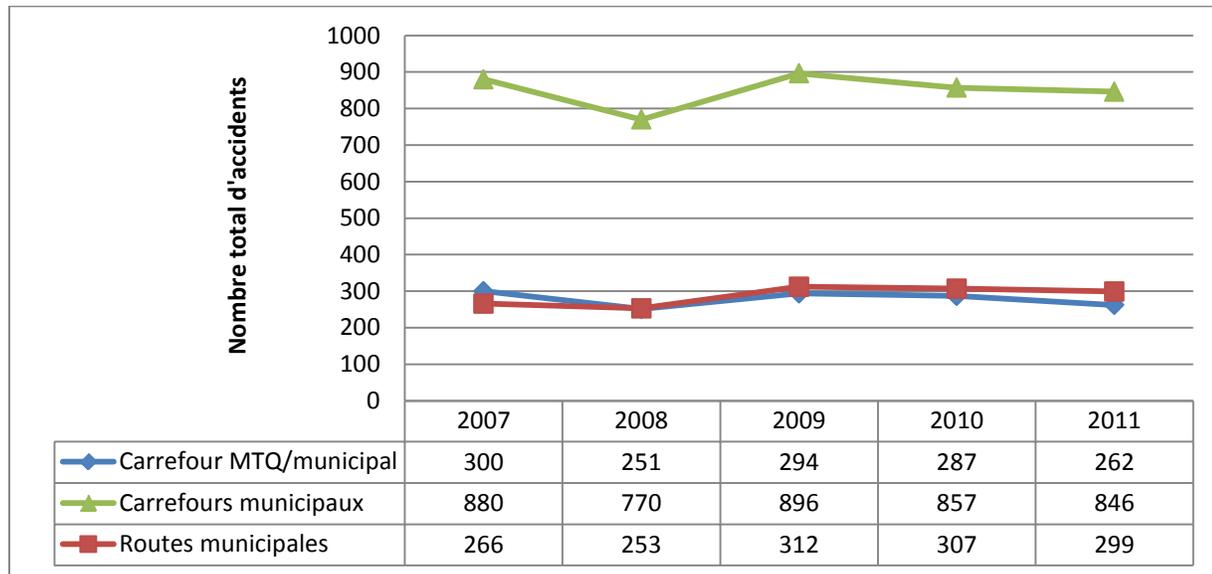


Figure A 1 : Répartition des accidents par année selon l'autorité responsable (en haut) et la gravité des blessures (en bas)

Tableau A 14 : Répartition du nombre d'accidents par gravité et autorité responsable

Autorité responsable	Gravité							IG	% MGL	% MG
	Matériel mineur	Matériel majeur	Leger	Grave	Mortel	Total	%			
Carrefours MTQ/municipal	218	861	279	28	8	1394	19,69	1,72	22,6	15,8
Carrefours municipaux	1132	2453	618	40	6	4249	60,01	1,46	15,6	6,9
Routes Municipales	422	781	205	24	5	1437	20,30	1,53	16,3	12,4
<b>Total</b>	<b>1772</b>	<b>4095</b>	<b>1102</b>	<b>92</b>	<b>19</b>	<b>7080</b>	<b>100</b>			
<b>%</b>	<b>25,03</b>	<b>57,84</b>	<b>15,56</b>	<b>1,30</b>	<b>0,27</b>	<b>100</b>				

Tableau A 15 : Répartition d'accidents et proportion des accidents graves et mortels par âge des conducteurs dans les carrefours MTQ/municipal, les carrefours municipaux et les routes municipales

Groupe d'âge	Nombre total d'accidents	Proportion MGL/Total	Proportion MG/MGL
<b>Carrefours MTQ/municipal</b>			
24 et moins	418	27,03	10,62
25-29	230	26,08	6,66
30-64	1110	24,95	13,71
65-74	129	21,70	7,14
75 et plus	76	23,68	16,67
<b>Carrefour municipaux</b>			
24 et moins	1477	20,58	4,28
25-29	535	17,57	7,44
30-64	3354	16,10	5,74
65-74	493	16,43	3,70
75 et plus	403	14,64	6,78
<b>Routes municipales</b>			
24 et moins	414	24,15	14,00
25-29	160	15,62	12,00
30-64	885	16,3	8,27
65-74	127	14,9	15,78
75 et plus	76	10,53	12,50

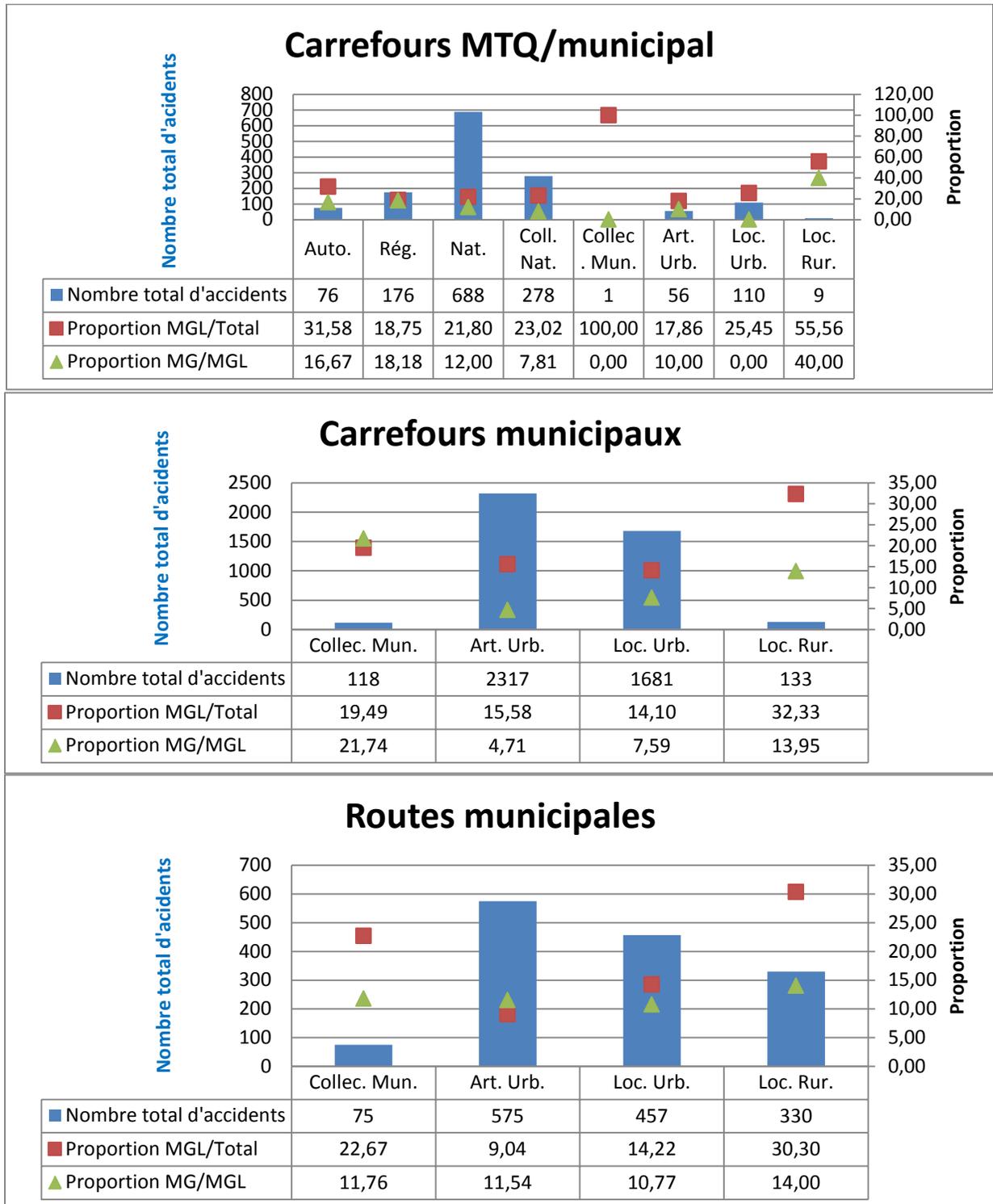


Figure A 2 : Répartition des accidents par classe de route pour les carrefours MTQ/municipal (en haut), les carrefours municipaux (milieu) et les routes municipales (en bas)

NOTE : Auto. : Autoroute, Rég. : Régionale, Nat. : Nationale, Coll. Nat. : Collectrice nationale, Collec. Mun. : Collectrice municipale, Art. Urb. : Artère urbaine, Loc. Urb : Locale urbaine, Loc. Rur. : Locale rurale

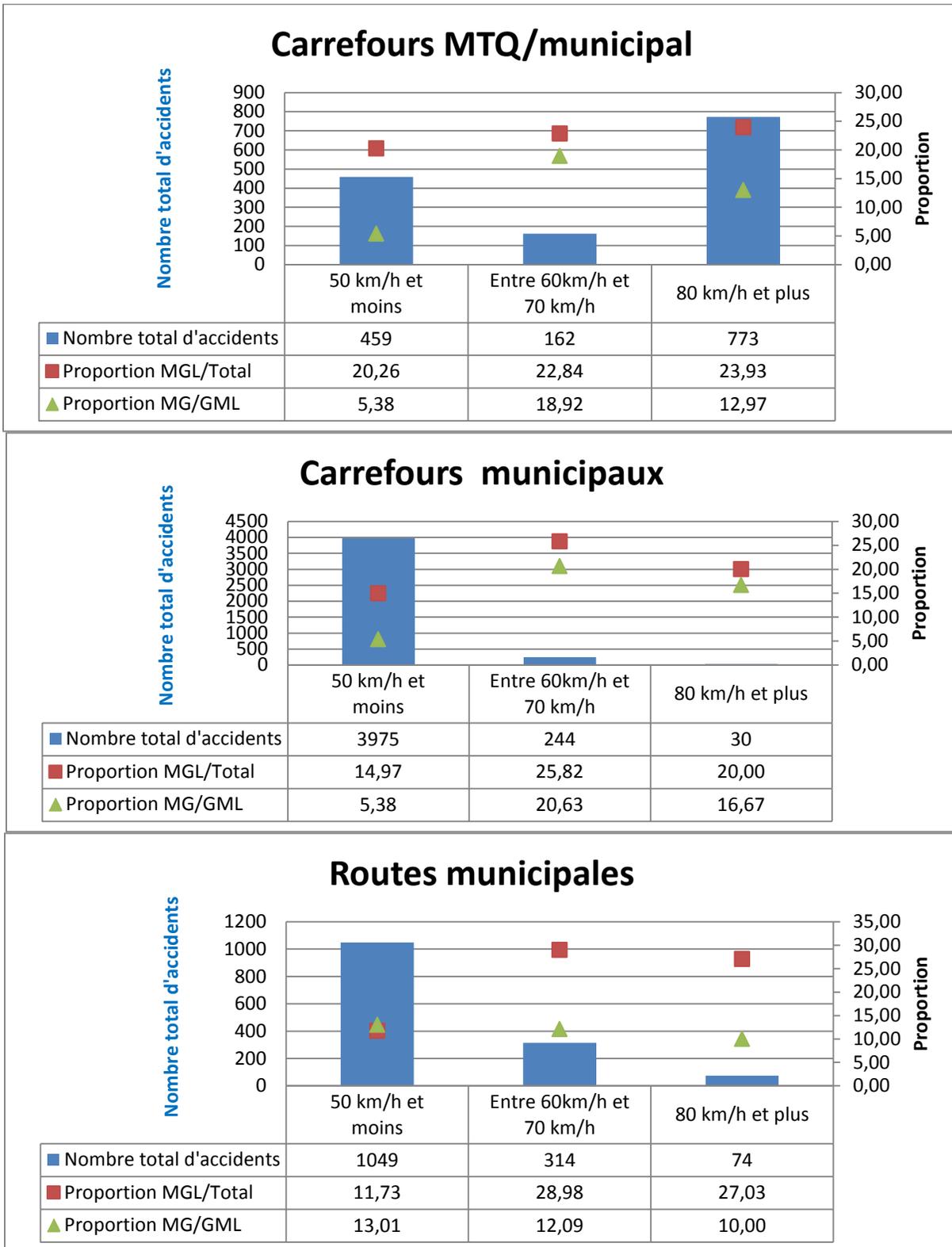


Figure A 3 : Répartition des accidents selon les limites de vitesse pour les carrefours MTQ/municipal (en haut), les carrefours municipaux (milieu) et les routes municipales (en bas)

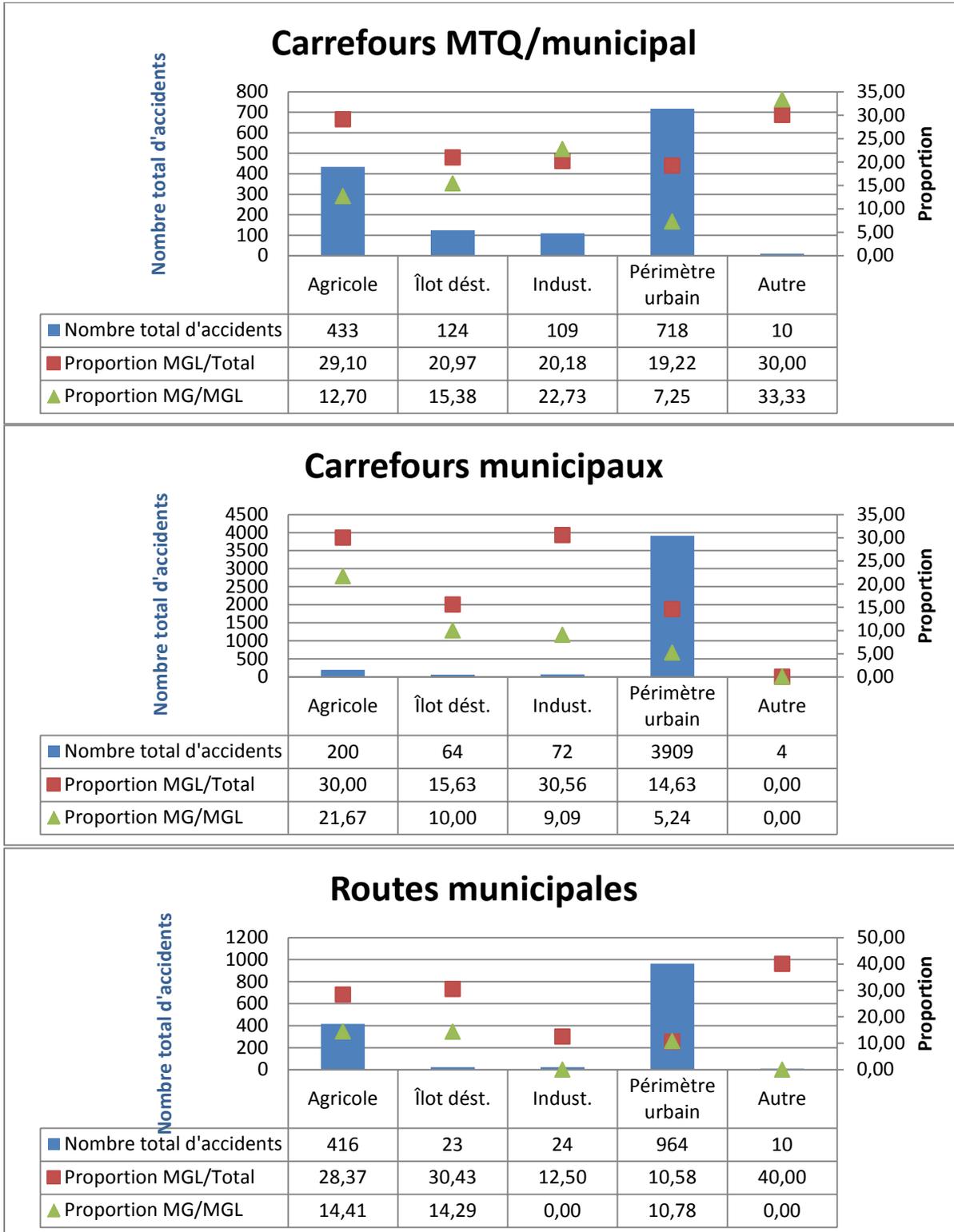


Figure A 4 : Répartition des accidents selon l'affectation du territoire pour les carrefours MTQ/municipal (en haut), les carrefours municipaux (milieu) et les routes municipales (en bas)

NOTE : îlot dést. : îlot déstructuré, Indust. : Industrielle)

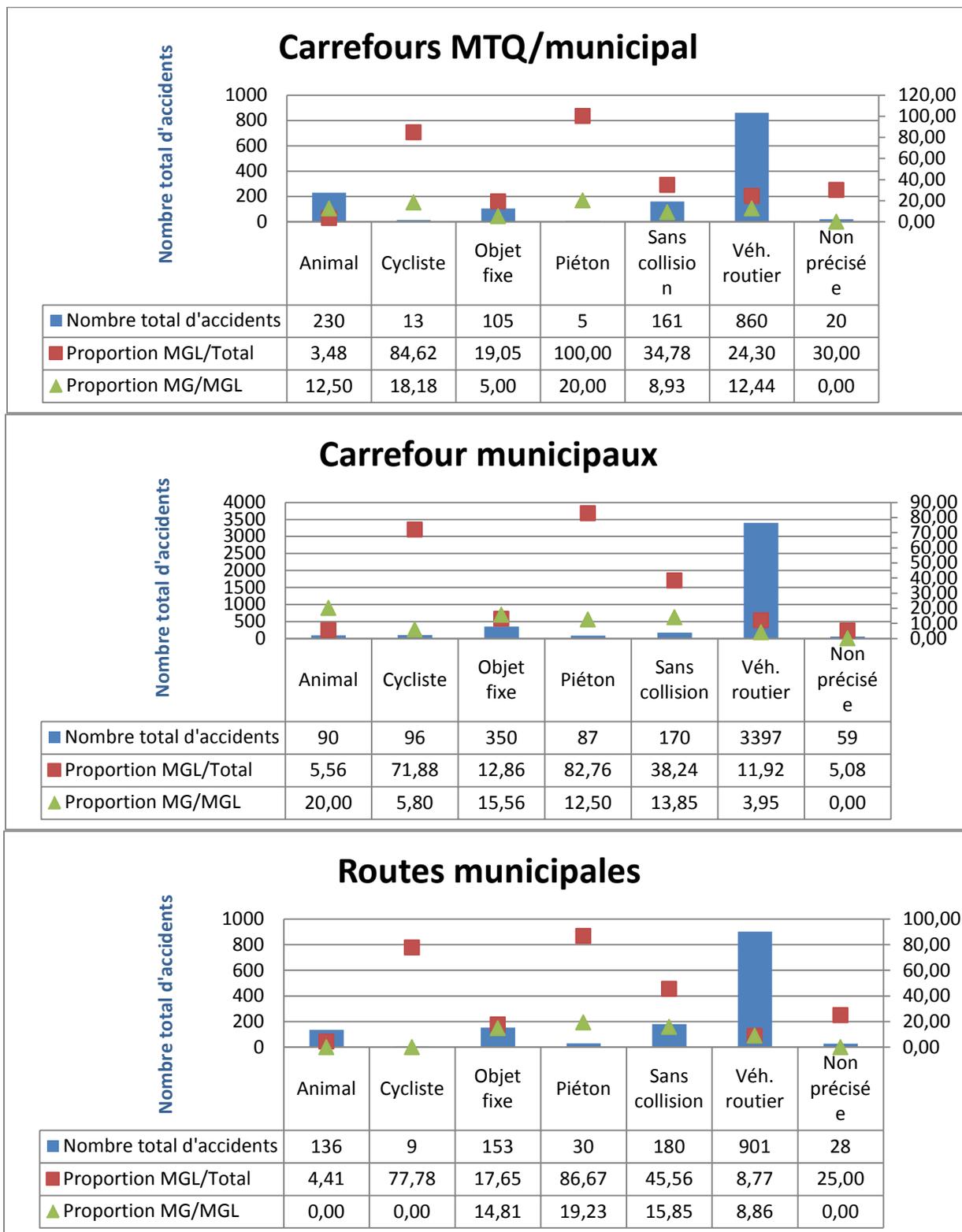


Figure A 5 : Répartition des accidents par type d'accident dans les carrefours MTQ/municipal (en haut), les carrefours municipaux (milieu) et les routes municipales (en bas)

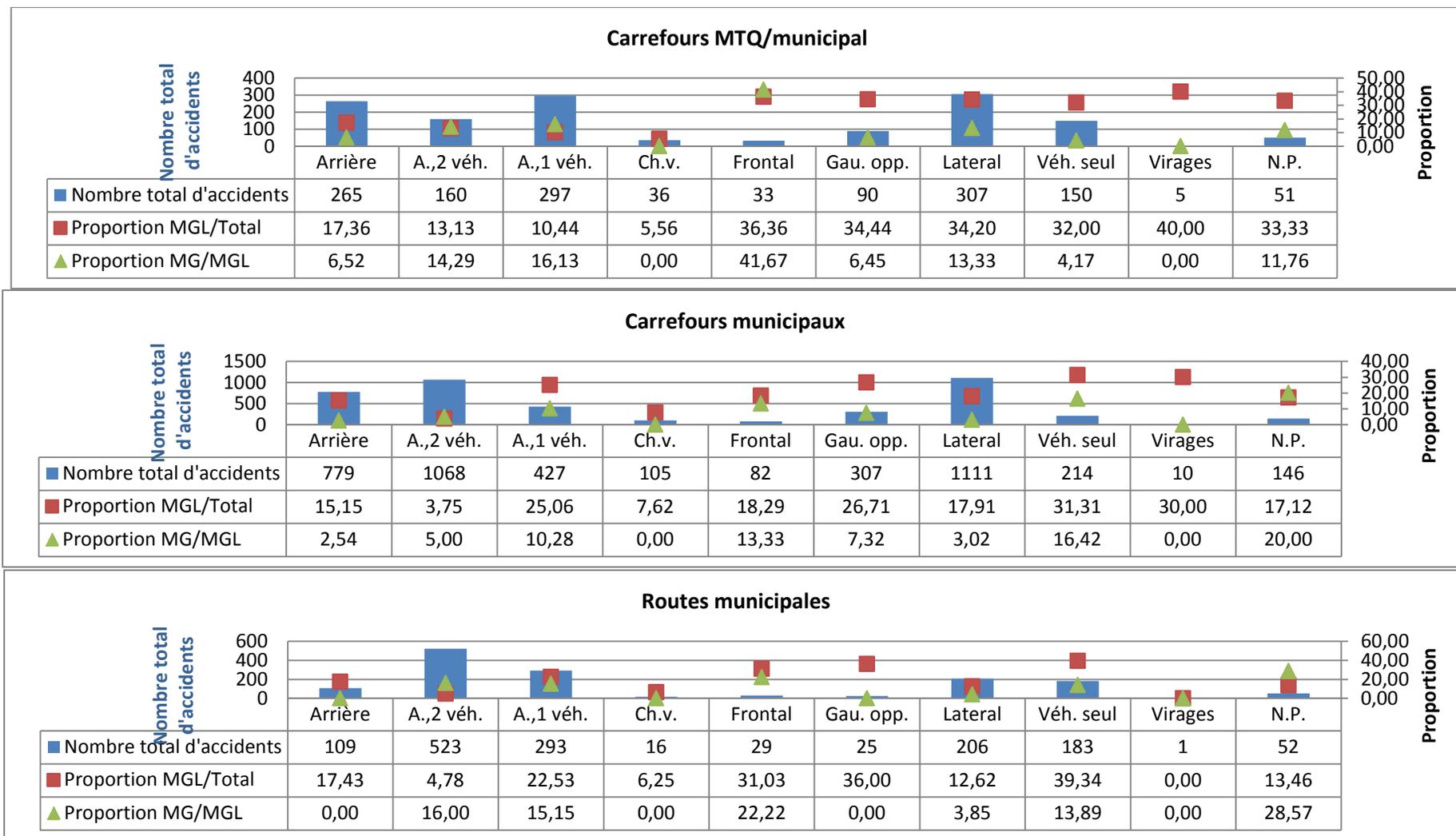


Figure A 6 : Répartition des accidents par type d'impact dans les carrefours MTQ/municipal (en haut), les carrefours municipaux (milieu) et les routes municipales (en bas)

NOTE : A., 2 véh. : Autres, deux véhicules, A.,1 véh. : Autres, un seul véhicule, Ch.v. : Changement de voie, Gau. opp. : Gauche opposant, Véh. Seul : véhicule seul, et N.P. : Non précisée

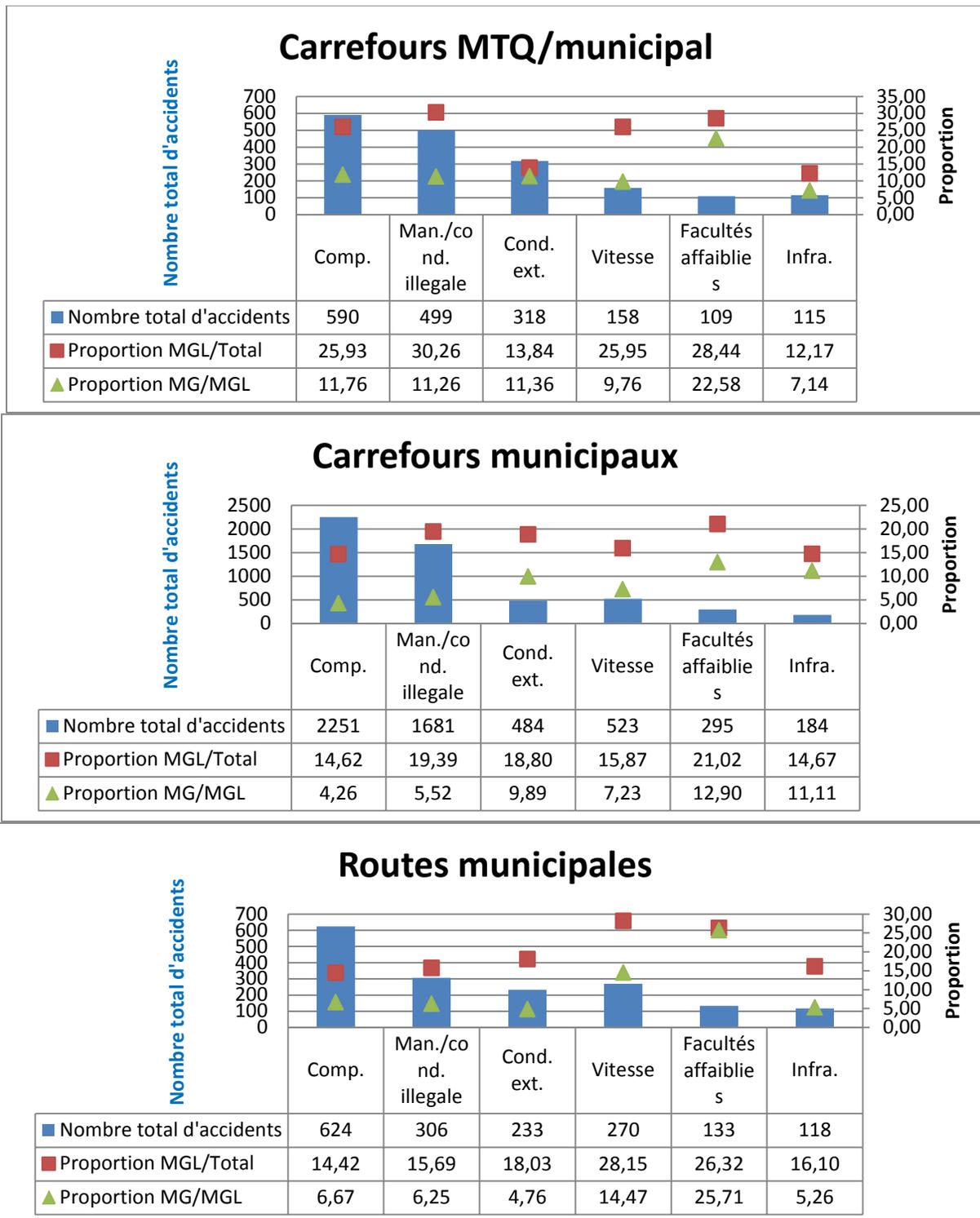


Figure A 7 : Répartition des accidents par facteur d'accident dans les carrefours MTQ/municipal (en haut), les carrefours municipaux (milieu) et les routes municipales (en bas)

NOTE : (Comp. : *Comportement*, Man./con. illégale : *Manœuvre/conduite illégale*, Cond. Ext. : *Conditions extérieures*, Infra. : *Infrastructure*.)

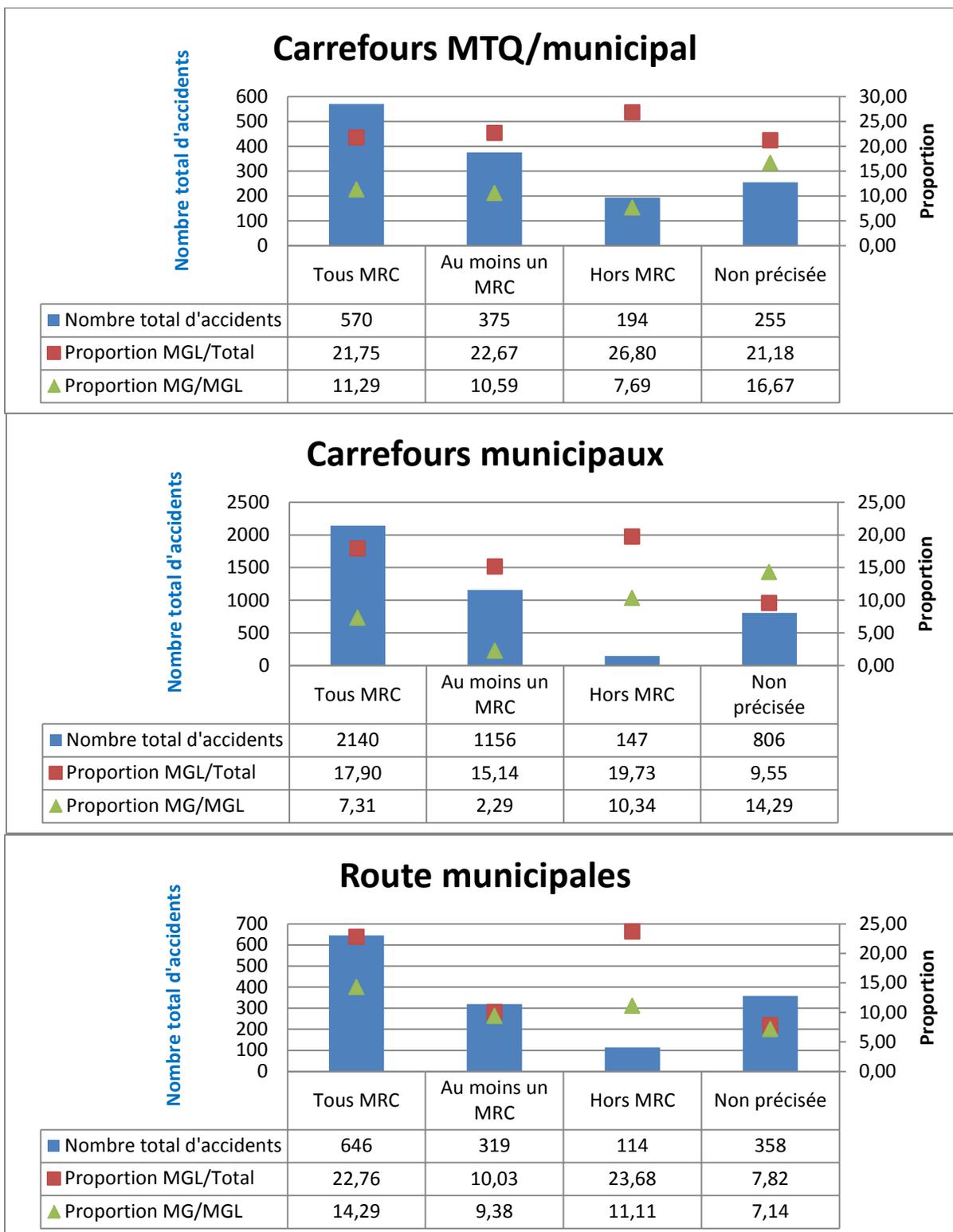


Figure A 8 : Répartition des accidents selon l'origine des conducteurs dans les carrefours MTQ/municipal (en haut), les carrefours municipaux (milieu) et les routes municipales (en bas)

## A11. Regroupement selon les *k*-moyennes

Tableau A 16 : Description détaillée des groupes d'accidents 1 et 2 (en pourcentage)

Attribut	Catégorie	Proportion de tous les accidents avec l'attribut dans le groupe	Proportion des accidents du groupe avec l'attribut	Proportion de tous les accidents avec la catégorie dans l'ensemble
<b>GROUPE 1 : DEUX VÉHICULES — ZONE URBAINE — 3491 ACCIDENTS (49,3 % DE L'ENSEMBLE) :</b>				
Nombre de véhicules impliqués	Deux véhicules	61,9	91,4	72,8
Nombre de véhicules impliqués	Trois véhicules ou plus	77,9	6,2	3,9
Affectation du territoire	Périmètre urbain	56,3	90,2	79,0
Classe de la route	Artère urbaine	64,3	54,3	41,6
Gravité	Matériel majeur	56,3	66,1	57,8
Proximité à un carrefour	Dans un carrefour	61,7	73,1	58,4
Journée ouvrable	Oui	51,9	82,3	78,2
Période de la journée	Après-midi	64,4	33,1	28,4
Période de la journée	Début de soirée	56,3	30,4	26,6
Saison	Hiver	53,9	51,6	47,2
Type d'accident	Véhicule routier	65,4	96,6	72,9
Facteur de l'accident	Manœuvre/conduite illégale	83,8	59,7	35,1
Facteur de l'accident	Comportement	59,0	58,5	48,9
Code d'impact	Latéral	89,4	41,6	22,9
Code d'impact	Arrière	91,8	30,3	16,3
Code d'impact	Gauche opposant	95,0	11,5	6,0
Origine des conducteurs	Tous de la MRC	62,4	60,0	47,4
<b>GROUPE 2 : UN SEUL VÉHICULE — 1350 ACCIDENTS (19,1 % DE L'ENSEMBLE)</b>				
Nombre de véhicules impliqués	Un seul véhicule	70,4	86,2	23,3
Affectation du territoire	Agricole	87,2	67,8	14,8
Classe de la route	Local rurale	96,4	33,7	6,7
Classe de la route	Collectrice municipale	55,2	7,9	2,7
Code d'impact	Véhicule seul	76,6	31,0	7,7
Code d'impact	Autres, véhicule seul	65,2	49,1	14,4
Moto impliquée	Oui	42,1	6,7	3,1
Type d'accident	Animal	98,7	33,3	6,4
Type d'accident	Sans collision	91,4	34,6	7,2
Gravité	Mortel	47,4	0,7	0,3
Gravité	Grave	52,2	3,6	1,3
Facteur de l'accident	Infrastructure	62,4	19,3	5,9
Période de la journée	Nuit	52,5	15,8	5,7
Origine des conducteurs	Hors MRC	61,5	20,7	6,4

**Tableau A 17 : Description détaillée des groupes d'accidents 3 et 4 (en pourcentage)**

Attribut	Catégorie	Proportion de tous les accidents avec l'attribut dans le groupe	Proportion des accidents du groupe avec l'attribut	Proportion de tous les accidents avec la catégorie dans l'ensemble
<b>GROUPE 3 : LES CYCLISTES – 122 ACCIDENTS (1,7 % DE L'ENSEMBLE)</b>				
Type d'accident	Cycliste	97,5	94,3	1,7
Bicyclette impliquée	Oui	89,3	86,9	1,7
Affectation du territoire	Périmètre urbain	2,0	90,2	79,0
Proximité à un carrefour	Dans un carrefour	2,1	72,1	58,4
Gravité	Légère	7,6	68,9	15,6
Gravité	Mortel	15,8	2,5	0,3
État de la chaussée	Sèche	2,7	92,6	58,1
Conditions météorologiques	Clair	2,7	84,4	54,6
Conducteur jeune	Oui	2,7	50,8	32,6
<b>GROUPE 4 : VALEURS MANQUANTES — 2117 ACCIDENTS (29,9 % DE L'ENSEMBLE)</b>				
Conducteur âgé	Non précisée	76,5	55,0	21,5
Conducteur jeune	Non précisée	78,8	51,1	19,4
Origine des conducteurs	Non précisée	59,8	40,1	20,0
Nombre de véhicules impliqués	Deux véhicules	32,3	78,6	72,8
Code d'impact	Autres, deux véhicules	83,7	69,2	24,7
Gravité	Matériel mineur	56,8	47,6	25,0
Affectation du territoire	Périmètre urbain	36,7	97,0	79,0
Proximité à un carrefour	Près d'un carrefour	49,2	35,1	21,3
Classe de la route	Locale urbaine	48,9	51,9	31,8
Période de la journée	Non précisée	68,9	4,3	1,9

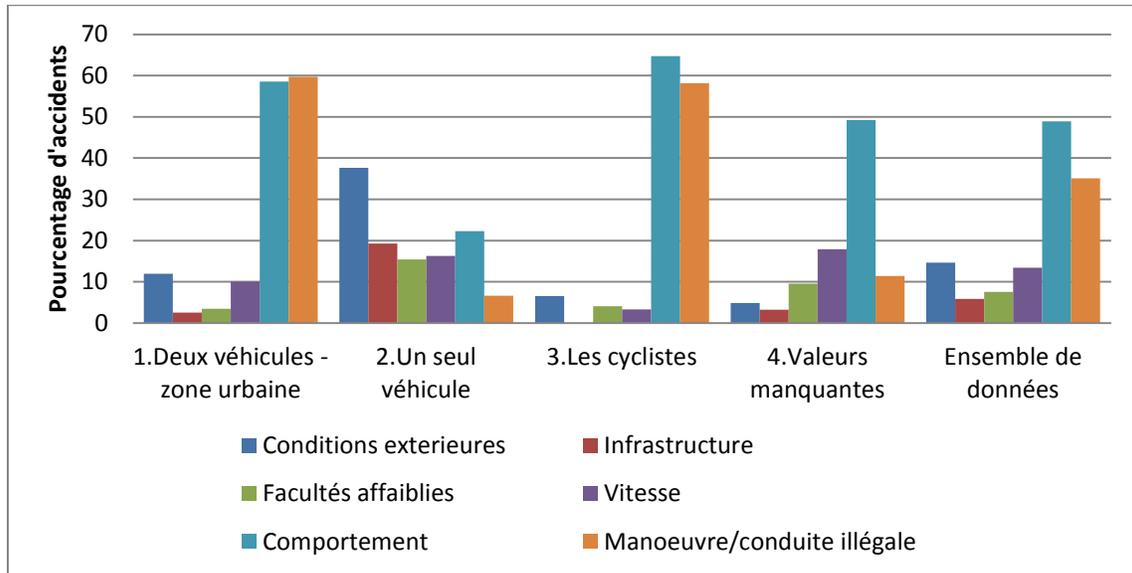


Figure A 9 : Proportion de l'attribut « facteur d'accident » dans les groupes

Tableau A 18 : Répartition (en %) des accidents de chaque municipalité selon les groupes

Municipalité	1.Deux véhicules — zone urbaine	2.Un seul véhicule	3.Les cyclistes	4.Valeurs manquantes
Chesterville	18,7	76,9	0,0	4,4
Daveluyville	38,1	14,3	0,0	47,6
Ham-Nord	23,1	64,1	0,0	12,8
Kingsey Falls	25,3	62,7	0,0	12,0
Maddington	27,3	63,6	0,0	9,1
Notre-Dame-de-Ham	17,4	69,6	0,0	13,0
Saint-Albert	15,1	74,0	0,0	11,0
Saint-Christophe-d'Arthabaska	38,9	50,2	0,0	10,8
Sainte-Élizabeth-de-Warwick	11,5	88,5	0,0	0,0
Sainte-Anne-du-Sault	46,9	37,0	3,7	12,3
Sainte-Clotilde-de-Horton	16,4	75,0	0,9	7,8
Sainte-Hélène-de-Chester	5,0	85,0	0,0	10,0
Sainte-Séraphine	2,7	97,3	0,0	0,0
Saint-Louis-de-Blandford	25,0	65,6	0,0	9,4
Saint-Norbert-d'Arthabaska	5,9	92,6	1,5	0,0
Saint-Rosaire	22,4	72,4	0,0	5,3
Saint-Rémi-de-Tingwick	17,4	73,9	0,0	8,7
Saint-Samuel	18,7	65,6	3,1	12,5
Saints-Martyrs-Canadiens	12,5	68,7	0,0	18,7
Saint-Valère	15,1	79,1	2,3	3,5
Tingwick	6,6	87,7	0,9	4,7
Victoriaville	56,8	5,9	2,1	35,1
Warwick	33,7	40,1	0,0	26,2
<b>Total</b>	<b>49,3</b>	<b>19,1</b>	<b>1,7</b>	<b>29,9</b>

## A12. Liste détaillée des carrefours problématiques selon les deux méthodes statistiques

Tableau A 19 : Carrefours potentiellement problématiques à gravité et fréquence élevée (selon la méthode bayésienne) et à fréquence élevée (selon la méthode du premier projet pilote)

Carrefour	Municipalité	Type de carrefour	Comptages moyenne par heure	Nbr d'accidents	Indice de gravité	Taux d'accident	Description (perçue) du site, lorsque mentionnée par les partenaires locaux interrogés
<b>Rue Thibodeau/Entrée Centre commercial et Boulevard des Bois Francs</b>	Victoriaville	Artère urbaine	1755	102	1,50	31,82	Impossibilité d'installer des feux sonores au croisement Jutras/BFS à cause des bretelles sur la voie + carrefour très achalandé. Donc les personnes à mobilité réduite vont traverser au croisement de » Thibodeau/BFS car moins de circulation.
<b>Rue de Bigarré et Boulevard Bois Francs N</b>	Victoriaville	Artère urbaine	1755	81	1,72	25,27	L'arrêt aux croisements entre la piste multifonctionnelle de Bigarré (déneigée l'hiver et trop achalandée) et les autres voies n'est pas respecté par les usagers de la piste. Tracé de la piste cyclable à revoir pour ne pas entraver la fluidité. Circulation (et collision) de plus en plus importante à cause des nouveaux développements. Trajet non sécuritaire pour les cyclistes.
<b>Boulevard du bois Franc S et Rue Saint Jean Baptiste</b>	Victoriaville	Artère urbaine	1755	76	1,59	23,71	collisions fréquentes
<b>Boulevard Arthabaska O et Boulevard des Bois Francs S</b>	Victoriaville	MTQ/Mun urbain	1425	74	1,62	28,44	
<b>Boulevard Bois Francs N et Rue Notre Dame E</b>	Victoriaville	Artère urbaine	1755	67	1,57	20,90	collisions fréquentes
<b>Rue Perreault et Rue Notre Dame E</b>	Victoriaville	Artère urbaine	1755	65	1,52	20,28	
<b>Rue Perreault et Boulevard Jutras E</b>	Victoriaville	Artère urbaine	1755	42	1,60	13,10	
<b>Rue Carignan et Rue Notre Dame O</b>	Victoriaville	Artère urbaine	1755	49	1,51	15,29	Conflits entre usagers de la route et de la piste cyclable. Pas de feu sur de Bigarré : arrêt obligatoire. Pas de feu pour les piétons

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

							et cyclistes à confusion. Les cyclistes ne marquent qu'un seul arrêt. Beaucoup de trafic. Souvent des accidents impliquant des triporteurs. Interventions : il faudrait dévier la piste cyclable. Réaménager en carrefour giratoire. Anciennement il y avait un rond-point. Puis des feux de circulation. Tout a été enlevé.
<b>Rue de l'Académie et Boulevard Jutras O</b>	Victoriaville	Artère urbaine	1755	40	1,81	12,48	
<b>Boulevard Pierre-Roux E et Boulevard des Bois Francs N</b>	Victoriaville	MTQ/Mun autres	795	39	1,91	26,86	
<b>Rue de Bigarré et Boulevard Labbé Nord</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	39	1,58	47,77	
<b>Rue de Bigarré et Rue Perreault</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	33	1,45	40,42	Configuration particulière : route + passage piéton + piste cyclable = conflits d'usage de la route.
<b>Boulevard Jutras O et Boulevard Pierre Roux O</b>	Victoriaville	MTQ/Mun urbain	1425	24	1,67	9,22	
<b>Boulevard Arthabaska O et Rue Girouard</b>	Victoriaville	MTQ/Mun urbain	1425	24	1,83	9,22	
<b>Boulevard Arthabaska E et Boulevard de la Bonaventure/Rue Steve</b>	Victoriaville	MTQ/Mun urbain	1425	24	1,94	9,22	
<b>Route principale et 4e rang O</b>	Sainte-Anne-du-Sault	MTQ/Mun autres	795	23	2,13	15,84	Au niveau du Tim Hortons. Boisé non entretenu qui attire les chevreuils et cause des accidents. Intervention : ajout de feux de circulation + panneaux installés mais reste dangereux. Le trafic a augmenté. Il faudrait être installé dans une voiture banalisée pendant 24 h pour se rendre compte. Le MTQ argumente sur le fait que les bois coupe la neige/le vent ou autre
<b>Rue Lavergne et Boulevard des Bois Francs S</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	21	1,83	25,72	
<b>Boulevard Arthabaska O et Rue de la Grande Place</b>	Victoriaville	MTQ/Mun urbain	1425	20	1,88	7,69	

**Tableau A 20 : Carrefours potentiellement problématique à gravité élevée (selon la méthode bayésienne) ou à fréquence élevée (selon la méthode premier projet pilote)**

Carrefour	Municipalité	Type de carrefour	Comptages moyenne par heure	Nbr d'accidents	Indice de gravité	Taux d'accident	Description (perçue) du site, lorsque mentionnée par les partenaires locaux interrogés
Rue de la Paix et Boulevard Jutras E	Victoriaville	Artère urbaine	1755	30	1,83	9,36	
Boulevard Jutras O et Rue Notre Dame O	Victoriaville	Artère urbaine	1755	27	1,65	8,42	

Tableau A 21 Carrefours potentiellement problématiques gravité élevée (selon la méthode bayésienne) et à fréquence moindre (selon la méthode premier projet pilote)

Carrefour	Municipalité	Type de carrefour	Comptages moyenne par heure	Nbr d'accidents	Indice de gravité	Taux d'accident	Description (perçue) du site, lorsque mentionnée par les partenaires locaux interrogés
<b>Rue Laurier O et Route Pouliot</b>	Victoriaville	MTQ/Mun urbain	1425	16	2,69	6,15	
<b>Boulevard Marie Victorin et 10e rang</b>	Kingsey Falls	MTQ/Mun autres	795	7	4,50	4,82	De nombreuses collisions surviennent alors que les véhicules en direction de l'ouest arrivent à l'intersection. Cela se produit car la route est en pente et la situation peut être aggravée avec le soleil couchant. La route 255 fait en effet un virage à 90 degrés que les conducteurs ne voient pas toujours. Proposition : mieux indiquer au conducteur la configuration spécifique de cette intersection, notamment en ajoutant des hachures sur la rue ou en augmentant la signalisation routière.
<b>Boulevard Marie Victorin et Route Mondou</b>	Kingsey Falls	MTQ/Mun autres	795	7	2,07	4,82	
<b>Rue Émile et Rue Giroux</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	5	1,50	6,12	
<b>Rue Marille et Rang Nault</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	5	2,00	6,12	
<b>Rue de l'Académie et Avenue Sainte Croix</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	4	2,88	4,90	
<b>Rue de l'Académie et Rue du Parc</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	4	1,63	4,90	
<b>Rue Lavigne et Rue de Bigarré/Roy</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	4	1,63	4,90	
<b>Rue de Courval et Rue Romulus</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	4	1,63	4,90	

**Tableau A 22 : Carrefours potentiellement problématique à gravité et fréquence élevée (selon la méthode bayésienne) et à fréquence moindre (selon la méthode MTQ)**

Carrefour	Municipalité	Type de carrefour	Comptages moyenne par heure	Nbr d'accidents	Indice de gravité	Taux d'accident	Description (perçue) du site, lorsque mentionnée par les partenaires locaux interrogés
<b>Boulevard l'abbé S et Rue de la joie</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	19	1,39	23,27	
<b>4e Rang O et Route Saint Albert</b>	Warwick	MTQ/Mun autres	795	17	2,74	11,71	On ne sait pas pourquoi. Route numérotée = vitesse excessive. Carrefour mal préparé. Carrefour le plus problématique de la MRC. Il est mortel et le monde ne comprend pas bien pourquoi. 4 stops ont été demandés par les citoyens. Un carrefour giratoire est à l'étude depuis 2012. Projet de carrefour giratoire : pas une bonne idée car les usagers de la route manquent de civisme. « cédez le passage ça veut dire tasse toi, j'arrive ! »
<b>Rue Carignan et Rue Octave</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	17	1,94	20,82	
<b>Route principale et 4e rang E</b>	Sainte-Anne-du-Sault	MTQ/Mun autres	795	15	2,07	10,33	
<b>Rue de Versaille et Rue de Bigarré</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	15	1,50	18,37	
<b>Route 116 et Rue Saint Louis E</b>	Warwick	MTQ/Mun autres	795	14	2,68	9,64	
<b>Chemin de la Grande Ligne et Rang Desharnais</b>	Victoriaville	MTQ/Mun autres	795	14	2,50	9,64	
<b>Rue Laqueduc et Rue Giroux</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	14	1,54	17,15	
<b>Route de la Grande Ligne et Rue Aqueduc</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	14	1,61	17,15	
<b>Rue de Biggaré et Rue de La gare</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	14	2,32	17,15	
<b>Route 161 et Rue de l'Accueil</b>	Chesterville	MTQ/Mun autres	795	14	1,89	9,64	

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

<b>Rue Saint Denis et Boulevard Labbé N</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à faible densité	191	12	2,96	34,40	
<b>Chemin Craig S et Rang Hince</b>	Chesterville	Locale rurale	21	11	2,23	286,82	Pentue et pont non situé dans la continuité du rang, nécessitant un virage très prononcé. Proposition : Il faudrait ajuster la côte Craig pour qu'elle arrive en face du pont qui donne sur la route de l'Accueil et de ce fait exproprier le cultivateur. Refaite il y a 20 ans.
<b>162 et Rue Trépanier</b>	Saint-Rosaire	MTQ/Mun autres	795	10	2,00	6,89	
<b>Rue arcand et Rue monfette</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	10	1,50	12,25	
<b>Boulevard Léon Couture E et Route Pie X</b>	Saint-Christophe-d'Arthabaska	Collectrice municipale	563	10	2,95	9,73	Les transporteurs scolaires arrivent de Léon Couture et tourne car il y a un arrêt sur Pie X et les automobilistes arrivant de Pie X à 70 km/h doivent freiner très dur car le bus a mis son signal d'arrêt en route.
<b>Boulevard d'Arthabaska E et Rang Lainesse</b>	Victoriaville	MTQ/Mun autres	795	10	3,95	6,89	Traverse de Véhicules Hors Route l'hiver dangereuse. Aucun feu de signalisation est c'est dangereux de sortir aux heures de pointes. Présence de terres pleins. Les motoneiges traversent en deux temps, mais c'est un peu hasardeux. C'est dangereux également pour les automobilistes. Les feux de circulation ont été mis plus bas au niveau des centres commerciaux.
<b>Rue Principale et Autoroute 955</b>	Saint-Albert	MTQ/Mun autres	795	9	3,06	6,20	
<b>Rue de l'aqueduc et Rue Napoléon</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	9	1,83	11,02	
<b>Chemin De La Grande Ligne et 10e Rang/Rang Saint François</b>	Saint-Louis-de-Blandford	MTQ/Mun autres	795	8	3,00	5,51	Carrefour dangereux pour ceux qui veulent rentrer dans la rue principale ou en sortir. Courbe + ferrailles d'un privé dans le virage. La voie de refuge demandée pour tourner à droite depuis la 162 vers le rang 10 n'a pas été accordée
<b>Rue de l'Academie et Rue des Forges</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	8	1,63	9,80	

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

<b>Rue Paradis et Rue Octave</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	8	1,94	9,80	
<b>Rue Vézina et Rue Boily</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	7	2,43	8,57	
<b>Rue l'aqueduc et Rue larivière</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	7	2,93	8,57	
<b>Rue Saint Paul et Rue de l'Ermitage</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	7	1,71	8,57	
<b>Rue de la Nicolets et Boulevard Labbé N</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à faible densité	191	7	2,07	20,07	
<b>Rue Romulus et Rue de Coursol</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	7	1,71	8,57	
<b>Rue de Bigarré et Rue Cécile</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	7	1,71	8,57	
<b>Rue de L'Artisan et Boulevard de la Bonaventure</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à faible densité	191	7	2,43	20,07	
<b>Rue Desjardins et Boulevard Labbé N</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	7	1,71	8,57	
<b>Rue Rousseau et Rue Romulus</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	7	1,36	8,57	
<b>Rue Crochetière/Charles Beauchesnes et Rue Girouard</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	7	1,71	8,57	
<b>Route du 6e Rang et 7e Rang</b>	Saint-Christophe-d'Arthabaska	Locale rurale	21	7	3,29	182,52	
<b>Rue Saint Paul et Rue Monfette</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	6	1,83	7,35	
<b>Rue Saint Dominique et Rue Saint Jean Baptiste</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	6	1,42	7,35	
<b>Rue Perreault et Rue Marchand</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	6	1,83	7,35	
<b>Boulevard l'Acadie et Boulevard de la Bonaventure</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à faible densité	191	5	3,00	14,33	
<b>Route de Saint Fortunat et 10e Rang O</b>	Ham-Nord	Locale rurale	21	4	3,75	104,30	On ne sait pas qui a la priorité. Ça prendrait un stop

<b>Chemin Craig/Rue Sainte Marie et 4e Rang</b>	Tingwick	Locale rurale	21	3	2,67	78,22
<b>Rang Hince et Rang Couture</b>	Chesterville	Locale rurale	21	3	3,50	78,22
<b>Chemins des Cypres et 12 rang</b>	Sainte-Séraphine	Locale urbaine, à faible densité	191	2	9,50	5,73
<b>Rue du Moulin et Rue Alice Béliveau</b>	Warwick	Locale urbaine, à faible densité	191	2	2,25	5,73
<b>Boulevard des Bois Francs S et 8e Rang</b>	Saint-Christophe-d'Arthabaska	Locale urbaine, à faible densité	191	2	2,25	5,73

**Tableau A 23 : Carrefours potentiellement problématiques à gravité et fréquence élevée (selon la méthode bayésienne) et à faible gravité (selon la méthode premier projet pilote)**

<b>Carrefour</b>	<b>Municipalité</b>	<b>Type de carrefour</b>	<b>Comptages moyenne par heure</b>	<b>Nbr d'accidents</b>	<b>Indice de gravité</b>	<b>Taux d'accident</b>	<b>Description (perçue) du site, lorsque mentionnée par les partenaires locaux interrogés</b>
<b>Boulevard Jutras E et Boulevard des Bois Francs</b>	Victoriaville	Artère urbaine	1755	206	1,22	64,27	collisions fréquentes. Impossibilité d'installer des feux sonores au croisement Jutras/BFS à cause des bretelles sur la voie + carrefour très achalandé. Donc les personnes à mobilité réduite vont traverser au croisement de » Thibodeau/BFS car moins de circulation.
<b>Boulevard Labbé S et Boul Jutras E</b>	Victoriaville	Artère urbaine	1755	76	1,20	23,71	Non respect de l'interdiction de virage à droite au feu rouge. Beaucoup de piétons traversent là car il y a la polyvalente.
<b>Rue des Hospitalières et Rue Girouard</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	76	1,03	93,10	
<b>Boulevard d'Arthabaska O et Boulevard Jutras E</b>	Victoriaville	MTQ/Mun urbain	1425	61	1,51	23,44	Intersection la plus achalandée. Pas tant accidentogène vu la densité de circulation. Absence de trottoir et circulation automobile dense. Cyclistes, Piétons et personnes à mobilité réduite ne sont pas supposés se déplacer sur la voie publique
<b>Rue Lavergne et Boulevard des Bois Francs S</b>	Victoriaville	Artère urbaine	1755	57	1,44	17,78	

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

<b>Route 116 et Avenue Pie-X</b>	Saint-Christophe-d'Arthabaska	MTQ/Mun urbain	1425	48	1,31	18,44	Installation de lumières déjà effectuée
<b>Rue Gamache et Boulevard Jutras O</b>	Victoriaville	Artère urbaine	1755	80	1,36	24,96	Achalandage lié en partie par le développement des zones entre Gamache et Pie X et rue de l'Académie et Gamache. Problème de visibilité avec la piste cyclable (voie ferrée). Trajet non sécuritaire pour les cyclistes. configuration : viaduc construit pour le chemin de fer utilisé à l'heure actuelle pour la piste cyclable. Achalandage à prévoir problématique car on ne peut pas élargir les voies à cause du viaduc. Interventions : Danger de déplacer le problème à Gamache /Pie X du fait des développements. Des avancées et des flashes ont été installés à l'intersection Bois-Francis/De Bigarré. Il faudrait dévier la piste cyclable mais comme elle est sur la l'ancienne voie de chemin de fer, il y a un certain cachet qui ne serait pas conservé si on déviait la piste. Investissements lourds car il faudrait réaménager en conservant le cachet. Pas d'accident grave mais ça passe proche. L'arrêt aux croisements entre la piste multi-fonctionnelle de Bigarré (déneigée l'hiver et trop achalandée) et les autres voies n'est pas respecté par les usagers de la piste. Tracé de la piste cyclable à revoir pour ne pas entraver la circulation. Circulation de plus en plus importante à cause des nouveaux développements. Interventions déjà effectuées : Campagne de sensibilisation de la SQ avec les étudiants. La Ville a fait un gros effort pour signaler la présence de la piste cyclable.
<b>Boulevard Arthabaska et Rue Notre-Dame/Rang Nault</b>	Victoriaville	MTQ/Mun urbain	1425	32	1,39	12,30	

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

<b>Boulevard d'Arthabaska et Rue Petite Allée</b>	Victoriaville	MTQ/Mun urbain	1425	36	1,42	13,83	Absence de trottoir. Cyclistes, Piétons et personnes à mobilité réduite ne sont pas supposés se déplacer sur la voie publique. Ils ne savent pas comment régler le problème alors qu'il a été identifié depuis longtemps.
<b>Rue Perreault et Rue Saint Jean Baptiste</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	34	1,29	41,65	
<b>Boulevard Pierre-Roux E/Route 161 et Boulevard Labbe N</b>	Victoriaville	MTQ/Mun autres	795	25	1,60	17,22	
<b>Rue Hamel et Avenue Pie-X</b>	Victoriaville	Collectrice municipale	563	24	1,21	23,34	
<b>3e rang et Route 122</b>	Sainte-Clotilde-de-Horton	MTQ/Mun autres	795	21	1,76	14,46	
<b>Route 116 et Boul Kirouac</b>	Warwick	MTQ/Mun autres	795	18	1,56	12,40	
<b>Rue Gagnon et Rue Girouard</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	18	1,14	22,05	
<b>Rue Robert et Boulevard Labbé N</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	17	1,29	20,82	
<b>Rue Olivier et Rue Saint Jean Baptiste</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	16	1,31	19,60	
<b>Rue de courval et Rue Saint-Jean-Baptiste</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	15	1,33	18,37	
<b>Route 116 et Rang Chicago</b>	Saint-Christophe-d'Arthabaska	MTQ/Mun autres	795	12	1,42	8,27	Vitesse et aveuglement ; l'accotement sert à tourner à gauche. Il n'y a peu d'accidents. Incomparable avec la situation de Pie X/ 116 mais problème va s'aggraver avec le développement résidentiel. Le problème de virage a forcé la municipalité à donner des noms différents aux deux côtés de la route : un côté se nomme Guillemette, l'autre Lecours.
<b>Rue de l'Artisan et Boulevard Labbé N</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à faible densité	191	9	1,56	25,80	
<b>Avenue Dunn et Boulevard Labbé N</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à faible densité	191	9	1,56	25,80	

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

<b>Rue Gamache et Avenue Pie-X</b>	Victoriaville	Collectrice municipale	563	10	1,75	9,73	En croissance et en croissance prévue encore avec la construction des nouveaux développements résidentiels. La piste cyclable est à revoir depuis De Bigarré jusqu'à Pie X. Il est à prioriser car le départ des sorties en moto se fait à la station-service Sonic, 5 avenue Pie X, donc quasiment sur le carrefour. — la route passe de deux voies à une voie.
<b>Boulevard Beaumier et Rue Leblanc</b>	Warwick	Locale urbaine, à forte densité	447	8	1,31	9,80	
<b>Entrée privée et Saint Louis</b>	Warwick	Locale urbaine, à forte densité	447	8	1,31	9,80	
<b>Rue Gamache et Rue Kirouac</b>	Victoriaville	Collectrice municipale	563	7	1,71	6,81	
<b>Rang des Charles et Route Du Développement</b>	Sainte-Saphine	Locale urbaine, à faible densité	191	6	1,42	17,20	
<b>Rue Saint-Louis et Rue du Moulin</b>	Warwick	Locale urbaine, à faible densité	191	6	1,42	17,20	
<b>Route Pouliot et 11e Rang</b>	Saint-Christophe-d'Arthabaska	Locale urbaine, à faible densité	191	6	1,42	17,20	
<b>Route de la coupe et 10e rang/Rang Adrien</b>	Saint-Valère	Locale rurale	21	4	1,63	104,30	
<b>Route du 2e Rang et 11e Rang</b>	Saint-Christophe-d'Arthabaska	Locale rurale	21	4	1,63	104,30	
<b>Chemin Craig et Route du 3e Rang/Route du 5e Rang</b>	Tingwick	Locale rurale	21	4	1,63	104,30	
<b>8e Rang et Rang Courtois</b>	Saint-Valère	Locale urbaine, à faible densité	191	3	1,83	8,60	
<b>Rang Mathieu et Rang Mathieu</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à faible densité	191	3	1,83	8,60	
<b>Rang Hamel et Rang Saint Philippe</b>	ChEerville	Locale urbaine, à faible densité	191	3	1,83	8,60	

**Tableau A 24 : Carrefours potentiellement problématiques à fréquence élevée (selon la méthode bayésienne) et à faible gravité (selon la méthode premier projet pilote)**

Carrefour	Municipalité	Type de carrefour	Comptages moyenne par heure	Nbr d'accidents	Indice de gravité	Taux d'accident	Description (perçue) du site, lorsque mentionnée par les partenaires locaux interrogés
<b>Route de la Grande Ligne et Boulevard Pierre-Roux</b>	Victoriaville	MTQ/Mun urbain	1425	40	1,13	15,37	Non-respect des feux qui interdisent de tourner à droite car la signalisation n'est pas claire : le feu n'est pas rouge. Confusion sur la signification de la lumière verte. Ils tournent à droite alors que la flèche ne permet que d'aller tout droit ou tourner à gauche, pas à droite. Donc ils coupent les piétons. Interventions : Passage piéton aménagé. Peu de collisions mais présence de policiers sur place l'été pour inciter les usagers à respecter la signalisation. Avant il y avait une traverse piétonnière et cyclable entre de la Grande Ligne et de l'Acqueduc. Il y a 12 ans, quand la piste cyclable qui longe le réservoir Beaudet s'est construite, le MTQ a enlevé cette traverse pour en installer deux plus haut, au niveau de Bois-Francis et de Labbé Nord. Or avant il n'était pas possible de faire le tour du lac en vélo car pas de passerelle au-dessus de la rivière, au niveau de l'embouchure. Quand la passerelle a été construite, l'achalandage a beaucoup augmenté. Et les piétons et cyclistes ont recommencé plus qu'avant à traverser au carrefour 122/162. C'était plus dangereux de ne pas avoir de traverse que d'en réinstaller une. Ce que le MTQ a fait. Il a été demandé au ministère d'ajouter un feu latéral mais il n'est pas d'accord. On voit mal comment la ville pourrait faire pour mettre une tunnel pour les cyclistes

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

<b>Rue Notre-Dame E et Boulevard Labbé N</b>	Victoriaville	Artère urbaine	1755	45	1,11	14,04	
<b>Rue Gagnon et Boulevard des Bois Francs S</b>	Victoriaville	Artère urbaine	1755	72	1,10	22,46	
<b>Rue Carignan et Rue Tourigny</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	29	1,00	35,52	
<b>Boulevard Pierre-Roux E et Boulevard de la Bonaventure</b>	Victoriaville	MTQ/Mun autres	795	19	1,71	13,09	
<b>Rue Beaugard et Rue de l'Hotel de ville</b>	Warwick	MTQ/Mun urbain	1425	17	1,29	6,53	Beaucoup d'achalandage lié à la fréquentation des commerces. Passage piéton n'est pas toujours respecté : dangereux. À date il n'y a pas eu d'accident grave. Il faudrait ajouter un stop sur Hôtel de Ville. Pas d'étude sur ce carrefour en cours.
<b>Rue Alice et Rue Monfette</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	15	1,17	18,37	
<b>Route 162 et Rang petit 8</b>	Saint-Rosaire	MTQ/Mun autres	795	14	1,36	9,64	
<b>Rue Perreault et Place Demers</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	13	1,00	15,92	
<b>Rue Saint Augustin et Rue de l'Ermitage</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	11	1,00	13,47	
<b>Boulevard Pierre-Roux E et Rue des Mésanges</b>	Victoriaville	MTQ/Mun autres	795	11	1,23	7,58	
<b>Route 116 et Rue Saint Louis</b>	Warwick	MTQ/Mun autres	795	10	1,25	6,89	
<b>Rue Rubin et Rue Jolicoeur</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	9	1,28	11,02	
<b>Rue Bécotte et Rue Girouard</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	9	1,00	11,02	
<b>Rue de Manège et Rue Saint Georges</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	8	1,00	9,80	Configuration des voies routières en Y avec la piste cyclable qui passe au milieu.
<b>Rue Thibault et Rue Girouard</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	8	1,31	9,80	
<b>Rue Gamache et Rue Chicago</b>	Victoriaville	Collectrice municipale	563	7	1,00	6,81	

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

<b>Rue de l'Academie et Rue Drouin</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	7	1,00	8,57
<b>Rue de Lartisan et Rue du Saguenay</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à faible densité	191	7	1,00	20,07
<b>Rue Saint-Louis et Rue Gingras</b>	Warwick	Locale urbaine, à forte densité	447	6	1,00	7,35
<b>Rue Saint Dominique et Place Desjardin</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	6	1,00	7,35
<b>Rue Rousseau et Rie œil</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	6	1,00	7,35
<b>Rang Nault et Rue Lainesse</b>	Victoriaville	Locale rurale	21	6	1,00	156,45
<b>Rue Saint-Louis et Rue Sainte Jeanne D'Arc/Rue Dollard</b>	Warwick	Locale urbaine, à faible densité	191	5	1,00	14,33
<b>Rue Saint Augustin et Rue Monfette</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	5	1,00	6,12
<b>Rue Auger/Rue Tessier et Rue des Forges</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	5	1,00	6,12
<b>Rue Du Manège et Rue de l'Érmitage</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	5	1,00	6,12
<b>Rue de l'Union/Rue de l'Imprimerie et Rue Girouard</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	5	1,00	6,12
<b>Chemin Craig et Route du 4e Rang</b>	Tingwick	Locale rurale	21	4	1,00	104,30
<b>Rue de l'acadie et Rue de la Jacque Cartier</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à faible densité	191	4	1,63	11,47
<b>Chemin Craig et Chemin Gagnon</b>	Tingwick	Locale rurale	21	3	1,83	78,22
<b>9e Rang et Rang Petit 9</b>	Saint-Christophe-d'Arthabaska	Locale urbaine, à faible densité	191	3	1,00	8,60
<b>Route du 2e Rang et 4e rang</b>	Saint-Norbert-d'Arthabaska	Locale rurale	21	3	1,83	78,22
<b>Route de Saint Fortunat et Rue Principale</b>	Ham-Nord	Locale urbaine, à faible densité	191	3	1,83	8,60

**Tableau A 25 : Carrefours potentiellement problématiques à fréquence élevée (selon la méthode bayésienne) et à fréquence moindre (selon la méthode premier projet pilote)**

Carrefour	Municipalité	Type de carrefour	Comptages moyenne par heure	Nbr d'accidents	Indice de gravité	Taux d'accident	Description (perçue) du site, lorsque mentionnée par les partenaires locaux interrogés
<b>Rue Saint Louis et Rue Notre Dame</b>	Warwick	Locale urbaine, à forte densité	447	7	1,36	8,57	le passage piéton est trop loin.
<b>Rue Albert et Rue Monfette</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	7	1,36	8,57	
<b>Rue d'Aston et Rue Monfette</b>	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	447	6	1,42	7,35	

### A13. Liste détaillée des tronçons problématiques selon les deux méthodes statistiques

Tableau A 26 : Tronçons potentiellement problématiques à fréquence élevée (selon la méthode bayésienne) et à faible gravité (selon la méthode premier projet pilote)

Rue	Limites	Municipalités	Type de tronçon	Moyenne comptages heure voie	Nbr. d'accidents	Taux d'accidents	Indice de gravité	Fréquence (acc/longueur en km)	Description (perçue) du site, lorsque mentionnée par les partenaires locaux interrogés
<b>Boulevard des Bois-Francis Sud</b>	Entre Boulevard Jutras E et Rue Thibodeau/Entrée Centre commercial	Victoriaville	Artère urbaine	172,00	17,00	407,31	1,44	127,94	Axes saturés ; Rétrécissement des voies ; feux de circulation enfilés sur des distances assez courtes. synchronisation des feux
<b>Boulevard des Bois-Francis Sud</b>	Entre Rue Laurier et Rue du Mont Saint Michel	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	10,00	218,77	2,10	8,79	
<b>Boulevard des Bois-Francis Sud</b>	Entre Rue du Belvédère et Rue Boisvert	Victoriaville	Artère urbaine	172,00	9,00	254,79	2,22	80,03	Axes saturés ; Rétrécissement des voies ; feux de circulation enfilés sur des distances assez courtes. synchronisation des feux
<b>Rue de l'Académie</b>	Entre Rue Dufresne et Rue de l'academie	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	8,00	147,99	2,06	5,95	
<b>Boulevard des Bois-Francis Sud</b>	Entre Boulevard Arthabaska O et Rue Bécotte	Victoriaville	Artère urbaine	172,00	8,00	203,24	1,31	63,84	Axes saturés ; Rétrécissement des voies ; feux de circulation enfilés sur des distances assez courtes. synchronisation des feux
<b>Rue Édouard</b>	Entre Rue Édouard et Rue Rue Laflamme	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	7,00	458,11	1,36	18,41	Utilisé comme un raccourci. Proposition : « traffic calming » : atténuer la circulation en aménageant des îlots au centre de la voie + vitesse limitée à 40 km/h.
<b>Rang Lainesse</b>	Entre Rue sans nom et Rue Jolibois	Saint-Norbert-d'Arthabaska	Locale rurale	14,00	7,00	226,35	2,43	5,79	
<b>Rang Desharnais</b>	Entre Rang Vachon et Hors MRC	Victoriaville-Hors MRC	Locale rurale	14,00	6,00	146,43	2,25	3,74	

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

<b>Rang Saint-François</b>	Entre Chemin De La Grande Ligne/10e Rang et Route de la Belgique	Saint-Louis-de-Blandford	Locale rurale	14,00	7,00	55,00	2,79	1,41
<b>8e Rang</b>	Entre Rang Boutin/Rue Desharnais et Rue sans nom	Saint-Christophe-d'Arthabaska-Chesterville	Locale rurale	14,00	6,00	90,62	3,67	2,32
<b>11e Rang</b>	Entre Route Pouliot et Rue du Muguet	Saint-Christophe-d'Arthabaska	Locale rurale	14,00	5,00	58,09	2,70	1,49
<b>Rue d'Aston</b>	Entre Rue Arcand et Rue Bergeron	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	5,00	307,88	1,50	12,37
<b>8e Rang</b>	Entre Rue Cartier/Rue Talbot et Rue Desharnais	Victoriaville	Locale urbaine, à faible densité	28,00	5,00	42,72	2,00	2,18
<b>Rang Chicago</b>	Entre Rue Gamache et Rue Valbert	Victoriaville-Saint-Christophe-d'Arthabaska	Locale rurale	14,00	5,00	316,31	3,20	8,09
<b>Rue Yargeau</b>	Entre Rue Milot et Boulevard Labbé N	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	4,00	292,69	1,63	11,76
<b>Avenue Pie-X</b>	Entre Rue Hamel et Rue de L'Olympie	Victoriaville	Collectricie municipale	38,00	4,00	220,23	3,13	15,28
<b>Route Pouliot</b>	Entre Route Pouliot et Rang 11	Saint-Christophe-d'Arthabaska	Locale urbaine, à faible densité	28,00	4,00	40,89	3,75	2,09

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

<b>Rue Saint-Philippe</b>	Entre Rue Saint Philippe et Rue Saint Gérard	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	3,00	251,87	1,83	10,12
<b>Rue Pigeon</b>	Entre Rue Pigeon et Rue place de la Ronde	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	3,00	357,85	1,83	14,38
<b>Rue De Bigarré</b>	Entre Rue de La gare et Rue Perreault	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	3,00	273,70	1,83	11,00
<b>Rue de l'Ermitage</b>	Entre Rue Saint George et Rue Albert	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	3,00	559,88	1,83	22,49
<b>Rue Principale</b>	Entre Rue de L'Église et Route 122	Sainte-Clotilde-de-Horton	Locale urbaine, à faible densité	28,00	3,00	209,34	1,83	10,70
<b>Rue Olivier</b>	Entre Rue Bourgeois et Rue Perreault	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	3,00	423,83	2,67	17,03
<b>Petite Allée</b>	Entre Boulevard Arthabaska O et cul-de-sac	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	3,00	214,49	1,83	8,62
<b>Rue François-Bourgeois</b>	Entre Rue Filtre et cul-de-sac	Victoriaville	Locale urbaine, à faible densité	28,00	3,00	35,80	2,67	1,83
<b>Rue Rouillard</b>	Entre Rue Richard et Rue Linda	Victoriaville	Locale urbaine, à faible densité	28,00	3,00	165,64	1,83	8,47

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

<b>Rue Piché</b>	Entre Rue Piché et Rue Boisvert	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	273,95	2,25	11,01
<b>Rue Leblanc</b>	Entre Boulevard Kirouac et Boulevard Beaumier	Warwick	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	431,13	2,25	17,32
<b>Rue Girouard</b>	Entre Rue Thibault et Rue Suzor	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	219,81	2,25	8,83
<b>Rue Paris</b>	Entre Rue Gariépy et Rue Julien	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	212,33	2,25	8,53
<b>Rue Guay</b>	Entre Rue Bouffard/Rue Larivière et Rue Napoléon	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	245,17	2,25	9,85
<b>Rue Alain</b>	Entre Rue Onil et Rue Romulus	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	289,41	2,25	11,63
<b>Rue Arcand</b>	Entre Rue de l'Aqueduc et rue Monfette	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	155,45	2,25	6,25
<b>Avenue Dunn</b>	Entre Rue Turgeon et Rue Turgeon	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	181,61	5,25	7,30
<b>Rue de la Bulstrode</b>	Entre Rue de L'Artisan/Boulevard de la Bonaventure et Rue de l'Acadie	Victoriaville	Locale urbaine, à faible densité	28,00	2,00	40,98	2,25	2,10

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

<b>Rang Lainesse</b>	Entre Rue Jolibois et Chemin Laurier/6e Rang	Saint-Norbert-d'Arthabaska	Locale rurale	14,00	2,00	109,25	2,25	2,79	
<b>Rue de la Grande-Place</b>	Entre Sans nom et Rue Chouinard	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	146,75	2,25	5,90	
<b>Rue Principale</b>	Entre Route de Saint Fortunat et Chemin Vézina/Rang Saint Philippe	Ham-Nord	Locale rurale	14,00	2,00	153,78	2,25	3,93	vitesse excessive : pancarte limitant à 50 km/h aux entrées du village pourtant. Demandes de citoyens

**Tableau A 27 : Tronçons potentiellement problématiques à fréquence élevée (selon la méthode bayésienne) et à fréquence moindre (selon la méthode premier projet pilote)**

Rue	Limites	Municipalités	Type de tronçon	Moyenne comptages heure voie	Nbr. d'accidents	Taux d'accidents	Indice de gravité	Fréquence (acc/longueur en km)	Description (perçue) du site
<b>Boulevard Jutras Est</b>	Entre Boulevard des Bois Francs et Boulevard Labbé Sud	Victoriaville	Artère urbaine	172,00	238,00	859,35	1,17	269,93	Axes saturés ; Rétrécissement des voies ; feux de circulation enfilés sur des distances assez courtes. synchronisation des feux
<b>Boulevard des Bois-Francs Sud</b>	Entre Rue Thibodeau/Entrée Centre commercial et Rue du Belvédère	Victoriaville	Artère urbaine	172,00	45,00	588,48	1,11	184,85	Axes saturés ; Rétrécissement des voies ; feux de circulation enfilés sur des distances assez courtes. synchronisation des feux
<b>5e Rang</b>	Entre Route de Warwick/Rue St Albert et Rue Mon Joie/Rue de l'Académie	Saint-Albert-Victoriaville	Locale rurale	14,00	24,00	108,05	1,42	2,76	
<b>Rue Notre-Dame Est</b>	Entre Rue Saint Dominique et Rue Perreault	Victoriaville	Artère urbaine	172,00	19,00	381,58	1,00	119,86	

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

<b>Rue Notre-Dame Est</b>	Entre Rue Boulanger et Rue Robert	Victoriaville	Artère urbaine	172,00	22,00	304,06	1,11	95,51	de 4 à 2 voies sur Notre-Dame (au niveau de l'intersection avec Lafrance) : on ne voit pas que c'est deux voies, c'est mal indiqué. En plus il y a une traverse piétonnière.
<b>Rue Notre-Dame Est</b>	Entre Rue Perreault et Rue de Coursol	Victoriaville	Artère urbaine	172,00	20,00	337,41	1,25	105,99	
<b>Rue Notre-Dame Est</b>	Entre Rue Robert et Boulevard Labbé N	Victoriaville	Artère urbaine	172,00	14,00	154,74	1,18	48,61	de 4 à 2 voies sur Notre-Dame (au niveau de l'intersection avec Lafrance) : on ne voit pas que c'est deux voies, c'est mal indiqué. En plus il y a une traverse piétonnière.
<b>Boulevard Jutras Est</b>	Entre Rue de la Paix et Rue de l'Entente	Victoriaville	Artère urbaine	172,00	13,00	243,05	1,00	76,35	Axes saturés ; Rétrécissement des voies ; feux de circulation enfilés sur des distances assez courtes. synchronisation des feux
<b>Rue de l'Ermitage</b>	Entre Rue Saint Augustin et Rue Saint Paul	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	11,00	1121,84	1,00	45,07	
<b>Rue Saint-Louis</b>	Entre Chemin Lemay et Rue Maihot	Warwick	Locale urbaine, à faible densité	28,00	10,00	175,84	1,25	8,99	
<b>Rue de l'Aqueduc</b>	Entre Rue Giroux et Route de la Grande Ligne	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	9,00	617,40	1,28	24,81	
<b>Route Kirouac</b>	Entre Route 116 et Route Pépin	Warwick	Locale rurale	14,00	9,00	176,05	1,83	4,50	
<b>Chemin Craig</b>	Entre Rue Simoneau et Route du 3e Rang/Route du 5e Rang	Tingwick	Locale rurale	14,00	9,00	51,40	1,56	1,31	

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

<b>Boulevard Labbé Sud</b>	Entre Boulevard Labbé N. et Rue de la joie	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	8,00	431,53	1,00	17,34	
<b>1e Rang</b>	Entre Rue Bouchard et 1e rang O/sans nom	Saint-Louis-de-Blandford	Locale rurale	14,00	6,00	65,84	1,83	1,68	
<b>Rang Chicago</b>	Entre Boulevard Léon Couture O et Route 116	Saint-Christophe-d'Arthabaska	Locale rurale	14,00	6,00	178,10	1,42	4,55	
<b>8e Rang</b>	Entre Route de la coupe et Route 162	Saint-Rosaire	Locale rurale	14,00	6,00	83,30	1,42	2,13	vitesse (les routes sont droites). Demande de citoyens
<b>Avenue Pie-X</b>	Entre Rue des Chalets et Rue Messier	Victoriaville-Saint-Christophe-d'Arthabaska	Collectrice municipale	38,00	6,00	77,70	1,00	5,39	Il n'y a pas vraiment d'accident mais il y a quand même un problème de vitesse. L'accotement n'est pas une vraie piste cyclable. Il faudrait exproprier pour faire une vraie piste. Proposition : Demande plus que plainte : — Mettre la limitation à 50, comme à Victoriaville. — aménager une piste cyclable. — Élargissement pour permettre d'installer un accotement (bande) pour cyclistes (2 cyclistes côte-à-côte), sur 1,5 km.
<b>Rue Gamache</b>	Entre Rue Chicago et Rue Rouillard	Victoriaville	Collectrice municipale	38,00	5,00	129,58	1,00	8,99	
<b>Rang Anctil</b>	Entre Chemin de la Grande Ligne/Rang Desharnais et Rang Adrien	Victoriaville	Locale rurale	14,00	5,00	210,20	1,50	5,37	
<b>Chemin de la Grande-Ligne</b>	Entre Route Noble et Chemin Craig/Chemin Allison	Tingwick	Locale rurale	14,00	5,00	81,95	1,50	2,10	

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

<b>Rue Michel</b>	Entre Rue Poulin et Rue Falaise	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	4,00	315,74	1,00	12,69
<b>Chemin Craig</b>	Entre Chemin de Kingsey et Route du 4e Rang	Tingwick	Locale rurale	14,00	4,00	103,08	1,00	2,64
<b>12e Rang</b>	Entre Sans nom et Chemins des Cypres	Sainte-Séraphine	Locale rurale	14,00	4,00	80,22	1,00	2,05
<b>Rue des Hospitalières</b>	Entre Boulevard des Bois Francs S et Rue Girouard	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	4,00	393,16	1,00	15,80
<b>Avenue Pie-X</b>	Entre Rue Gamache et Rue Hamel	Victoriaville	Collectrice municipale	38,00	4,00	451,55	1,00	31,34
<b>Rang Pariseau</b>	Entre Rue Morrasse et cul-de-sac	Victoriaville	Locale rurale	14,00	4,00	43,33	1,63	1,11
<b>Rue de l'Aqueduc</b>	Entre Rue Notre Dame O et Rue Larivière	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	4,00	546,74	1,00	21,97
<b>Boulevard de la Bonaventure</b>	Entre Boulevard Arthabaska E et Rue Sans nom	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	4,00	195,52	1,00	7,86
<b>Rang Lainesse</b>	Entre Rang Nault et Rue Lecomte	Victoriaville-Saint-Norbert-d'Arthabaska	Locale rurale	14,00	4,00	202,55	1,00	5,18
<b>Rue Olivier</b>	Entre Boulevard Jutras E et Rue Caron	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	4,00	199,98	1,00	8,03
<b>Route de l'Aéroport</b>	Entre Rue du Filtre et cul-de-sac	Victoriaville-Hors MRC	Locale urbaine, à faible densité	28,00	4,00	37,51	1,63	1,92

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

<b>Rue Saint-Louis</b>	Entre Entrée privée/Saint Louis et Rue Notre Dame	Warwick	Locale urbaine, à forte densité	22,00	4,00	533,53	1,00	21,44	
<b>Chemin du Mont-Arthabaska</b>	Entre Boulevard Bois Francs Sud et cul-de-sac	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	4,00	196,53	1,00	7,90	
<b>Rue Renaud</b>	Entre Rue Alfred et Rue Laflamme	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	3,00	191,20	1,00	7,68	
<b>8e Rang</b>	Entre Route de la petite Manic et Route de la coupe	Saint-Rosaire	Locale rurale	14,00	3,00	84,49	1,83	2,16	vitesse (les routes sont droites). Demande de citoyens
<b>Rue Perreault</b>	Entre Rue Bourbeau et Rue du Parc du Golf	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	3,00	236,68	1,00	9,51	
<b>Rue Lavigne</b>	Entre Rue Cécile/Rue Romulus et Rue Bigarré	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	3,00	294,91	1,00	11,85	
<b>Rue des Bouleaux</b>	Entre Rue des Plaines et Rue des Frênes	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	3,00	209,42	1,00	8,41	
<b>Rue Saint-Paul</b>	Entre Rue de l'Ermitage et Rue Blais/Rue Godin	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	3,00	225,11	1,00	9,04	
<b>Rue Desjardins</b>	Entre Rue Milot et Rue Provencher	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	3,00	286,64	1,00	11,52	

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

<b>Rue Saint-Louis</b>	Entre Rue Saint-Louis/Rue du Moulin et Rue Saint Louis/Rue Ling	Warwick	Locale urbaine, à faible densité	28,00	3,00	97,54	1,00	4,99
<b>Rue Saint-Antoine</b>	Entre Rue Campagna et Boulevard Bois Francs S	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	3,00	421,70	1,00	16,94
<b>Rue Lyne</b>	Entre Rue Marika et Rue de la Mère Montbleau	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	3,00	238,57	1,00	9,59
<b>Rue du Manège</b>	Entre Rue de l'Ermitage et Rue Saint Georges	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	3,00	483,79	1,00	19,44
<b>10e-et-11e Rang</b>	Entre Route Lalancette et Rue sans nom	Sainte-Clotilde-de-Horton-Hors MRC	Locale rurale	14,00	3,00	75,44	1,83	1,93
<b>Rue Victoria</b>	Entre Rue Saint Jean Baptiste et Rue Marchand	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	204,12	1,00	8,20
<b>Rue Robitaille</b>	Entre Rue Ducharme et Boulevard Jutras E	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	350,87	1,00	14,10
<b>Rue Perreault</b>	Entre Boulevard Jutras E et Rue Létourneau	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	244,00	1,00	9,80
<b>Rue Méthot</b>	Entre Rue du Carillon et Rue Berger	Warwick	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	275,03	1,00	11,05

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

<b>Rue Martin</b>	Entre Rue Laurier E et Rue des Hospitalières	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	394,02	1,00	15,83	
<b>Rang Chicago</b>	Entre Rue Valbert et Boulevard Léon Couture O	Saint-Christophe-d'Arthabaska	Locale rurale	14,00	2,00	83,26	1,00	2,13	
<b>Rue Gamache</b>	Entre Rang Mathieu et Rue Chicago	Victoriaville	Collectrice municipale	38,00	2,00	77,15	1,00	5,35	
<b>Rue Croteau</b>	Entre Rue Bernier et cul-de-sac	Victoriaville	Locale urbaine, à faible densité	28,00	2,00	87,43	1,00	4,47	
<b>Rue Pelletier</b>	Entre Rue Curé Fortier et Cul-de-sac	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	228,43	1,00	9,18	
<b>Rue Perreault</b>	Entre Rue Saint Jean Baptiste et Rue Marchand	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	205,48	1,00	8,26	Utilisé comme un raccourci. Proposition : « traffic calming » : atténuer la circulation en aménageant des ilots au centre de la voie + vitesse limitée à 40 km/h.
<b>Rue Olivier</b>	Entre Rue Saint Antoine et Boulevard Jutras E	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	205,89	1,00	8,27	
<b>Rue de L'Acadie</b>	Entre Rue Saint Denis/Rue du Saguenay et Boulevard de la Bonaventure	Victoriaville	Locale urbaine, à faible densité	28,00	2,00	47,84	1,00	2,45	
<b>Rue Ernest</b>	Entre Rue Boulanger et Rue Sylvain	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	143,67	1,00	5,77	

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

<b>Rue Desjardins</b>	Entre Rue Sainte Marie et Rue Bélanger	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	304,27	1,00	12,22	
<b>Boulevard Labbé Sud</b>	Entre Rue de la joie et Boulevard Jutras E	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	190,25	1,00	7,64	
<b>Rue Saint-Paul</b>	Entre Rue Édouard/Rue Notre Dame O et Rue Monfette	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	169,88	1,00	6,83	
<b>Rue Jolicoeur</b>	Entre Rue Rubin et Rue Rubin	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	161,15	1,00	6,47	
<b>Boulevard Labbé Nord</b>	Entre Rue Saint Denis et Avenue Dunn	Victoriaville	Locale urbaine, à faible densité	28,00	2,00	177,80	1,00	9,09	2x2 voies et accotements cyclables en sites protégés qui séparent la rue (en milieu industriel) de l'aménagement pour le vélo, avec des bollards. La piste cyclable est bi-directionnelle sur un côté de la voie. Un automobiliste qui veut s'engager doit vérifier 6 voies, c'est dangereux. Ça prendrait de l'unidirectionnel. Il y a souvent des incidents.
<b>Rue de la Nicolet</b>	Entre Rue Cantin et Boulevard Labbé N	Victoriaville	Locale urbaine, à faible densité	28,00	2,00	61,11	1,00	3,12	
<b>Boulevard de la Bonaventure</b>	Entre Boulevard l'Acadie et Rue de L'Artisan	Victoriaville	Locale urbaine, à faible densité	28,00	2,00	58,44	1,00	2,99	
<b>Rang Nault</b>	Entre Rue Marille et Rue Francine	Victoriaville	Locale rurale	14,00	2,00	101,02	1,00	2,58	

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

<b>Rue du Couvent</b>	Entre Route 122 et Rue du parc	Saint-Albert	Locale rurale	14,00	2,00	89,14	1,00	2,28	Arrêts et dos d'âne installés. Détournement du trafic
<b>Rue Giroux</b>	Entre Rue Monfette/Rue Lanouette et Rue Alexandre	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	177,04	1,00	7,11	
<b>Rue De Courval</b>	Entre Boulevard Bois Francs S et Rue Saint-Jean-Baptiste	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	324,29	1,00	13,03	
<b>7e Rue</b>	Entre 7e avenue et 9e avenue	Daveluyville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	143,60	1,00	5,77	
<b>Rue Saint-Louis</b>	Entre Rang des Moreau et Chemin Chabot	Warwick	Locale urbaine, à faible densité	28,00	2,00	61,89	1,00	3,16	
<b>9e Avenue</b>	Entre Route Principale et Rue sans nom	Daveluyville	Locale urbaine, à faible densité	28,00	2,00	133,63	1,00	6,83	
<b>Chemin Craig</b>	Entre Rue Ste Marie/4e Rang et Rue Ste Marie/Rue Saint Joseph	Tingwick	Locale rurale	14,00	2,00	96,41	1,00	2,47	
<b>Place de la Ronde</b>	Entre Place de la Ronde et cul-de-sac	Victoriaville	Locale urbaine, à forte densité	22,00	2,00	386,06	1,00	15,51	
<b>2e Avenue</b>	Entre Rue Ling et cul-de-sac	Warwick	Locale urbaine, à faible densité	28,00	1,00	224,71	1,00	11,49	
<b>12e Avenue</b>	Entre Route Principale et cul-de-sac	Sainte-Anne-du-Sault	Locale urbaine, à faible densité	28,00	1,00	253,96	1,00	12,99	

## A14. Démarche étape par étape pour effectuer un diagnostic de sécurité routière du réseau municipal

Étapes	Méthodologie	Matériel et données requises	Expertise requise
1. Mise en place de la base de données à référence spatiale	1.1 Obtention du réseau routier	Les données du réseau routier d'Adresses Québec (AQ-géobâti)	Géomaticien
	1.2 Extraction des accidents pour le territoire d'étude	Application du système Diagnostic de sécurité routière (DSR) du MTQ	Géomaticien
	1.3 Données sociodémographiques de la MRC	Recensement canadien de 2011 (Statistiques Canada)	Statistique de base
	1.4 Débits de circulation sur le réseau supérieur	Des rapports de comptage sont disponibles pour un grand nombre des tronçons sous l'autorité du MTQ	Aucune
	1.5 Comptage sur le réseau municipal	Collecte de données avec les outils suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plaque magnétiques</li> <li>• Tubes pneumatiques</li> <li>• Formulaires de comptage manuel</li> </ul>	Aucune (« Compteurs », ex. étudiants)
	1.6 Affectation du territoire de la MRC	Données source de la MRC	Géomaticien
	1.7 Relevé de terrain de l'environnement routier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Street View (Google Maps)</li> <li>• Formulaire de collecte de données sur le terrain</li> </ul>	Aucune (ex. étudiants)

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

<b>Étapes</b>	<b>Méthodologie</b>	<b>Matériel et données requises</b>	<b>Expertise requise</b>
2. Création de couches géographiques pour les analyses	2.1 Création de la couche des accidents	Application du système Diagnostic de sécurité routière (DSR) du MTQ NOTE : Les coordonnées x,y des accidents sur le réseau municipal ne sont pas toujours disponible, à faire (manuellement ou semi-automatiquement) selon la situation	Géomaticien
	2.2 Création de la typologie du réseau routier municipal en 4 étapes : 1. Classification fonctionnelle des routes (AQ) 2. Classification des routes à des fins de représentation cartographique (AQ) 3. Limite de vitesse sur les tronçons de route (AQ) 4. Densité de population par km2 (Statistiques Canada)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réseau routier d'AQ</li> <li>• Recensement de 2011 (Statistiques Canada)</li> </ul>	Géomaticien
	2.3 Création d'une couche simplifiée de tronçons	Réseau routier d'AQ	Géomaticien
	2.4 Création d'une couche simplifiée de carrefours	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réseau routier d'AQ</li> <li>• Street View (Google Maps)</li> </ul>	Géomaticien
	2.5 Collecte et estimation des débits par groupe de tronçons et carrefours	Réseau routier d'AQ	Ingénieur transport avec expertise en circulation

**Diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal (MRC d'Arthabaska). ANNEXES**

<b>Étapes</b>	<b>Méthodologie</b>	<b>Matériel et données requises</b>	<b>Expertise requise</b>
3. Méthodes d'analyse	3.1 Analyses descriptive et thématique des accidents : 1. Analyse descriptive selon le lieu, la gravité des blessures et les caractéristiques des accidents 2. Regroupement des accidents selon leurs caractéristiques	Base de données à référence spatiale (BDS)	Expert en transport (ingénieur, urbaniste, géomaticien, autres...) qui a des connaissances en statistique de base
	3.2 Détermination des sites potentiellement problématiques selon la méthode du premier projet-pilote	BDS	Expert en transport (ingénieur, urbaniste, géomaticien, autres...) qui a des connaissances en statistique de base
	3.3 Détermination des sites potentiellement problématiques selon la méthode bayésienne	BDS	Statisticien
	3.4 Cartographie à l'échelle des municipalités	BDS	Géomaticien ou cartographe
4. Démarche de concertation	4.1 Inventaire des partenaires locaux et régionaux	Revue de la presse locale, contacts avec les responsables locaux (MRC, élus, DG des municipalités, etc.)	Aucune
	4.2 Lancement du processus de concertation	Communiqué de presse, presse locale, réseaux de partenaires	Aucune
	4.3 Entretien semi-dirigé (1 par organisme)	Guide d'entretien	Expérience d'entrevues préférable
	4.4 Ateliers de discussions sur le diagnostic et construction du plan d'action	Guide pour la discussion, matériel pour l'échange (tableau, crayons, cartons, etc.)	Expérience d'animation de groupe préférable
	4.5 Sondage de suivi sur le plan d'action	Questionnaire (format papier ou web)	Expérience en compilation de questionnaire préférable