

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

GUIDE MÉTHODOLOGIQUE D'ÉLABORATION

Plan d'intervention de sécurité routière
en milieu municipal



MAI
2020





Cette publication a été réalisée par la Direction générale des programmes d'aide et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le [site Web du ministère des Transports](http://www.transports.gouv.qc.ca) à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements généraux, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511
- consulter le [site Web du ministère des Transports](http://www.transports.gouv.qc.ca) au www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Direction des communications
Ministère des Transports
500, boulevard René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 2020
ISBN 978-2-550-86674-9 (PDF)

Dépôt légal – 2020
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.



TABLE DES MATIÈRES

OBJECTIF	4
DÉMARCHE PROPOSÉE POUR L'ÉLABORATION D'UN PLAN D'INTERVENTION DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN MILIEU MUNICIPAL.....	5
1. ÉLABORATION DU PLAN DE TRAVAIL DÉTAILLÉ.....	6
2. MISE EN PLACE DE LA DÉMARCHE DE CONCERTATION.....	8
3. ACQUISITION ET INTÉGRATION DES DONNÉES	10
4. ANALYSE DES DONNÉES D'ACCIDENTS	13
5. RÉALISATION DU DIAGNOSTIC DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	14
6. ÉLABORATION DES PISTES DE SOLUTION ET DÉSIGNATION DES RESPONSABLES DE LEUR MISE EN ŒUVRE	15
7. ÉLABORATION ET ADOPTION DU PLAN D'ACTION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	16
CONCLUSION	18
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	19
ANNEXE 1 SEGMENTATION DU RÉSEAU ROUTIER.....	21
1. <i>Catégorisation des segments</i>	21
2. <i>Caractéristiques des trois principales classes fonctionnelles</i>	22
ANNEXE 2 DÉBITS DE CIRCULATION	24
1. <i>Choix des sites de relevés</i>	24
2. <i>Méthodes de circulation</i>	25
3. <i>Facteurs de correction et calcul du DJMA</i>	25
4. <i>Estimation des débits sur l'ensemble du réseau</i>	25
4.1. <i>Au besoin, catégorisation plus fine du réseau routier, en tenant compte de la hiérarchie, de la fonction sur le plan de la circulation et du milieu traversé</i>	25
4.2. <i>Calcul de la moyenne des DJMA pour chaque catégorie de tronçon, à partir des DJMA disponibles</i>	26
4.3. <i>Affectation de la moyenne des DJMA à l'ensemble des tronçons de chaque catégorie</i>	26
4.4. <i>Estimation des DJMA aux intersections en divisant par 2 la somme des DJMA de toutes les approches</i>	26
ANNEXE 3 RELEVÉS DES VITESSES PRATIQUÉES	27
1. <i>Choix des sites de relevés</i>	27
2. <i>Méthode de relevés des vitesses pratiquées</i>	27
3. <i>Calcul de la vitesse moyenne, du centile 85 et de l'écart-type des vitesses pratiquées</i>	27
4. <i>Analyse en fonction de la proportion des contrevenants</i>	28
ANNEXE 4 ANALYSES THÉMATIQUES DES DONNÉES D'ACCIDENTS	29
1. <i>Problématiques considérées</i>	29
2. <i>Sélection de groupes comparables</i>	30
3. <i>Analyses simples pour le territoire d'étude</i>	30
4. <i>Analyses comparatives</i>	30
5. <i>Analyses plus approfondies</i>	31
ANNEXE 5 DÉTERMINATION ET ANALYSE DES SITES POTENTIELLEMENT PROBLÉMATIQUES.....	32
1. <i>Localisation des accidents sur chaque segment (tronçon et intersection)</i>	32
2. <i>Calcul des indices</i>	32
3. <i>Autres analyses spatiales</i>	34
4. <i>Méthode de détermination des sites potentiellement problématiques</i>	34
5. <i>Priorisation des sites potentiellement problématiques aux fins d'analyse approfondie</i>	35
6. <i>Analyse approfondie des sites problématiques décelés</i>	36
6.1. <i>Collecte de données complémentaires (source : Google Maps – Street View)</i>	36
6.2. <i>Contre-validation de la pertinence des accidents</i>	36
6.3. <i>Analyse</i>	36



Les Québécoises et Québécois sont de plus en plus préoccupés par leur sécurité lorsqu'ils circulent sur le réseau routier. Dans l'ensemble du Québec, la majorité des accidents avec blessures corporelles surviennent sur le réseau routier municipal. Une réduction substantielle du nombre d'accidents et de leur gravité ne peut pas être atteinte sans une amélioration du bilan routier municipal. Les municipalités jouent donc un rôle majeur en matière de sécurité routière.

La réduction du nombre d'accidents sur le réseau routier municipal passe par la réalisation de diagnostics et l'élaboration de plans d'action afin d'optimiser les investissements à effectuer en ciblant les principales problématiques et les solutions les plus performantes pour les résoudre. À cette fin, le *Guide méthodologique d'élaboration d'un plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal* permet aux gestionnaires de réseaux et aux intervenants municipaux d'adopter une approche reconnue afin d'optimiser et de planifier leurs interventions visant l'amélioration de la sécurité routière sur leurs territoires, en plus de favoriser une démarche de concertation en sécurité routière à l'échelle locale et régionale.

La démarche proposée dans le présent guide est présentée en sept étapes déterminantes pour l'élaboration d'une stratégie d'intervention pertinente et adaptée au contexte local. De manière générale, ce guide est mis à la disposition des gestionnaires de réseaux routiers locaux en tant qu'outil destiné à rendre les routes plus sécuritaires.

OBJECTIF

L'élaboration de plans d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM) vise à optimiser les investissements à réaliser sur le réseau routier municipal en ciblant les principales problématiques et les solutions les plus performantes pour les résoudre, par la réalisation de diagnostics de sécurité routière et de plans d'action afin de réduire le nombre d'accidents et de victimes sur le réseau routier municipal.

Le *Guide méthodologique d'élaboration d'un plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal* définit les grandes étapes de réalisation qui doivent être suivies lorsqu'une demande d'aide financière est approuvée. Il propose également une méthodologie pour la réalisation du diagnostic et du plan d'action. Cette méthodologie pourra notamment être adaptée en fonction de l'ampleur des problématiques de sécurité routière.

Le guide décrit certains éléments obligatoires mentionnés au sujet du volet Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal dans le document *Modalités d'application 2018-2021 du Programme d'aide à la voirie locale*.



DÉMARCHE PROPOSÉE POUR L'ÉLABORATION D'UN PLAN D'INTERVENTION DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN MILIEU MUNICIPAL

Les grandes étapes de réalisation obligatoires sont les suivantes :

1. A. Élaboration du plan de travail détaillé provisoire.
B. Émission du plan de travail détaillé final.
2. Mise en place de la démarche de concertation.
3. Acquisition et intégration des données.
4. Analyse des données d'accidents.
5. Réalisation du diagnostic de sécurité routière.
6. Élaboration de pistes de solution et identification des responsables de leur mise en œuvre.
7. Élaboration et adoption du plan d'action en sécurité routière.

1. ÉLABORATION DU PLAN DE TRAVAIL DÉTAILLÉ

Avant d'entreprendre la réalisation du plan d'intervention, les intervenants doivent planifier le travail de manière détaillée afin de respecter les modalités requises pour le financement et décrites dans la section concernant le volet Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal du document *Modalités d'application 2018-2021 du Programme d'aide à la voirie locale*¹.

Le plan de travail détaillé doit comprendre :

- la liste des outils et des données disponibles et leurs sources : données géoréférencées (réseau routier, réseau cyclable, classification du réseau routier municipal, occupation du territoire), débits de circulation, vitesses pratiquées, comptages piétons, etc.;
Pour les données qu'il est nécessaire de recueillir, décrire la façon de les obtenir.
- les grandes étapes de travail;
- les éléments de la stratégie de partenariat;
- l'échéancier de réalisation;
- le résultat de l'appel d'offres (joindre les soumissions déposées, en indiquant le prestataire de services retenu) ou, pour les organismes qui procéderont en régie interne, l'estimation ventilée des coûts de réalisation du plan d'intervention de sécurité routière;
- la grille de ventilation des heures par ressource et par étape;
- la composition de l'équipe de réalisation retenue avec les expertises requises :
 - gestion de projet : planification de la structure d'organisation du projet et de la démarche de partenariat, suivi des échéanciers, direction d'équipes multidisciplinaires, etc.;
 - ingénierie : planification des transports, sécurité routière (collecte et analyse des données, dont les analyses d'accidents et de sites) et conception routière (notamment pour l'élaboration de pistes de solution);
 - urbanisme et aménagement du territoire (collecte et analyse de données, élaboration du diagnostic de sécurité routière, etc.);
 - géomatique : intégration des données à caractère spatial, montage d'un système d'information géographique (SIG), production cartographique en vue des analyses techniques et de la concertation avec les partenaires;

¹ Dans les modalités d'application, on distingue le plan de travail détaillé provisoire et le plan de travail détaillé définitif. Le plan de travail détaillé provisoire est celui qui est transmis au ministre pour approbation. Un plan de travail détaillé définitif peut être produit pour clarifier certains éléments soulevés lors de la réunion de démarrage avec le prestataire de services retenu. Toutefois, il ne peut pas restreindre la portée du plan de travail détaillé provisoire approuvé par le ministre.

- communications : planification et mise en place de la démarche de partenariat en vue de favoriser l'intérêt des municipalités concernées et des partenaires en sécurité routière;
- rédaction : documents, comptes rendus et rapports.

Dans les domaines énumérés précédemment, chacun de ces spécialistes doit posséder au moins cinq années d'expérience pertinente, dont au moins trois années dans la réalisation de mandats de planification des transports.

2. MISE EN PLACE DE LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

La concertation est une étape incontournable pour la réalisation du diagnostic et du plan d'action ainsi que pour la mise en œuvre de ce dernier. C'est pourquoi cette démarche doit être préparée stratégiquement, et ce, dès le début du projet.

La contribution des partenaires par leurs connaissances du terrain à l'échelle locale et régionale se fait par l'intermédiaire de consultations à différentes étapes de la réalisation du projet :

1. Détermination des problématiques.
2. Validation du diagnostic.
3. Élaboration des pistes de solution et du plan d'action.

Une quatrième consultation peut avoir lieu au moment de la présentation de la version définitive du plan d'intervention.

La détermination des partenaires potentiels revient à cibler les organismes locaux et régionaux qui, en fonction de leur mission respective, témoignent d'un intérêt, assument une responsabilité et font preuve d'une motivation certaine pour participer à ce type d'exercice touchant la sécurité routière. Les partenaires ciblés peuvent provenir des organismes suivants :

- les municipalités du territoire d'étude;
- la direction générale territoriale du ministère des Transports (MTQ);
- les services policiers;
- la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ);
- la direction régionale de santé publique du Centre de santé et de services sociaux;
- le service de transport en commun et de transport adapté;
- le service de transport scolaire;
- le centre de services aux écoles² desservant le territoire d'étude;
- les organismes régionaux représentant les personnes handicapées.

² Les commissions scolaires seront transformées en centres de services aux écoles.

Approche de concertation

Un mode de concertation adapté au territoire d'étude sera privilégié.

Si un comité de sécurité publique ou une table de concertation en sécurité routière existe déjà sur le territoire d'étude, cette structure servira de point de départ en vue de la consultation des partenaires. En l'absence d'une telle structure, sa mise en place doit être envisagée. La municipalité régionale de comté (MRC) peut choisir d'avoir une table de concertation avec des sous-comités regroupant les acteurs régionaux en fonction de leur domaine de compétence.

Il s'agit de permettre aux acteurs clés de donner leur point de vue et de transmettre leurs connaissances des problématiques de sécurité routière et leurs suggestions d'actions à entreprendre. L'approche de concertation sélectionnée devrait aboutir à un consensus sur les interventions à privilégier en fonction du contexte ainsi que des moyens d'action des municipalités et des partenaires locaux. La concertation peut prendre différentes formes :

- la planification de groupes de discussion;
- la planification d'entrevues semi-dirigées.

3. ACQUISITION ET INTÉGRATION DES DONNÉES

L'acquisition des données est la collecte proprement dite de l'ensemble des données utiles pour la réalisation d'un diagnostic de sécurité routière. Ces données peuvent être organisées selon les grandes catégories suivantes.

Données	Sources	Méthode
A – Données socio-économiques		
Données par : <ul style="list-style-type: none"> – municipalité – population – ménage – densité de population 	Recensement 2016, Statistique Canada https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/index-fra.cfm	Comparer avec le Québec
Évolution de la population par municipalité	Institut de la statistique du Québec https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/perspectives/population/index.html#municipalites	
Prévision de population pour les 25 prochaines années	Institut de la statistique du Québec https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/perspectives/population/index.html#municipalites	
Autres données par : <ul style="list-style-type: none"> – municipalité : <ul style="list-style-type: none"> ○ niveau de scolarité ○ taux d'activité ○ revenu médian 	Recensement 2016, Statistique Canada https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/index-fra.cfm	
B – Occupation du territoire		
Évolution de l'urbanisation Concept d'organisation spatiale et génératrice de déplacements Périmètre d'urbanisation Affectations du sol le long du réseau routier	Documents d'urbanisme : MRC et municipalités Territoire du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH)	
Distinction entre le milieu urbain et rural	En fonction de la zone agricole, selon la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ)	

Données	Sources	Méthode
C – Réseau routier		
Base géographique de données routières	Adresses Québec www.adressesquebec.gouv.qc.ca Territoire du MAMH	
Longueur du réseau routier du MTQ et du réseau municipal, par municipalité, selon la classification et le milieu (urbain ou rural)	Système d'information géographique (SIG)	
Classification et hiérarchie du réseau routier	Documents d'urbanisme ou Adresses Québec Validation avec les débits de circulation	
D – Déplacements		
Évolution du taux de motorisation	SAAQ	
Évolution du nombre de véhicules immatriculés, par type de véhicule	SAAQ	
Titulaires de permis de conduire, par classe	SAAQ	
Principaux flux de déplacements, selon le mode et le motif	Enquête origine-destination Statistique Canada https://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/as-sa/99-012-x/99-012-x2011003_1-fra.cfm Thème d'intérêt Produits de données : faits saillants et tableaux Territoire d'intérêt	
Réseau de camionnage	MTQ : direction territoriale	
Piétons : débits piétons, nombre et trajets	Comptages	
Réseaux et trajets cyclables	Documents d'urbanisme	
Trajets scolaires	Municipalité et centre de services aux écoles ³	
Trajets de personnes à mobilité réduite	Organisme spécialisé	
Sentiers de véhicules hors route (VHR)	MRC et municipalités	
Débits de circulation pour la période d'analyse	Municipalités, consultants, firmes spécialisées, etc.	Comptages Voir l'annexe 2
Vitesses pratiquées	Municipalités, consultants, firmes spécialisées, etc.	Relevés Voir l'annexe 3

³ Les commissions scolaires seront transformées en centres de services aux écoles.

Données	Sources	Méthode
E – Accidents et victimes		
Données d'accidents sur le réseau routier municipal, pour la MRC et les groupes comparables	Données fournies par le MTQ	
Localisation des accidents	Données pas nécessairement fournies par le MTQ	
Analyses thématiques	Voir l'annexe 4	
Détermination des sites potentiellement problématiques	Voir l'annexe 5	
Analyse des sites potentiellement problématiques	Voir l'annexe 5	
F – Autres aspects problématiques		
Contraintes subies par les riverains, piétons, écoliers, personnes à mobilité réduite, cyclistes...	Entretiens avec les partenaires Grille d'évaluation des trajets scolaires (guide du MTQ ¹) Grille d'évaluation de la qualité de l'espace piétonnier Implantation du programme À pied, à vélo, ville active ²	
Secteurs problématiques sur le plan de la circulation, de la vitesse, des conflits entre transit et circulation locale ou autres, selon les partenaires	Entretiens avec les partenaires	
Lieux de contrôle policier fréquents	Services policiers	

1. Gouvernement du Québec (2009). *Redécouvrir le chemin de l'école – Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire.*

2. Vélo Québec, Programme À pied, à vélo, ville active.

L'acquisition des données est suivie de leur intégration. Il s'agit de réaliser les étapes suivantes :

- la segmentation du réseau routier, ce qui consiste à délimiter des intersections et des tronçons. La méthodologie suggérée est décrite à l'annexe 1;
- la localisation des accidents sur le réseau routier municipal à partir des données d'accidents descriptives transmises par le MTQ et provenant de la SAAQ;
- l'attribution des débits de circulation pour chaque segment et intersection répertorié sur le réseau municipal. La méthodologie suggérée est décrite à l'annexe 2;
- l'attribution des vitesses pratiquées : la méthode de relevés est présentée à l'annexe 3.

4. ANALYSE DES DONNÉES D'ACCIDENTS

Les annexes 4 et 5 décrivent une méthodologie suggérée pour la réalisation des analyses des données d'accidents. Les analyses ont été effectuées sous deux angles différents : les analyses thématiques et les analyses spatiales.

Analyses thématiques

Les analyses thématiques portent sur le territoire d'étude et peuvent être détaillées par municipalité ou selon d'autres regroupements. L'annexe 4 décrit la méthode suggérée pour effectuer les analyses thématiques et inclut les variables considérées, les regroupements et l'utilisation de groupes comparables aux fins d'analyses. Cette étape met en évidence des types d'accidents et des facteurs explicatifs.

Analyses spatiales

Les analyses spatiales permettent de déterminer et de cibler les sites potentiellement problématiques. La méthodologie suggérée pour la réalisation de cette étape est décrite à l'annexe 5. Il s'agit de localiser le plus précisément chaque accident survenu sur le réseau municipal, puis, à l'aide d'indices, de déterminer des sites potentiellement problématiques par municipalité. Ces indices serviront aussi à la priorisation des sites afin que certains d'entre eux fassent l'objet d'une analyse approfondie.

Si le nombre de sites potentiellement problématiques est élevé, il s'agit de cibler, pour l'analyse approfondie, les sites présentant les problématiques les plus graves.

Analyse approfondie des sites potentiellement problématiques retenus

Les sites retenus et possédant le potentiel d'amélioration le plus élevé en matière de sécurité routière feront ensuite l'objet d'analyses plus approfondies pour vérifier s'ils présentent effectivement une problématique. Par l'ajout de données complémentaires, la contre-validation de la localisation des accidents et des analyses ciblées pour chaque site permettront de dégager les causes réelles des accidents et, par la suite, de proposer des pistes de solution.

5. RÉALISATION DU DIAGNOSTIC DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le diagnostic cible les problématiques identifiées dans un territoire donné et en détermine les causes pour être en mesure d'agir afin de diminuer le nombre d'accidents sur le réseau routier municipal ainsi que leur gravité, tout en tenant compte des caractéristiques générales du territoire.

La réalisation du diagnostic de sécurité routière s'organise selon les grandes parties suivantes :

- les caractéristiques générales du territoire d'étude et son évolution;
- les problématiques thématiques;
- les problématiques spatiales.

Les caractéristiques générales réfèrent aux éléments de l'étape 3 concernant l'acquisition et l'intégration des données (sections A, B, C et D du tableau, pages 10 et 11). L'étape 4 constitue le cœur du diagnostic, avec la présentation détaillée des données utilisées (sections E et F du tableau, page 12) et les analyses thématiques, spatiales et approfondies des problématiques décelées.



6. ÉLABORATION DES PISTES DE SOLUTION ET DÉSIGNATION DES RESPONSABLES DE LEUR MISE EN ŒUVRE

Pour chacune des problématiques thématiques et pour chaque site problématique analysé, il s'agit de proposer des pistes de solution dans les différents domaines d'action en matière de sécurité routière : amélioration des infrastructures routières, sensibilisation et éducation, contrôle policier et réglementation.

Pour chaque piste de solution, le responsable de la mise en œuvre doit être identifié et chaque partenaire (coresponsable ou collaborateur) doit être précisé, ainsi que la priorité de réalisation.

Une estimation des coûts sera présentée pour chacune des mesures non déjà planifiées dans la programmation de partenaires ou de collaborateurs de la MRC. Le coût estimé représentera le budget requis pour réaliser l'intervention.

7. ÉLABORATION ET ADOPTION DU PLAN D'ACTION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le plan d'action devant être élaboré doit comprendre les mesures à mettre en œuvre, la priorisation des sites, la priorité des interventions par site, une estimation des coûts pour chaque piste de solution ou mesure, et les responsabilités de chacun des intervenants. Le plan d'action pourra se présenter de la manière suivante.

Problématique	Mesure	Responsable
Priorité d'intervention	Évaluation des coûts	Collaborateur

Cette priorisation permet de mieux gérer les investissements sur le réseau routier municipal à l'échelle de la MRC, en intervenant d'abord aux endroits où le potentiel d'amélioration est le plus élevé⁴.

Méthode de priorisation des sites

1. Classer les sites dans l'ordre décroissant de la fréquence d'accidents, en mettant en premier ceux où se produisent des accidents mortels, puis des accidents avec blessés graves, puis des accidents avec blessés légers et, enfin, des accidents avec dommages matériels seulement.
2. Éliminer les sites où aucune intervention ne permettrait de résoudre les problématiques dégagées lors du diagnostic. Classer les sites restants, soit ceux qui présentent un potentiel d'amélioration, selon les gains estimés en matière de réduction d'accidents.
3. Si cela est nécessaire, pour raffiner la priorisation des sites, classer ceux-ci selon la classification fonctionnelle (artère, collectrice municipale, rue locale), puis selon des indicateurs de sécurité (rapport taux d'accidents/taux d'accidents moyen calculé pour la catégorie à laquelle appartient le site, rapport indice de gravité/indice de gravité moyen calculé pour la catégorie à laquelle appartient le site).

Des ajustements peuvent être apportés à cette méthode de priorisation pour tenir compte des caractéristiques propres au milieu. Ils doivent être expliqués et justifiés dans le plan de travail détaillé et dans le PISRMM provisoire déposé au ministre pour évaluation.

⁴ Ce tableau de priorisation par site doit être fourni par une municipalité qui fait une demande d'aide financière dans le cadre du sous-volet Redressement des infrastructures routières locales (RIRL) du volet Réhabilitation du réseau routier local (RRRL) du Programme d'aide à la voirie locale.



De plus, à la suite de la priorisation des sites retenus, le plan d'action doit aussi établir une priorité d'intervention par site. Cette priorité doit être établie selon des critères de faisabilité qui doivent être expliqués et justifiés dans le plan de travail détaillé et dans le PISRMM. Ces critères peuvent, par exemple, tenir compte de délais de réalisation à court terme, à moyen terme et à long terme ou d'autres facteurs, comme la capacité budgétaire, permettant de définir une priorité d'intervention.

Enfin, il peut être opportun d'ajuster la priorité en fonction d'autres projets d'intervention qui pourraient être planifiés sur les sites retenus au plan d'action du PISRMM ou à proximité de ceux-ci.

Lorsqu'il est jugé conforme par le ministre, le PISRMM provisoire doit être entériné par une résolution du conseil de la MRC, comme cela est requis pour l'approbation des documents finaux par le Ministère. La résolution indique que le conseil de la MRC a pris connaissance du PISRMM provisoire, qu'il le considère comme étant conforme et que ce PISRMM provisoire devient le PISRMM définitif. Il ne s'agit pas d'une résolution engageant la MRC et les municipalités la composant à réaliser les travaux recommandés par le PISRMM définitif.



CONCLUSION

La MRC bénéficiaire de l'aide financière dispose d'une période maximale de 18 mois pour réaliser toutes les étapes requises et déposer le PISRMM et les documents attestant les sommes dépensées. Il est recommandé que le PISRMM définitif soit présenté aux partenaires issus de la concertation pour leur permettre de s'approprier le contenu, notamment les mesures dont ils auront la responsabilité de mise en œuvre.

Le financement de ce volet du Programme d'aide à la voirie locale par le MTQ offre au milieu municipal l'occasion de contribuer à améliorer le bilan routier sur son réseau routier, en élaborant un diagnostic et un plan d'action de sécurité routière qui deviennent des soutiens indispensables à l'établissement durable d'une démarche de concertation en sécurité routière à l'échelle locale et régionale.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

AGENCE GÉOMATIQUE MONTRÉGÉRIENNE – GÉOMONT (2011). *Projet pilote de diagnostic et plan d'action de sécurité routière en milieu municipal. Territoire de la Régie intermunicipale de police Roussillon*, rapport final, décembre 2011, 181 p. [<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1117153.pdf>].

AMERICAN ASSOCIATION OF STATE HIGHWAY AND TRANSPORTATION OFFICIALS (2010). *Highway Safety Manual*, tome 1, p. 5-1 à 5-21.

ASSOCIATION DES TRANSPORTS DU CANADA (1995). *Guide canadien de conception géométrique des routes*, Ottawa, chapitre 1.3.

ASSOCIATION DES TRANSPORTS DU CANADA (2011). *Lignes directrices des emplacements propices aux collisions. Méthode d'identification des emplacements problématiques (Guidelines for the Network Screening of Collision-Prone Locations)*, 50 p.

ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE (2004). *Manuel de sécurité routière*, 602 p.

CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (CERTU) (1994). *Sécurité des déplacements en agglomération, Guide méthodologique*, France, 121 p.

CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (CERTU) (2004). *La sécurité routière dans les plans de déplacements urbains : approche et méthode*, France, 135 p.

CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (CERTU) et CETE MÉDITERRANÉE (2008). *Projet urbain et sécurité des déplacements*, 98 p.

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES DIRECTEURS DES ROUTES (2008). *Bonnes pratiques pour les investissements d'infrastructure rentables améliorant la sécurité routière*, 130 p. [www.cedr.eu/download/Publications/2008/f_Investissements_Seurite_Routiere_Synthese.doc].

HAMILTON (2009). *Hamilton Strategic Road Safety Plan, Volume 2, Action Plan*, avril 2009, 39 p.

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2019). *Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2016-2066. Édition 2019*, [En ligne] [<https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/perspectives/perspectives-2016-2066.html>].

INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SÉCURITÉ (BRENAC, Thierry, Claudine NACHTERGAELE et Hélène REIGNER) (2003). *Scénarios types d'accidents impliquant des piétons et éléments pour leur prévention*, 207 p.

INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SÉCURITÉ (HERNANDEZ, Frédéric *et coll.*) (2005). *La prise en charge locale de la sécurité routière en quête d'acteurs et d'outils. Quelle place pour la sécurité routière dans les PDU-SRU? Rapport final*, PREDIT, 68 p. [http://isidoredd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/dri/RMT05-015_1.pdf].

INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SÉCURITÉ (2010). *Scénarios types d'accidents urbains n'impliquant pas des piétons et perspectives pour leur prévention*, rapport INRETS 274, 312 p.

LEVINE, N. (2006). « Houston, Texas, Metropolitan Traffic Safety Planning Program », *Journal of the Transportation Research Record*, volume 1969, p. 92-100. [<https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0361198106196900113>].

LYON, Craig *et coll.* (2011). *Methods for Identifying High Collision Concentration Location (HCCL) for Potential Safety Improvements – Phase II: Evaluation of Alternative Methods for Identifying HCCL, Final Report, CFS Number 2078A DRI*, California Department of Transportation, janvier 2011, 102 p. [<https://dot.ca.gov/-/media/dot-media/programs/research-innovation-system-information/documents/f0017221-final-report-hccl-phaseii.pdf>].

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE L'HABITATION (MAMH) (2019). *Répertoire des municipalités*, [En ligne] [<http://www.mamh.gouv.qc.ca/repertoire-des-municipalites/>].

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE (MAMOT) (2017). *Les superficies des entités inscrites au Répertoire des municipalités*, [En ligne] [<http://www.mamh.gouv.qc.ca/repertoire-des-municipalites/>].

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2008). *Aide à la détermination des limites de vitesse sur le réseau routier municipal*, [En ligne] [<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/securite/>].

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC et TABLE QUÉBÉCOISE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (2015). *Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain. Guide à l'intention des municipalités*, [En ligne] [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/securite/moderation-vitesse/Documents/Depliant_Vitesse.pdf].

POULIOT, Marcel et Jean-François BRUNEAU (2005). *Guide méthodologique d'une démarche locale de sécurité routière*, 54 p. + annexes (collection CORSUS).

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2010). *Espace recherche*, [En ligne] [<https://saaq.gouv.qc.ca/espace-recherche/>].

STATISTIQUE CANADA (2016). *Recensement 2016*, [En ligne] [<http://www.statcan.gc.ca/>].

ANNEXE 1

SEGMENTATION DU RÉSEAU ROUTIER

Segmentation des intersections

- Définition d'une intersection pour l'analyse des intersections :
 - rayon de 20 m autour du point de croisement des routes, pour toutes les intersections.
- Création automatique dans le Système d'information géographique (SIG).
- Validation visuelle et corrections :
 - cas où l'on trouve deux intersections dans le rayon de 20 m : soit rassembler les deux zones (intersection décalée), soit les scinder pour éliminer la zone de recouvrement.

Segmentation des tronçons

- En milieu urbain : segmentation aux intersections. Analyse des accidents seulement sur les segments dont la longueur minimale sera de 50 m ou plus.
- En milieu rural : segmentation aux intersections. Longueur minimale de 500 m. Longueur maximale de 1 000 m.
- Il faut utiliser une longueur de tronçon la plus constante possible pour détecter les tronçons du réseau qui présentent des concentrations anormales d'accidents. Si la longueur choisie est excessive, certains tronçons potentiellement problématiques pourront ne pas être détectés, car les concentrations d'accidents seront diluées. À l'inverse, si la longueur choisie est trop courte, la plupart des tronçons auront entre 0 et 1 accident, ce qui est peu utile comme outil d'identification.

1. Catégorisation des segments

Objectif : regrouper les segments qui ont des caractéristiques géométriques similaires pour ensuite comparer les accidents entre les groupes de segments similaires. La catégorisation repose sur la configuration, la classe fonctionnelle du réseau routier municipal, le milieu urbain ou rural et, au besoin, la limite de vitesse.

Le réseau routier municipal est généralement divisé en trois grandes classes fonctionnelles : artères, collectrices municipales et rues locales. À chacune de ces classes correspondent certaines caractéristiques énumérées dans cette annexe.

Intersections

- Configuration en croix, en T, en Y, en X, décalée, carrefour giratoire, multiple.
- Classe fonctionnelle de la plus importante des approches (artère, collectrice municipale, rue locale) et type de milieu (milieu urbain ou rural).
- Si l'information est disponible, mode de contrôle de l'intersection : arrêts sur les routes secondaires seulement, arrêts toutes directions, feux de circulation, carrefour giratoire.

Tronçons

- Configuration des voies : chaussée séparée (terre-plein physique) de plus de deux voies, chaussée séparée (terre-plein physique) de deux voies, chaussée contiguë de plus de deux voies, chaussée contiguë de deux voies, chaussée à sens unique à une voie.
- Classe fonctionnelle de la route à laquelle appartient le tronçon (artère, collectrice municipale, rue locale), type de milieu traversé (milieu urbain ou rural) et limite de vitesse.

Le réseau routier municipal est généralement divisé en trois grandes classes fonctionnelles : artères, collectrices municipales et rues locales. À chacune de ces classes correspondent certaines caractéristiques énumérées dans cette annexe.

2. Caractéristiques des trois principales classes fonctionnelles

- Artères :
 - circulation de transit sur une longue distance (fonction prépondérante);
 - desserte des propriétés adjacentes (fonction secondaire);
 - chaussée comprenant souvent quatre voies de circulation et plus;
 - liens entre différents quartiers d'une agglomération;
 - intersections gérées par des feux de circulation;
 - en milieu urbain : circuits d'autobus principaux;
 - stationnement sur rue généralement interdit;
 - en milieu urbain : axe du réseau de camionnage (si défini);
 - raccordement aux autoroutes, aux routes du réseau routier supérieur géré par le MTQ, aux artères et aux collectrices municipales.

- 
- Collectrices municipales :
 - circulation de transit et desserte des propriétés adjacentes;
 - liens entre les centres ruraux (petites agglomérations de moins de 5 000 habitants) ainsi qu'entre des concentrations de population et le centre rural le plus proche;
 - accès aux équipements locaux importants (parcs industriels, aéroports locaux, CLSC, etc.);
 - intersections gérées par des feux de circulation ou des arrêts;
 - en milieu urbain : circuits d'autobus;
 - stationnement sur rue généralement permis;
 - taxe du réseau de camionnage (si défini);
 - routes à double vocation permanente;
 - raccordement aux routes du réseau routier supérieur géré par le MTQ, aux artères, aux collectrices municipales et aux rues locales.
 - Rues locales :
 - desserte des propriétés adjacentes;
 - très peu de circulation de transit;
 - intersections gérées par des arrêts;
 - en milieu urbain : pas de circuit d'autobus, sauf exception;
 - stationnement sur rue permis;
 - raccordement aux routes collectrices du réseau routier supérieur, aux collectrices municipales et aux rues locales uniquement.

ANNEXE 2

DÉBITS DE CIRCULATION

L'estimation des débits journaliers moyens annuels (DJMA) sur l'ensemble des tronçons et des intersections du réseau routier municipal permet de calculer des taux d'accidents et de cibler les sites potentiellement problématiques. Il faut donc disposer d'un nombre suffisant de relevés de circulation.

Les comptages de débits de circulation effectués ailleurs qu'aux intersections permettent également de relever les vitesses pratiquées.

La campagne de relevés sur le terrain doit être planifiée au tout début du projet. Il faut s'assurer d'avoir suffisamment de comptages de circulation dans chaque catégorie de réseau routier municipal, en particulier sur les artères et les collectrices municipales. Il faut également tenir compte de l'uniformité ou non des déplacements sur le territoire.

1. Choix des sites de relevés

Le nombre de sites de relevés est fonction de la longueur du réseau routier à l'étude et des ressources disponibles (notamment les comptages déjà disponibles). Il est recommandé de cibler les endroits avec une plus forte concentration d'accidents, de façon à y obtenir un taux d'accidents aussi fiable que possible. Les sites sont priorisés de la façon décrite ci-après.

Choix des tronçons

- Fréquence d'accidents élevée ou très élevée (nombre d'écart-types à la moyenne de 2 ou plus).
- Nombre d'accidents supérieur à 3.
- Priorité en fonction de l'indice de gravité.

Choix des intersections

- Fréquence d'accidents élevée ou très élevée (nombre d'écart-types à la moyenne de 2 ou plus).
- Nombre d'accidents supérieur à 3.
- Priorité en fonction de l'indice de gravité.

2. Méthodes de circulation

- Durée minimale des comptages pour pouvoir estimer un DJMA : 12 heures.
- Période de relevés : 6 h à 18 h ou 7 h à 19 h.
- Conditions normales de circulation (température, pas de contrôle policier, etc.).
- Distinguer les véhicules légers et les véhicules lourds.
- Distinguer selon le sens de la circulation.

Des relevés de trois heures peuvent être acceptables à des intersections avec des rues locales, mais ils doivent impérativement être réalisés aux heures de pointe, ce qui impose d'avoir au préalable une bonne connaissance des conditions de circulation dans le territoire d'étude. Des comptages de 12 heures à quelques-uns de ces sites doivent également être effectués afin de s'assurer de leur validité.

Voir aussi : Association internationale permanente des congrès de la route (AIPCR), *Manuel de sécurité routière*, 2003, p. 510 et suivantes.

3. Facteurs de correction et calcul du DJMA

Le DJMA est calculé en appliquant des facteurs de correction aux débits mesurés pendant la période de relevés.

Profils de circulation utilisés pour définir les facteurs de correction : si cela est nécessaire, le MTQ peut fournir les profils de circulation sur la base d'un échantillon de routes faisant partie du réseau routier du MTQ et dont la hiérarchie se rapproche de celle du réseau municipal. À partir de ces profils, des facteurs sont définis pour corriger les débits mesurés en fonction de l'heure, du jour et du mois.

Si des relevés effectués antérieurement à la période d'étude sont utilisés, un facteur d'actualisation pourrait être nécessaire, selon l'évolution de la circulation dans la MRC.

4. Estimation des débits sur l'ensemble du réseau

4.1. Au besoin, catégorisation plus fine du réseau routier, en tenant compte de la hiérarchie, de la fonction sur le plan de la circulation et du milieu traversé

- Accès d'autoroute
- Collectrice en milieu résidentiel
- Collectrice en milieu rural
- Collectrice en milieu urbain (sauf les collectrices se trouvant en milieu résidentiel)
- Fer à cheval ou rue sans issue de 10 logements ou moins

- 
- Fer à cheval ou rue sans issue de plus de 10 logements
 - Fer à cheval ou rue sans issue en milieu commercial
 - Fer à cheval ou rue sans issue en milieu industriel
 - Route de transit urbain
 - Rue principale en milieu commercial
 - Rue principale en milieu industriel
 - Rue principale en milieu résidentiel
 - Rue secondaire en milieu commercial
 - Rue secondaire en milieu industriel
 - Rue secondaire en milieu résidentiel
- 4.2. Calcul de la moyenne des DJMA pour chaque catégorie de tronçon, à partir des DJMA disponibles
- 4.3. Affectation de la moyenne des DJMA à l'ensemble des tronçons de chaque catégorie
- 4.4. Estimation des DJMA aux intersections en divisant par 2 la somme des DJMA de toutes les approches

ANNEXE 3

RELEVÉS DES VITESSES PRATIQUÉES

1. Choix des sites de relevés

Un nombre minimal de relevés doit être prévu. Ils peuvent être effectués aux mêmes endroits que les relevés de circulation. Des relevés additionnels pourront également être réalisés aux sites potentiellement problématiques retenus pour l'analyse approfondie.

2. Méthode de relevés des vitesses pratiquées

- Conserver seulement les véhicules en vitesse d'écoulement libre, non rattachés à une circulation ralentie ou à des pelotons. On estime que la vitesse est contrainte lorsque l'écart entre deux véhicules est inférieur à quatre secondes.
- Effectuer les relevés à distance d'intersections contrôlées par des arrêts ou des feux de circulation.
- Conditions normales de circulation (température, pas de contrôle policier, etc.).

Un échantillon de 100 à 200 véhicules suffit normalement pour obtenir une estimation fiable des vitesses pratiquées et, dans le cas d'un débit faible, un minimum de 30 observations de vitesses sur une période de 3 heures doit être recueilli en tout temps pour assurer une précision statistique minimale.

3. Calcul de la vitesse moyenne, du centile 85 et de l'écart-type des vitesses pratiquées

- De préférence, calculer la vitesse moyenne, le centile 85 et l'écart-type à partir des valeurs exactes des vitesses relevées (à défaut, utiliser les formulaires ministériels V-2887 et V-2889⁵).

Si la distribution des vitesses suit une loi normale, la formule simplifiée indiquée sur le formulaire V-2889 peut être utilisée pour calculer le centile 85. Sinon, revenir à la définition.

⁵ Ministère des Transports du Québec (2002), *Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal*, 68 p.

4. Analyse en fonction de la proportion des contrevenants

Les données obtenues lors des relevés permettent également de calculer la proportion de conducteurs qui dépassent la limite de vitesse, ou la limite de vitesse plus 20 km/h, 30 km/h, 40 km/h ou davantage. Ces résultats permettent d'évaluer l'ampleur des problèmes de vitesse.

Voir aussi :

Association internationale permanente des congrès de la route (AIPCR), *Manuel de sécurité routière*, 2003, p. 500 et suivantes.

Ministère des Transports du Québec et Table québécoise de la sécurité routière, 2015, *Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain*.

Guide à l'intention des municipalités. Annexe 2.

https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/securite/moderation-vitesse/Documents/A6898_guide_vitesse_EPAC_web.pdf

ANNEXE 4

ANALYSES THÉMATIQUES DES DONNÉES D'ACCIDENTS

1. Problématiques considérées

Caractéristiques des accidents, selon la gravité (liste non exhaustive) :

- évolution du nombre d'accidents sur une période de 10 ans;
- localisation selon la classification fonctionnelle et le milieu;
- usagers impliqués :
 - piétons;
 - cyclistes;
 - cyclomotoristes;
 - motocyclistes;
 - véhicules légers;
 - véhicules lourds;
 - véhicules hors route;
- genre d'accident :
 - véhicule routier;
 - piéton;
 - train;
 - animal;
 - objet fixe;
 - sans collision;
 - véhicule non motorisé;
 - obstacle temporaire;
 - non précisé;
- nombre de véhicules impliqués;
- conditions météorologiques;
- état de la surface de la chaussée;
- saison;

- 
- jour de la semaine;
 - heure;
 - éclairage;
 - caractéristiques des victimes :
 - âge des victimes;
 - origines des victimes (en fonction du code postal) (<http://fr.geopostcodes.com>).

2. Sélection de groupes comparables

Objectif : mettre en perspective les problématiques dans le territoire d'étude.

Les groupes comparables suivants peuvent être considérés dans les analyses.

Groupe 1 : réseau municipal d'une MRC ou d'un groupe de MRC semblables au territoire d'étude en matière d'organisation spatiale, de réseau routier et de déplacements.

Groupe 2 : réseau municipal de l'ensemble de la région dans laquelle est situé le territoire d'étude, en excluant les MRC dont les caractéristiques sont trop différentes du territoire d'étude, et ce dernier.

Groupe 3 : réseau municipal de l'ensemble du Québec.

Les données d'accidents seront fournies par le Ministère.

3. Analyses simples pour le territoire d'étude

- Pour chaque variable considérée, établir le nombre d'accidents et le pourcentage par gravité.
- Repérer les proportions d'accidents les plus élevées qui peuvent correspondre à des problématiques présentant un potentiel d'amélioration.

4. Analyses comparatives

- Pour chaque variable, comparer le pourcentage du territoire d'étude avec les pourcentages des groupes comparables afin de détecter des concentrations anormales d'accidents.
 - Pour les variables présentant une concentration anormale d'accidents, effectuer des tests statistiques afin de vérifier s'il y a vraiment une surreprésentation. Par exemple : test de proportion effectué à l'aide de la distribution binomiale. Ce test permet de déterminer s'il y a une différence significative entre les proportions des différents types d'accidents sur le territoire à l'étude et les proportions de ces types d'accidents dans les groupes comparables.
- 

En outre, l'utilisation de la loi binomiale permet de calculer la probabilité d'observer une fréquence donnée d'un certain type d'accident, autant sur le territoire à l'étude que sur les sites comparables.

- Dégager des constatations de surreprésentations du territoire d'étude pour certaines variables, comme les piétons, l'âge des victimes, les accidents avec objets fixes.

5. Analyses plus approfondies

- Approfondir chacune des constatations significatives dégagées à l'étape précédente.
- Analyser selon les variables suivantes :
 - gravité;
 - type de milieu (urbain ou rural);
 - hiérarchie du réseau routier;
 - genre d'accident;
 - type de véhicule;
 - code d'impact;
 - localisation (code du rapport d'accident);
 - état de la surface de la chaussée;
 - temps (saisons, mois, jours, heures).
- Produire une carte de localisation des accidents par thématique et détecter des concentrations spatiales.
- Pour certaines constatations, d'autres variables peuvent être analysées, comme l'âge des cyclistes pour les accidents les impliquant.
- Comparer les proportions à celles qui sont observées dans les groupes comparables afin de détecter des concentrations et des facteurs explicatifs pour chaque constatation faite à l'étape précédente.
- Associer les déplacements et les caractéristiques du réseau routier aux données du territoire.

ANNEXE 5

DÉTERMINATION ET ANALYSE DES SITES POTENTIELLEMENT PROBLÉMATIQUES

1. Localisation des accidents sur chaque segment (tronçon et intersection)

La localisation des accidents sur le réseau routier municipal doit être la plus précise possible. Pour les accidents localisés automatiquement au moyen du géocodage, une validation manuelle est requise.

La localisation manuelle est nécessaire lorsque les données de localisation ne peuvent pas être interprétées correctement par le géocodage (par exemple, un accident sans adresse [numéro], localisé seulement par une distance X de l'intersection). Il faut également retirer les accidents qui surviennent dans les stationnements adjacents à la route.

2. Calcul des indices

Pour chaque intersection et chaque tronçon de plus de 50 m :

Fréquence d'accidents

La fréquence d'accidents met en relation le total d'accidents durant cinq ans et la longueur du tronçon. Le résultat est un nombre d'accidents par kilomètre.

$$\text{Fréquence d'accidents} = \frac{\text{Nombre total d'accidents}}{\text{Longueur du tronçon (km)}}$$

Comme une intersection est considérée comme une unité propre, la fréquence d'accidents aux intersections équivaut au nombre total d'accidents sur le site.

Indice de gravité

L'indice de gravité (I_g) d'un segment est calculé selon la formule suivante :

$$I_g = \frac{9,5 (a_M + a_{BG}) + 3,5 (a_{BL}) + a_{DMS}}{A}$$

où :

- a_M : nombre d'accidents mortels;
- a_{BG} : nombre d'accidents avec blessures graves;
- a_{BL} : nombre d'accidents avec blessures légères;

- aDMS : nombre d'accidents avec dommages matériels seulement;
 A : nombre total d'accidents.

Cet indice fournit une pondération des sites selon la gravité des accidents qui s'y sont produits pendant la période étudiée.

Taux d'accidents

Le taux d'accidents (T_{acc}) est, pour une période donnée, le rapport du nombre d'accidents sur le débit de véhicules. Il s'exprime en nombre d'accidents par million de véhicules-kilomètres (l'exposition au risque) selon la formule suivante :

$$T = \frac{A \times 10^6}{V \times T \times L}$$

où :

- A : nombre d'accidents;
 V : débit journalier moyen annuel;
 T : nombre de jours de la période considérée;
 L : longueur en kilomètres de la portion de la route considérée.
 Dans le cas des intersections, $L = 1$, par convention.

Taux d'accidents critique

Le taux critique est calculé selon la formule suivante :

$$T_{crit} = T_{moy} + K \times \sqrt{\frac{T_{moy} \times 10^6}{Q \times T \times L}} + \frac{10^6}{2Q \times T \times L}$$

où :

- T_{moy} : taux d'accidents moyen pour la catégorie à laquelle appartient le site (voir AIPCR, *Manuel de sécurité routière*, 2003, p. 111 et suivantes);
 K : constante statistique⁶ :
 1,036 pour un niveau de confiance de 85 %;
 1,282 pour un niveau de confiance de 90 %;
 1,645 pour un niveau de confiance de 95 %;
 2,323 pour un niveau de confiance de 99 %;
 Q : débit journalier moyen annuel;
 T : nombre de jours de la période considérée;
 L : longueur du tronçon en kilomètres (ne pas en tenir compte dans le cas des intersections).

⁶ Dans le cadre de ce projet, le niveau de confiance de 85 % est utilisé.

3. Autres analyses spatiales

- Dégager les concentrations d'accidents selon le code d'impact, pour chacune des catégories de tronçons et d'intersections.
- Analyser chacun des segments de moins de 50 m sur lesquels sont recensés trois accidents ou plus pendant la période d'analyse (ou un seuil mieux adapté au territoire d'étude) pour vérifier qu'ils ne présentent aucune problématique de sécurité routière.

4. Méthode de détermination des sites potentiellement problématiques

Les analyses précédentes permettent de cibler les sites où les conditions de sécurité sont potentiellement problématiques.

Ainsi, le calcul des indices permet de retenir les trois types de sites ci-après.

Sites potentiellement problématiques à fréquence élevée

- Taux d'accidents supérieur au taux critique.
- Indice de gravité supérieur à l'indice de gravité calculé pour la catégorie à laquelle appartient le site.
- Fréquence d'accidents supérieure ou égale à 4 accidents par 100 m (pour les tronçons) ou à 4 accidents (pour les intersections) sur une période de 5 ans. Ce seuil peut être adapté au territoire d'étude.

Sites potentiellement problématiques à fréquence faible

- Taux d'accidents supérieur au taux critique.
- Indice de gravité supérieur à l'indice de gravité calculé pour la catégorie à laquelle appartient le site.
- Fréquence d'accidents inférieure à 4 accidents par 100 m (pour les tronçons) ou à 4 accidents (pour les intersections) sur une période de 5 ans. Ce seuil peut être adapté au territoire d'étude. Il faut cependant au moins deux accidents minimalement.

Sites potentiellement problématiques à faible gravité

- Taux d'accidents supérieur au taux critique.
- Indice de gravité supérieur à l'indice de gravité calculé pour la catégorie à laquelle appartient le site.

Autres sites potentiellement problématiques

Les analyses thématiques (section 5 de l'annexe 4) et spatiales (section 3 de la présente annexe) peuvent également conduire à cibler des concentrations d'accidents de même type ou de même code d'impact.

Certains de ces sites peuvent être retenus pour l'analyse approfondie, selon des critères qui devront être expliqués dans le rapport final. Il pourrait s'agir, par exemple, de sites où une solution facilement identifiable, c'est-à-dire dont les effets sur la réduction des accidents en cause sont démontrés, permet de réduire un nombre suffisant du type d'accident ciblé.

5. Priorisation des sites potentiellement problématiques aux fins d'analyse approfondie

Si le nombre de sites potentiellement problématiques est élevé, la priorité est accordée aux sites qui présentent les problématiques les plus graves. Ces sites feront l'objet d'analyses approfondies.

Méthode de priorisation des tronçons potentiellement problématiques

Rang	Caractéristiques faisant l'objet du tri	Sens du tri
1	Indice de gravité	Décroissant
2	Fréquence d'accidents	Décroissant
3	Longueur du tronçon (mètres)	Décroissant
4	Classification fonctionnelle (artère, collectrice municipale, rue locale)	Décroissant
5	DJMA (véhicules/jour)	Décroissant

Méthode de priorisation des intersections potentiellement problématiques

Rang	Caractéristiques faisant l'objet du tri	Sens du tri
1	Indice de gravité	Décroissant
2	Fréquence d'accidents	Décroissant
3	Nombre d'accidents à angle droit ⁽¹⁾	Décroissant
4	Classification fonctionnelle (artère, collectrice municipale, rue locale)	Décroissant
5	DJMA (véhicules/jour)	Décroissant

1. Angle droit = code d'impact 21, 22, 23, 24 et 25.

6. Analyse approfondie des sites problématiques décelés

6.1. Collecte de données complémentaires (source : Google Maps – Street View)

- Limites de vitesse sur les tronçons.
- Mode de contrôle de l'intersection : arrêts sur les artères secondaires seulement, arrêts toutes directions, feux de circulation, carrefour giratoire.

6.2. Contre-validation de la pertinence des accidents

Si le nombre de sites potentiellement problématiques est élevé, la priorité est accordée aux sites qui présentent les problématiques les plus graves. Ces sites feront l'objet d'analyses approfondies.

6.3. Analyse

- Produire un schéma d'accident.
- Faire une analyse thématique : dégager les genres d'accidents et les types d'accidents les plus fréquents.
- Vérifier s'il y a des concentrations d'accidents à certains endroits.
- Tenter de détecter des scénarios d'accidents.
- Étudier une photographie aérienne du site.
- Visiter les lieux.
- Associer les problématiques d'accidents aux autres problématiques (vitesse, transit sur des rues locales, problèmes soulignés par les partenaires, comme les endroits où le contrôle policier est fréquent, etc.).
- Dégager les causes d'accidents.

