

DESTINATAIRES :	Monsieur Daniel Dubois, directeur général Madame Élyse Ménard, directrice générale adjointe
EXPÉDITEURS :	Monsieur Guillaume Grégoire, directeur - SIGE
DATE :	4 juillet 2024
OBJET :	Analyse de circulation – Installations d’arrêts à l’intersection des rues Sabourin et Savoy suivant le rapport du coroner datant du 8 juin 2010

Cette note présente le résumé de l’analyse de circulation réalisée suite à la recommandation du coroner Yves Lambert dans son rapport #147493 daté du 8 juin 2010, concernant un décès accidentel survenu à l’intersection des rues Sabourin et Savoy.

Contexte

Un décès accidentel est survenu le 23 janvier 2010 à la suite d’une collision entre deux véhicules. L’accident a été causé par un manque de visibilité dû à un banc de neige d’une hauteur de six pieds sur le terre-plein central de la rue Savoy. Le coroner a adressé deux (2) recommandations à la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu : éviter l’accumulation de neige pouvant obstruer la vision des conducteurs aux intersections, et étudier la pertinence d’installer des arrêts obligatoires à l’intersection des rues Savoie et Sabourin.

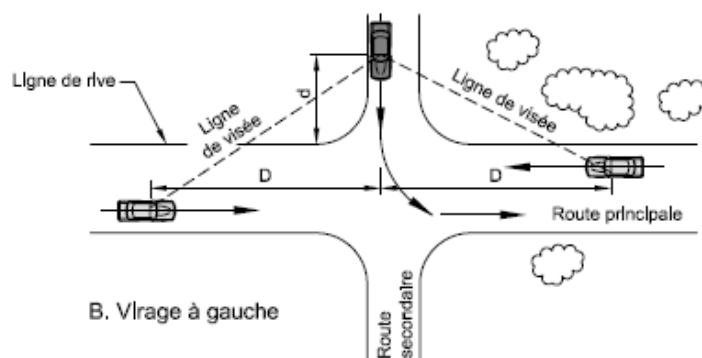
À la demande de la Direction générale, le Service des infrastructures et gestion des eaux (SIGE) a récemment vérifié dans ses archives si une analyse de circulation avait été réalisée par le SIGE en réponse à la deuxième recommandation. Or, aucune analyse n’a été retrouvée dans nos dossiers. Par conséquent, le SIGE a procédé à une analyse du dossier et présente ci-dessous les résultats de celle-ci.

Constat

Le coroner a mis en cause le manque de visibilité à l’intersection, attribué à la méthode de déneigement qui consiste à stocker la neige au centre de la rue (déneigement à gauche). Cette pratique obstrue les lignes de visibilité nécessaires pour les véhicules situés sur les approches secondaires (rues Sabourin et Messier) afin de s’insérer de façon sécuritaire sur la rue principale (Savoy).

Pour illustrer la situation, les circonstances de l’accident ont été résumées à l’aide des images ci-dessous. L’automobiliste à l’arrêt sur la rue Sabourin devrait disposer d’une distance de visibilité adéquate et sécuritaire (Distance de visibilité de virage à gauche - DVVAG, représentée par la ligne jaune) pour s’insérer de façon sécuritaire.

DESTINATAIRES :	Monsieur Daniel Dubois, directeur général Madame Élyse Ménard, directrice générale adjointe
EXPÉDITEURS :	Monsieur Guillaume Grégoire, directeur - SIGE
DATE :	4 juillet 2024
OBJET :	Analyse de circulation – Installations d’arrêts à l’intersection des rues Sabourin et Savoy suivant le rapport du coroner datant du 8 juin 2010



Le fait de stocker la neige au centre de la rue coupe complètement les lignes de visibilité (ligne noire). Essentiellement, avec l'accumulation de neige, le véhicule obtient une ligne de visibilité seulement lorsqu'il est déjà en situation d'impact.

Sous la même prémisse, l'usager sur la rue principale (rue Savoy) devrait être en mesure d'avoir la visibilité minimale pour s'immobiliser en toutes circonstances (Distance de visibilité à l'arrêt - DVA). Encore une fois, le véhicule obtient une ligne de visibilité seulement lorsqu'il est déjà en situation d'impact.



DESTINATAIRES :	Monsieur Daniel Dubois, directeur général Madame Élyse Ménard, directrice générale adjointe
EXPÉDITEURS :	Monsieur Guillaume Grégoire, directeur - SIGE
DATE :	4 juillet 2024
OBJET :	Analyse de circulation – Installations d’arrêts à l’intersection des rues Sabourin et Savoy suivant le rapport du coroner datant du 8 juin 2010

Analyse de la recommandation du coroner

Afin de remédier à ce manque de visibilité, le coroner a recommandé à la Ville d’évaluer la possibilité d’installer des arrêts sur la rue Savoy. La mise en place d’arrêts à cette intersection corrigerait artificiellement l’absence de visibilité en forçant les véhicules à s’immobiliser.

Les critères normatifs du ministère des Transports et de la mobilité durable (MTMD) pour implanter des arrêts toutes directions sont nombreux. Une séquence en deux (2) étapes doit être suivie. Premièrement, il y a six (6) critères de base qu’il faut tous remplir pour passer à la deuxième étape. Sans faire une analyse exhaustive, une simple observation du site permet de constater que les critères ne sont pas tous remplis (4 sur 6) :

2.4.1 Installation des panneaux

« Arrêt » sur chacune des approches

Selon le cas, les conditions suivantes doivent être satisfaites pour envisager l’installation de panneaux « Arrêt » sur chacune des approches :

- 1- le rapport du débit entrant de la route la plus achalandée sur le débit entrant de la route secondaire est inférieur ou égal à 2,3; ✗
- 2- la vitesse pratiquée au 85^e centile sur chacune des approches du carrefour est inférieure à 70 km/h; ✓
- 3- il n’y a pas, sur la route la plus achalandée, de feux de circulation à moins de 250 m, ni de panneaux « Arrêt » à moins de 150 m de part et d’autre du carrefour; ✗
- 4- lorsqu’il y a un risque qu’à l’approche d’un carrefour un véhicule arrêté ou stationné bloque la vue d’un éventuel panneau « Arrêt » à droite et qu’il est impossible d’installer un signal avancé d’arrêt et également impossible de placer un panneau « Arrêt » à gauche lorsque la circulation s’effectue dans le même sens, il faut que l’arrêt et le stationnement soient interdits en bordure de chacune des approches de l’intersection. La distance, à partir du panneau « Arrêt », sur laquelle cette interdiction s’applique est égale à 60 % de la distance indiquée au tableau 2.28-1; ✓
- 5- les chemins publics à 4 voies contiguës sont pourvus d’un terre-plein surélevé aux approches de l’intersection; ✓
- 6- aucune des approches ne compte plus de 2 voies par sens. ✓

DESTINATAIRES :	Monsieur Daniel Dubois, directeur général Madame Élyse Ménard, directrice générale adjointe
EXPÉDITEURS :	Monsieur Guillaume Grégoire, directeur - SIGE
DATE :	4 juillet 2024
OBJET :	Analyse de circulation – Installations d’arrêts à l’intersection des rues Sabourin et Savoy suivant le rapport du coroner datant du 8 juin 2010

Les critères de mise en place d’arrêts toutes directions du MTMD sont normatifs plutôt que réglementaires, ce qui permet des dérogations. Dans ces circonstances, la Ville pourrait décider d’installer des arrêts toutes directions à l’intersection en question. En se basant uniquement sur cet accident, la solution proposée dans le rapport du coroner pour une analyse ponctuelle du site est une approche appréciable et cohérente.

Conclusions et recommandations

Il est clair que le principal problème de sécurité routière réside dans le manque de visibilité causé par la méthode de déneigement. Cette problématique n’est pas spécifique aux intersections sur la rue Savoy, mais concerne en réalité toutes les intersections où cette méthode est utilisée et où les véhicules ne s’immobilisent pas à l’intersection. Il est également important de noter que le risque d’accident est lié au débit de circulation : plus il y a de véhicules qui se croisent, plus le risque d’accident augmente. Par conséquent, il est évident que le risque d’accident est encore plus élevé dans de nombreux autres sites sur le territoire utilisant la même méthode de déneigement. Ainsi, en termes de santé publique, l’installation d’arrêts à cette seule intersection n’apporte pas de bénéfice réel en matière de sécurité routière. Pour être efficace, cette solution devrait être appliquée à toutes les intersections concernées par cette méthode de déneigement, ce qui ne fait pas de sens. La mise en place d’arrêts pour pallier une problématique de visibilité en ingénierie vise à corriger une déficience localisée et ponctuelle, et non à une application systématique pour compenser un système entier.

L’installation d’arrêts à cette intersection corrigerait artificiellement le manque de visibilité en obligeant les véhicules à s’immobiliser. Pour résoudre efficacement le problème de sécurité routière dans une perspective globale, l’application de la première recommandation est la seule mesure jugée adéquate. Aucun système ou méthode qui favorise de telles conditions ne devrait être toléré, surtout lorsque les solutions alternatives sont connues et disponibles.


Guillaume Grégoire, ing., Directeur

GG/GG
p.j. (1)