

# *Application de la démarche de sécurité routière (CORSUS) à six municipalités du Bas-Saint-Laurent*



Agence de développement  
de réseaux locaux de services  
de santé et de services sociaux

BAS-SAINT-LAURENT

Québec 

WA  
275  
L376  
2005



APPLICATION DE LA DÉMARCHE  
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (CORSUS)  
À SIX MUNICIPALITÉS  
DU BAS-SAINT-LAURENT

---

Agence  
de développement  
de réseaux locaux  
de services de santé  
et de services sociaux

Québec   
Bas-Saint-Laurent

DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE,  
DE LA PLANIFICATION ET DE L'ÉVALUATION

REPRODUCTION ET DIFFUSION  
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ  
ET DES SERVICES SOCIAUX  
DU QUÉBEC

*Agence de santé et de services sociaux du Bas-Saint-Laurent*  
*288, rue Pierre-Saindon*  
*Rimouski (Québec) G5L 9A8*  
*Téléphone : 418-724-5231*  
*Télécopieur : 418-723-3103*

**AUTEUR**

*Gilles Lapointe*

**RÉVISION ET MISE EN PAGES**

*Diane Morin*

**PRODUCTION**

Direction de la santé publique, de la planification et de l'évaluation

ISBN : 2-921799-77-4

Dépôt légal : 3<sup>e</sup> trimestre 2005

Bibliothèque nationale du Québec

Bibliothèque nationale du Canada

**Note :** *L'emploi du masculin est utilisé de façon générique pour faciliter la lecture du document.*

## TABLE DES MATIÈRES

---

LISTE DES TABLEAUX .....	ii
INTRODUCTION.....	1
1.0 PREMIER NIVEAU D'ANALYSE « CONNAÎTRE ».....	3
1.1 Description des indicateurs utilisés par CORSUS.....	3
1.2 Matrices des valeurs régionales et municipales par MRC .....	5
1.3 Mois/période de l'accident .....	13
1.4 Heure de l'accident.....	15
1.5 Vitesse autorisée.....	16
1.6 Catégorie de route .....	18
1.7 Environnement.....	19
1.8 Genre d'accident.....	20
1.9 Code d'impact.....	22
1.10 Aspect de la chaussée (pente et courbe) .....	24
1.11 Éclairage .....	25
1.12 Signalisation des conducteurs.....	26
1.13 Mouvement du véhicule.....	28
1.14 Type de véhicule impliqué.....	30
2.0 DEUXIÈME NIVEAU D'ANALYSE « COMPRENDRE ».....	32
2.1 Analyse régionale.....	32
2.2 Variables décrivant les accidents.....	33
2.3 Caractéristiques du réseau routier.....	34
2.4 Caractéristiques de l'environnement .....	37
2.5 Variables se rapportant au conducteur ou au véhicule .....	40
2.6 Caractéristiques des victimes.....	41
3.0 TROISIÈME NIVEAU D'ANALYSE « LA PRÉVENTION ».....	42
3.1 Analyse locale .....	42
3.2 Les Hauteurs.....	42
3.3 Price.....	44
3.4 Mont-Joli .....	45
3.5 Saint-Valérien .....	47
3.6 Saint-Anaclet-de-Lessard.....	48
3.7 Rimouski .....	50
CONCLUSION .....	53

## LISTE DES TABLEAUX

---

TABLEAU 1 - Répartition (en %) des conducteurs impliqués dans des accidents de la route dans le Bas-Saint-Laurent et les MRC Rimouski-Neigette ou La Mitis, selon la MRC d'origine du conducteur .....	4
TABLEAU 2A - Nombre d'accidents et de victimes de la route entre 1998 et 2003, sur le territoire du Bas-Saint-Laurent, et calcul des différents taux élaborés par CORSUS pour les deux périodes quinquennales 1998-2002 et 1999-2003 .....	5
TABLEAU 2B - Nombre d'accidents et de victimes de la route entre 1998 et 2003, sur le territoire de la MRC Rimouski-Neigette, et calcul des différents taux élaborés par CORSUS pour les deux périodes quinquennales 1998-2002 et 1999-2003.....	6
TABLEAU 2C - Nombre d'accidents et de victimes de la route entre 1998 et 2003, sur le territoire de la MRC La Mitis, et calcul des différents taux élaborés par CORSUS pour les deux périodes quinquennales 1998-2002 et 1999-2003 .....	7
TABLEAU 2D - Nombre d'accidents et de victimes de la route entre 1998 et 2003, sur le territoire de la ville de Rimouski, et calcul des différents taux élaborés par CORSUS pour les deux périodes quinquennales 1998-2002 et 1999-2003 .....	8
TABLEAU 2E - Nombre d'accidents et de victimes de la route entre 1998 et 2003, sur le territoire de la municipalité de Mont-Joli, et calcul des différents taux élaborés par CORSUS pour les deux périodes quinquennales 1998-2002 et 1999-2003.....	9
TABLEAU 2F - Nombre d'accidents et de victimes de la route entre 1998 et 2003, sur le territoire de la municipalité de Saint-Anaclet-de-Lessard, et calcul des différents taux élaborés par CORSUS pour les deux périodes quinquennales 1998-2002 et 1999-2003 .....	10
TABLEAU 2G - Nombre d'accidents et de victimes de la route entre 1998 et 2003, sur le territoire de la municipalité de Saint-Valérien, et calcul des différents taux élaborés par CORSUS pour les deux périodes quinquennales 1998-2002 et 1999-2003.....	11
TABLEAU 2H - Nombre d'accidents et de victimes de la route entre 1998 et 2003, sur le territoire de la municipalité de Price, et calcul des différents taux élaborés par CORSUS pour les deux périodes quinquennales 1998-2002 et 1999-2003 .....	12

TABLEAU 2I -	Nombre d'accidents et de victimes de la route entre 1998 et 2003, sur le territoire de la municipalité Les Hauteurs, et calcul des différents taux élaborés par CORSUS pour les deux périodes quinquennales 1998-2002 et 1999-2003.....	13
TABLEAU 3A -	Répartition des accidents corporels selon la période de l'année, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003.....	14
TABLEAU 3B -	Répartition des accidents corporels selon la période de l'année, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, Saint-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003.....	15
TABLEAU 4A -	Répartition des accidents corporels selon la période (heures) de la journée, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003.....	16
TABLEAU 4B -	Répartition des accidents corporels selon la période (heures) de la journée, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, St-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003.....	16
TABLEAU 5A -	Répartition des accidents corporels selon la vitesse autorisée pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003.....	17
TABLEAU 5B -	Répartition des accidents corporels selon la vitesse autorisée pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, Saint-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003.....	17
TABLEAU 6A -	Répartition des accidents corporels selon la catégorie de route, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003.....	18
TABLEAU 6B -	Répartition des accidents corporels selon la catégorie de route, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, Saint-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003.....	19
TABLEAU 7A -	Répartition des accidents corporels selon l'environnement, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003.....	19
TABLEAU 7B -	Répartition des accidents corporels selon l'environnement, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, Saint-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003.....	20

TABLEAU 8A - Répartition des accidents corporels selon le genre d'accident, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003.....	21
TABLEAU 8B - Répartition des accidents corporels selon le genre d'accident, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, Saint-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003.....	22
TABLEAU 9A - Répartition des accidents corporels selon le code d'impact, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003.....	23
TABLEAU 9B - Répartition des accidents corporels selon le code d'impact, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, Saint-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003.....	23
TABLEAU 10A - Répartition des accidents corporels selon l'aspect de la chaussée, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003.....	24
TABLEAU 10B - Répartition des accidents corporels selon l'aspect de la chaussée, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, Saint-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003.....	25
TABLEAU 11A - Répartition des accidents corporels selon l'éclairage, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003.....	25
TABLEAU 11B - Répartition des accidents corporels selon l'éclairage, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, Saint-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003.....	26
TABLEAU 12A - Répartition des conducteurs impliqués dans un accident corporel selon la signalisation rencontrée, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003.....	27
TABLEAU 12B - Répartition des conducteurs impliqués dans un accident corporel selon la signalisation rencontrée, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, Saint-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003.....	28

TABLEAU 13A - Répartition des conducteurs impliqués dans un accident corporel selon le mouvement du véhicule, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003.....	29
TABLEAU 13B - Répartition des conducteurs impliqués dans un accident corporel selon le mouvement du véhicule, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Valérien, Saint-Anaclet-de-Lessard, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003.....	30
TABLEAU 14A - Répartition des conducteurs impliqués dans un accident corporel selon le type de véhicule, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003.....	31
TABLEAU 14B - Répartition des conducteurs impliqués dans un accident corporel selon le type de véhicule, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, Saint-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003.....	31
TABLEAU 15A - Répartition des collisions entre véhicules routiers selon leur gravité et le type (code) d'impact, région du Bas-Saint-Laurent, 1998-2003.....	33
TABLEAU 15B - Répartition des accidents n'impliquant qu'un seul véhicule (en solo) selon leur gravité et le genre d'accident, région du Bas-Saint-Laurent, 1998-2003.....	34
TABLEAU 16A - Répartition des accidents en fonction de leur gravité et selon les caractéristiques du lieu de l'accident, Bas-Saint-Laurent, 1998-2003.....	35
TABLEAU 16B - Répartition des accidents en fonction du genre d'événement et selon les caractéristiques du lieu de l'accident, Bas-Saint-Laurent, 1998-2003.....	36
TABLEAU 17A - Répartition des accidents en fonction de leur gravité et des variables se rapportant à l'environnement, Bas-Saint-Laurent, 1998-2003.....	38
TABLEAU 17B - Répartition des accidents en fonction du genre d'événement et des caractéristiques de l'environnement, Bas-Saint-Laurent, 1998-2003.....	39
TABLEAU 18A - Répartition des conducteurs et des véhicules impliqués dans un accident corporel selon leurs caractéristiques respectives et la gravité de l'accident, Bas-Saint-Laurent, 1998-2003.....	40

TABLEAU 19A - Répartition des accidents corporels survenus à Rimouski,  
de 1998 à 2003, selon le genre d'accident et les différentes  
caractéristiques du réseau routier ou de l'environnement..... 51

## INTRODUCTION

---

Cet exercice se veut une adaptation de la simulation, effectuée par le Coopératif de recherche en sécurité routière de l'Université de Sherbrooke (CORSUS), concernant une démarche locale de sécurité routière à Sherbrooke et Saint-Hyacinthe<sup>1</sup>. Le but est de répéter l'exercice pour six municipalités du Bas-Saint-Laurent<sup>2</sup>, soit Rimouski (42 373 hab.), Saint-Anaclet-de-Lessard (2 640 hab.), Saint-Valérien (877 hab.), Mont-Joli (6 697 hab.), Price (1 836 hab.) et Les Hauteurs (601 hab.).

Il utilise pour ce faire les mêmes sources d'information, à savoir les fichiers « accidents », « véhicules/conducteurs » et « victimes » de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) pour les années 1998 à 2003. Les informations tirées de ces fichiers sont sensiblement les mêmes que celles utilisées par CORSUS dans sa simulation. Pour les besoins du présent exercice, les données qui apparaissent dans les variables de ces fichiers sont parfois regroupées d'une façon différente de celle employée par CORSUS. Ces choix sont rendus nécessaires pour tenir compte des spécificités du Bas-Saint-Laurent au plan des accidents de la route lesquelles sont éloignées des milieux très urbanisés de Sherbrooke et de Saint-Hyacinthe.

Le plan du document suit en partie celui de la simulation de CORSUS. Une première partie vise à connaître, c'est-à-dire à faire un bilan descriptif des accidents de la route, des véhicules et des conducteurs concernés ainsi que des victimes recensées pour chacun des territoires considérés dans cette adaptation pour le Bas-Saint-Laurent. Fidèle aux recommandations de CORSUS, ce portrait et les analyses subséquentes sont restreints aux accidents corporels (ayant fait des morts, des blessés graves ou des blessés légers).

L'objectif de la deuxième partie est de comprendre ce qui se passe. C'est le domaine des analyses croisées ou multivariées permettant de faire ressortir les éléments significatifs dans la survenue des accidents de la route et, possiblement, des traumatismes qui en résultent. Ce type d'analyse

---

<sup>1</sup> Bruneau J-F, Pouliot M (2004). *Simulation d'une démarche locale de sécurité routière à Sherbrooke et Saint-Hyacinthe (1999-2003) (version préliminaire)*, Coopératif de recherche en sécurité routière de l'Université de Sherbrooke, Département de géographie et télédétection, 83 pages.

<sup>2</sup> Population de 2001.

nécessite d'avoir un certain volume d'événements à analyser, d'où la décision de limiter ce deuxième niveau d'analyse à la région.

La troisième et dernière partie de l'exercice cherche pour sa part à identifier des pistes de prévention (d'action) pouvant être mises en place à l'échelle des municipalités concernées. À partir des éléments recueillis lors des deux premiers niveaux d'analyse, il s'agit de poursuivre le plus loin possible, pour chaque municipalité, l'analyse de sous-groupes d'accidents présentant des éléments communs. Le défi réside dans l'analyse de la dynamique afin d'en faire ressortir des éléments potentiels de prévention.

Le traitement et l'ensemble des analyses sont effectués à l'aide du logiciel SPSS 12,0 pour Windows. Le calcul des sept indicateurs élaborés par CORSUS s'est fait à l'aide d'Excel 97.

## 1.0 PREMIER NIVEAU D'ANALYSE « CONNAÎTRE »

---

### 1.1 Description des indicateurs utilisés par CORSUS

CORSUS a développé sept indicateurs susceptibles de fournir une information utile dans une démarche locale de sécurité routière :

• taux d'accidents	$(A/P) * 100$
• taux de victimes	$(V/P) * 100$
• taux d'accidents corporels	$(C/P) * 100$
• Indice de gravité	$(4M + 2G + L + V)/C$
• taux d'accidents graves et mortels/100 accidents corporels	$[(M + G)/C] * 100$
• taux de victimes graves ou décédées/100 accidents corporels	$[(VD + VG)/C] * 100$
• taux de victimes graves ou décédées/100 victimes	$[(VD + VG)/V] * 100$

où :

A :	Nombre annuel d'accidents (total)
V :	Nombre annuel de victimes
C :	Nombre annuel d'accidents corporels
P :	Population de 2001
M :	Nombre annuel d'accidents mortels
G :	Nombre annuel d'accidents graves
L :	Nombre annuel d'accidents légers
VD :	Nombre de victimes décédées
VG :	Nombre de victimes blessées gravement.

Les trois premiers indicateurs sont relativement simples et mesurent pour un territoire donné les taux d'accidents, de victimes et d'accidents corporels par rapport à la population. Ces mesures doivent être utilisées avec prudence pour les données couvrant le Bas-Saint-Laurent et ses municipalités régionales de comté (MRC).

Sur l'ensemble des accidents survenant au Québec au cours d'une période donnée, une part met en cause des conducteurs et des victimes qui résident à l'extérieur du Québec. Ces personnes ne font pas partie de la population utilisée comme dénominateur dans le calcul de ces trois taux. À l'échelle du Québec, le phénomène est négligeable compte tenu du grand nombre d'accidents corporels recensés (179 196 entre 1998 et 2002). Mais il ne peut être ignoré lorsque l'analyse porte sur les accidents de la route qui surviennent sur le territoire du Bas-Saint-Laurent ou dans certaines de ses MRC ou municipalités (tableau 1A).

**TABLEAU 1A**

**Répartition (en %) des conducteurs impliqués dans des accidents de la route dans le Bas-Saint-Laurent et les MRC Rimouski-Neigette ou La Mitis, selon la MRC d'origine du conducteur**

Origine du conducteur	Conducteurs impliqués dans un accident					
	Accidents corporels			Accidents corporels + DMS		
	Région Bas-St-Laurent	MRC Rimouski-Neigette	MRC La Mitis	Région Bas-St-Laurent	MRC Rimouski-Neigette	MRC La Mitis
<b>Même territoire</b>	78,1 %	67,6 %	55,3 %	75,3 %	64,1 %	57,4 %
<b>Autre MRC du BSL</b>		14,5 %	25,8 %		11,9 %	20,3 %
<b>Hors région</b>	12,3 %	9,8 %	12,7 %	10,0 %	7,4 %	10,5 %
<b>Non précisée</b>	9,6 %	8,3 %	6,2 %	14,7 %	16,6 %	11,9 %
<b>Total</b>	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Au plan routier, le Bas-Saint-Laurent est situé à un carrefour entre la Gaspésie, le Nouveau-Brunswick, la Côte-Nord et les grandes régions urbaines du Québec. Le trafic routier interrégional s'avère important et explique qu'un conducteur sur dix (12,3 %), impliqués dans un accident avec dommages corporels, réside à l'extérieur de la région. Ce rapport atteint respectivement un sur quatre (14,5 % + 9,8 %) et un sur trois (25,8 % + 12,7 %) dans les MRC Rimouski-Neigette et La Mitis. On peut supposer que la situation se répète pour les victimes et qu'une partie non négligeable d'entre elles est étrangère à la population du Bas-Saint-Laurent. Pour cette raison, il demeure difficile (sinon impossible) d'interpréter à l'échelle régionale ou locale les taux d'accidents (TA = A/P), de victimes (TV = V/P) et d'accidents corporels (TC = C/P) par habitant. Ils ne sont d'ailleurs présentés qu'à titre informatif (tableaux 2A à 2I).

L'indice de gravité (IG) et le taux d'accidents graves et mortels (TAG) constituent de meilleures mesures de comparaison et d'évaluation de la gravité. Comme elles utilisent le nombre d'accidents corporels comme dénominateur, elles ne souffrent pas du problème méthodologique qui afflige les trois mesures précédentes. L'IG et le TAG permettent la comparaison entre des territoires différents. Selon CORSUS, des expérimentations faites au Québec fournissent les seuils d'interprétation suivant l'indice de gravité : faible (< 3,5), moyen (3,5 à 4,5) et fort (> 4,5).

Les deux dernières mesures concernent le taux de victimes graves ou décédées, soit par 100 accidents corporels survenus (TVGA), soit par 100 victimes (TVGV). De ces deux taux, le TVGV est plus facile à interpréter que le TVGA. Pour un même nombre de victimes décédées, graves ou légères, le TVGV donne toujours la même lecture. Le TVGA va par contre fluctuer selon le nombre

de victimes graves ou décédées par événement. Pour un même nombre de victimes graves ou décédées, la valeur du taux sera ainsi différente selon que ce nombre est concentré dans quelques événements ou le fait de plusieurs accidents (avec une seule victime par exemple).

## 1.2 Matrices des valeurs régionales et municipales par MRC

Les tableaux 2A à 2I donnent le nombre d'accidents selon leur gravité et le nombre de victimes selon leur état, pour les années 1998 à 2003, et pour chacun des territoires visés par le projet pilote du Bas-Saint-Laurent. Ces territoires sont la région du Bas-Saint-Laurent, les MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, de même que les municipalités de Rimouski, Saint-Valérien, Saint-Anaclet-de-Lessard, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs. La valeur des indicateurs (indice et taux) développés par CORSUS est également fournie pour deux périodes quinquennales, soit 1998-2002 et 1999-2003.

**TABLEAU 2A**

**Nombre d'accidents et de victimes de la route entre 1998 et 2003, sur le territoire du Bas-Saint-Laurent, et calcul des différents taux élaborés par CORSUS pour les deux périodes quinquennales 1998-2002 et 1999-2003**

Données	Années					
	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Accidents mortels (M)	38	43	36	32	40	32
Accidents graves (G)	174	161	189	159	142	196
Accidents légers (L)	801	929	894	887	964	991
Accidents corporels (C)	1 013	1 133	1 119	1 078	1 146	1 219
Accidents DMS (D)	3 893	3 335	3 083	2 640	3 067	3 224
Accidents totaux (A)	4 906	4 468	4 202	3 718	4 213	4 443
Victimes décédées (VD)	46	52	42	45	47	36
Victimes blessées gravement (VG)	240	227	260	192	184	280
Victimes blessées légèrement (VL)	1 264	1 451	1 398	1 336	1 472	1 564
Victimes totales (V)	1 550	1 730	1 700	1 573	1 703	1 880
Population 2001 (ISQ)	204 460					
Indicateurs	1998-2002		1999-2003		(Qc) <sup>1</sup>	
TA = (A/P) * 100	2,02		2,06		(1,86)	
TV = (V/P) * 100	0,81		0,84		(0,71)	
TC = (C/P) * 100	0,54		0,56		(0,50)	
IG = (4M+2G+L+V)/C	2,76		2,75		(2,57)	
TAG = [(M+G)/C] * 100	18,47		18,09		(13,14)	
TVGA = [(VD+VG)/C] * 100	24,32		23,97		(16,47)	
TVGV = [(VD+VG)/V] * 100	16,17		15,90		(11,70)	

<sup>1</sup> Les données d'accidents utilisées pour le calcul des taux provinciaux sont tirés du document intitulé « Simulation d'une démarche locale de sécurité routière à Sherbrooke et Saint-Hyacinthe (1999-2003) », CORSUS, page 16.

Si l'on regarde la dernière période quinquennale (1999-2003), les accidents corporels représentent 27 % de tous les accidents de la route survenus au Bas-Saint-Laurent et au Québec (tableau 2A). La part des accidents mortels et graves est toutefois plus élevée pour la région, soit 2,3 % et 13,3 % respectivement, comparée à 1,3 % et 10,4 % pour la province. De plus, chaque accident corporel fait en moyenne plus de victimes au Bas-Saint-Laurent (1,51 vict./acc.) qu'au Québec (1,41 vict./acc.). Cette fréquence des accidents mortels et graves et le fait que chaque événement fasse en moyenne plus de victimes expliquent les différences enregistrées entre la région et le Québec en ce qui a trait à l'indice de gravité (IG) et aux divers taux (TAG, TVGA, TVGV). Ces mesures reflètent par ailleurs une très légère diminution de la gravité des accidents au Bas-Saint-Laurent entre les périodes 1998-2002 et 1999-2003.

**TABLEAU 2B**

**Nombre d'accidents et de victimes de la route entre 1998 et 2003, sur le territoire de la MRC Rimouski-Neigette, et calcul des différents taux élaborés par CORSUS pour les deux périodes quinquennales 1998-2002 et 1999-2003**

Données	Années					
	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Accidents mortels (M)	4	4	9	3	5	7
Accidents graves (G)	34	21	36	37	30	35
Accidents légers (L)	208	241	229	226	258	295
Accidents corporels (C)	246	266	274	266	293	337
Accidents DMS (D)	1 320	1 091	931	846	994	1 047
Accidents totaux (A)	1 566	1 357	1 205	1 112	1 287	1 384
Victimes décédées (VD)	7	4	12	3	5	8
Victimes blessées gravement (VG)	45	30	52	45	33	47
Victimes blessées légèrement (VL)	315	339	353	333	386	448
Victimes totales (V)	367	373	417	381	424	503
Population 2001 (ISQ)	53 246					
<b>Indicateurs</b>	<b>1998-2002</b>			<b>1999-2003 (BSL)<sup>1</sup></b>		
TA = (A/P) * 100	2,45			2,38 (2,06)		
TV = (V/P) * 100	0,74			0,79 (0,84)		
TC = (C/P) * 100	0,51			0,54 (0,56)		
IG = (4M+2G+L+V)/C	2,63			2,63 (2,75)		
TAG = [(M+G)/C] * 100	13,61			13,02 (18,19)		
TVGA = [(VD+VG)/C] * 100	17,55			16,64 (23,97)		
TVGV = [(VD+VG)/V] * 100	12,05			11,41 (15,90)		

<sup>1</sup> Valeurs des indicateurs pour la région du Bas-Saint-Laurent.

Les MRC Rimouski-Neigette et La Mitis montrent pour leur part des profils différents quant à l'indice de gravité et aux taux d'accidents ou de victimes pour leur territoire respectif. La première

est influencée par le fait que 76 % des accidents corporels qui surviennent à l'intérieur de ses limites se produisent dans la ville de Rimouski, c'est-à-dire dans un milieu principalement urbain. Cette caractéristique contribue à diminuer le pourcentage des accidents mortels ou graves dans la MRC 1,9 % et 11,1 % comparativement à 2,3 % et 13,2 % pour la région. Elle explique aussi que l'indice de gravité (IG) et les taux d'accidents ou de victimes (TAG, TVGA, TVGV) affichent des valeurs qui se rapprochent plus des valeurs provinciales que régionales.

Si l'on compare les deux périodes quinquennales 1998-2002 et 1999-2003, le nombre d'accidents corporels dans la MRC Rimouski-Neigette montre une augmentation de 6,8 %. L'indice de gravité varie peu, mais les valeurs du TAG et du TVGA diminuent de façon marquée. Cette tendance reflète le fait que la hausse du nombre d'accidents corporels se compose à 96 % d'accidents légers. De la même façon, l'augmentation du nombre de blessés légers (+ 133 cas) entraîne la baisse du TVGV.

**TABLEAU 2C**

**Nombre d'accidents et de victimes de la route entre 1998 et 2003,  
sur le territoire de la MRC La Mitis, et calcul des différents taux élaborés par CORSUS  
pour les deux périodes quinquennales 1998-2002 et 1999-2003**

Données	Années					
	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Accidents mortels (M)	3	4	2	6	7	3
Accidents graves (G)	25	17	19	20	28	28
Accidents légers (L)	86	96	97	106	122	122
Accidents corporels (C)	114	117	118	132	157	153
Accidents DMS (D)	408	402	335	294	343	343
Accidents totaux (A)	522	519	453	426	500	496
Victimes décédées (VD)	6	4	2	8	9	3
Victimes blessées gravement (VG)	32	29	23	22	37	41
Victimes blessées légèrement (VL)	143	159	152	147	186	178
Victimes totales (V)	181	192	177	177	232	222
Population 2001 (ISQ)	19 687					
Indicateurs	1998-2002		1999-2003 (BSL) <sup>1</sup>			
TA = (A/P) * 100	2,46		2,43 (2,06)			
TV = (V/P) * 100	0,97		1,02 (0,84)			
TC = (C/P) * 100	0,65		0,69 (0,56)			
IG = (4M+2G+L+V)/C	2,78		2,74 (2,75)			
TAG = [(M+G)/C] * 100	20,53		19,79 (18,19)			
TVGA = [(VD+VG)/C] * 100	26,96		26,29 (23,97)			
TVGV = [(VD+VG)/V] * 100	17,94		17,80 (15,90)			

<sup>1</sup> Valeurs des indicateurs pour la région du Bas-Saint-Laurent.

Un accident sur cinq (19,7 %) survenus dans la MRC La Mitis, durant la période 1999-2003, est un accident mortel (3,2 %) ou grave (16,5 %). L'indice de gravité (IG) et les taux d'accidents et de victimes (TAG, TVGA, TVGV) affichent des valeurs qui s'avèrent équivalentes ou supérieures à celles qui prévalent au Bas-Saint-Laurent. La hausse du nombre d'accidents légers (+ 36 événements) et de victimes blessées légèrement (+ 35 personnes) entre 1998 et 2003 entraîne une baisse des valeurs des taux d'accidents et de victimes (TAG, TVGA, TVGV). La gravité moyenne des accidents subit également une légère baisse (IG).

**TABLEAU 2D**

**Nombre d'accidents et de victimes de la route entre 1998 et 2003, sur le territoire de la ville de Rimouski, et calcul des différents taux élaborés par CORSUS pour les deux périodes quinquennales 1998-2002 et 1999-2003**

Données	Années					
	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Accidents mortels (M)	0	1	3	1	3	3
Accidents graves (G)	18	14	24	29	17	22
Accidents légers (L)	169	188	167	182	201	234
Accidents corporels (C)	187	203	194	212	221	259
Accidents DMS (D)	1 138	941	802	728	856	915
Accidents totaux (A)	1 325	1 144	996	940	1 077	1 174
Victimes décédées (VD)	0	1	3	1	3	3
Victimes blessées gravement (VG)	23	21	33	35	19	28
Victimes blessées légèrement (VL)	235	256	251	262	293	335
Victimes totales (V)	258	278	287	298	315	366
Population 2001 (ISQ)	42 373					
Indicateurs	1998-2002		1999-2003		(R-N) <sup>1</sup>	
TA = (A/P) * 100	2,59		2,52		(2,38)	
TV = (V/P) * 100	0,68		0,73		(0,79)	
TC = (C/P) * 100	0,48		0,51		(0,54)	
IG = (4M+2G+L+V)/C	2,54		2,55		(2,63)	
TAG = [(M+G)/C] * 100	10,82		10,74		(13,02)	
TVGA = [(VD+VG)/C] * 100	13,67		13,50		(16,64)	
TVGV = [(VD+VG)/V] * 100	9,68		9,52		(11,41)	

<sup>1</sup> Valeurs des indicateurs pour la MRC Rimouski-Neigette

La ville de Rimouski constitue un milieu principalement urbain. Cette caractéristique se traduit par une proportion plus faible d'accidents corporels (20 % comparativement à 27 % pour la région et le Québec). Non seulement ceux-ci sont-ils moins fréquents, mais les accidents mortels ou graves y sont moins fréquents (1,0 % et 9,7 %) que dans l'ensemble de la région (2,3 % et 13,3 %) ou de la MRC Rimouski-Neigette (1,9 % et 11,1 %). Cette faible représentation des accidents graves et

mortels donne un indice de gravité et des taux d'accidents ou de victimes (TAG, TVGA, TVGV) dont les valeurs sont plus faibles que celles de la MRC (le reste du territoire de cette MRC étant plus rural). Si l'on considère les périodes 1998-2002 et 1999-2003, les trois taux montrent une légère diminution alors que l'indice de gravité demeure stable.

**TABLEAU 2E**

**Nombre d'accidents et de victimes de la route entre 1998 et 2003, sur le territoire de la municipalité de Mont-Joli, et calcul des différents taux élaborés par CORSUS pour les deux périodes quinquennales 1998-2002 et 1999-2003**

Données	Années					
	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Accidents mortels (M)	2	0	2	0	2	1
Accidents graves (G)	6	2	7	3	6	4
Accidents légers (L)	15	33	26	36	41	33
Accidents corporels (C)	23	35	35	39	49	38
Accidents DMS (D)	188	213	140	135	118	129
Accidents totaux (A)	211	248	175	174	167	167
Victimes décédées (VD)	4	0	2	0	2	1
Victimes blessées gravement (VG)	7	2	11	3	6	9
Victimes blessées légèrement (VL)	23	47	41	54	64	46
Victimes totales (V)	34	49	54	57	72	56
Population 2001 (ISQ)	6 697					
<b>Indicateurs</b>	<b>1998-2002</b>		<b>1999-2003 (Mitis)<sup>1</sup></b>			
TA = (A/P) * 100	2,91		2,78 (2,43)			
TV = (V/P) * 100	0,79		0,86 (1,02)			
TC = (C/P) * 100	0,54		0,59 (0,69)			
IG = (4M+2G+L+V)/C	2,70		2,66 (2,74)			
TAG = [(M+G)/C] * 100	16,57		13,78 (19,79)			
TVGA = [(VD+VG)/C] * 100	20,44		18,37 (26,29)			
TVGV = [(VD+VG)/V] * 100	13,91		12,50 (17,80)			

<sup>1</sup> Valeurs des indicateurs pour la MRC La Mitis.

La municipalité de Mont-Joli cumule 30 % des accidents corporels survenus entre 1999 et 2003 dans la MRC La Mitis. Les accidents mortels et graves y sont relativement moins fréquents que dans l'ensemble de la MRC (2,6 % et 11,2 % respectivement contre 3,2 % et 16,5 %). Les valeurs de l'indice de gravité et des taux d'accidents ou de victimes (TAG, TVGA, TVGV) sont également moins élevées que pour la MRC. Ces taux sont à la baisse si l'on compare les deux périodes quinquennales. Il faut cependant demeurer prudent dans l'interprétation de cette tendance, puisqu'elle s'appuie sur des variations qui reposent sur des petits nombres.

Les données concernant les quatre autres municipalités (Saint-Anaclet, Saint-Valérien, Price et Les Hauteurs) ne sont présentées qu'à titre d'information (tableaux 2F à 2I). Celles-ci cumulent peu d'accidents et l'interprétation des indicateurs développés par CORSUS doit se faire prudemment, car leurs valeurs reposent sur des nombres très petits.

**TABLEAU 2F**

**Nombre d'accidents et de victimes de la route entre 1998 et 2003, sur le territoire de la municipalité de Saint-Anaclet-de-Lessard, et calcul des différents taux élaborés par CORSUS pour les deux périodes quinquennales 1998-2002 et 1999-2003**

Données	Années					
	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Accidents mortels (M)	0	0	1	2	0	1
Accidents graves (G)	5	0	1	3	2	3
Accidents légers (L)	9	12	16	15	20	12
Accidents corporels (C)	14	12	18	20	22	16
Accidents DMS (D)	52	39	31	40	45	46
Accidents totaux (A)	66	51	49	60	67	62
Victimes décédées (VD)	0	0	2	2	0	2
Victimes blessées gravement (VG)	8	0	2	5	2	3
Victimes blessées légèrement (VL)	16	16	21	21	38	24
Victimes totales (V)	24	16	25	28	40	29
Population 2001 (ISQ)	2 640					
Indicateurs	1998-2002			1999-2003		
TA = (A/P) * 100	2,22			2,19		
TV = (V/P) * 100	1,01			1,05		
TC = (C/P) * 100	0,65			0,67		
IG = (4M+2G+L+V)/C	2,78			2,81		
TAG = [(M+G)/C] * 100	16,28			14,77		
TVGA = [(VD+VG)/C] * 100	24,42			20,45		
TVGV = [(VD+VG)/V] * 100	15,79			13,04		

*Ces taux s'utilisent avec prudence, car ils reposent sur des nombres très petits*

**TABLEAU 2G**

**Nombre d'accidents et de victimes de la route entre 1998 et 2003, sur le territoire de la municipalité de Saint-Valérien, et calcul des différents taux élaborés par CORSUS pour les deux périodes quinquennales 1998-2002 et 1999-2003**

Données	Années					
	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Accidents mortels (M)	0	0	0	0	0	1
Accidents graves (G)	0	0	1	0	1	0
Accidents légers (L)	1	1	4	1	4	3
Accidents corporels (C)	1	1	5	1	5	4
Accidents DMS (D)	6	9	9	1	7	4
Accidents totaux (A)	7	10	14	2	12	8
Victimes décédées (VD)	0	0	0	0	0	1
Victimes blessées gravement (VG)	0	0	1	0	1	1
Victimes blessées légèrement (VL)	1	1	6	1	5	5
Victimes totales(V)	1	1	7	1	6	7
Population 2001 (ISQ)	877					
Indicateurs	1998-2002			1999-2003		
TA = (A/P) * 100	1,03			1,05		
TV = (V/P) * 100	0,36			0,50		
TC = (C/P) * 100	0,30			0,36		
IG = (4M+2G+L+V)/C	2,38			2,69		
TAG = [(M+G)/C] *100	15,38			18,75		
TVGA = [(VD+VG)/C] *100	15,38			25,00		
TVGV = [(VD+VG)/V] *100	12,50			18,18		

*Ces taux s'évaluent avec prudence, car ils reposent sur des nombres très petits*

TABLEAU 2H

Nombre d'accidents et de victimes de la route entre 1998 et 2003, sur le territoire de la municipalité de Price, et calcul des différents taux élaborés par CORSUS pour les deux périodes quinquennales 1998-2002 et 1999-2003

Données	Années					
	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Accidents mortels (M)	0	1	0	0	0	0
Accidents graves (G)	0	0	0	0	0	0
Accidents légers (L)	3	1	0	1	1	1
Accidents corporels (C)	3	2	0	1	1	1
Accidents DMS (D)	13	10	15	10	11	9
Accidents totaux (A)	16	12	15	11	12	10
Victimes décédées (VD)	0	1	0	0	0	0
Victimes blessées gravement (VG)	0	0	0	0	0	0
Victimes blessées légèrement (VL)	3	2	0	1	1	2
Victimes totales (V)	3	3	0	1	1	2
Population 2001 (ISQ)	1 836					
Indicateurs	1998-2002			1999-2003		
TA = (A/P) * 100	0,72			0,65		
TV = (V/P) * 100	0,09			0,08		
TC = (C/P) * 100	0,08			0,05		
IG = (4M+2G+L+V)/C	2,57			3,00		
TAG = ((M+G)/C)*100	14,29			20,00		
TVGA = ((VD+VG)/C)*100	14,29			20,00		
TVGV = ((VD+VG)/V)*100	12,50			14,29		

*Ces taux s'interprètent avec prudence, car ils reposent sur des nombres très petits*

**TABEAU 2I**

**Nombre d'accidents et de victimes de la route entre 1998 et 2003, sur le territoire de la municipalité Les Hauteurs, et calcul des différents taux élaborés par CORSUS pour les deux périodes quinquennales 1998-2002 et 1999-2003**

Données	Années					
	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Accidents mortels (M)	0	0	0	0	0	0
Accidents graves (G)	0	0	2	0	0	0
Accidents légers (L)	0	2	2	3	3	1
Accidents corporels (C)	0	2	4	3	3	1
Accidents DMS (D)	1	3	7	5	6	6
Accidents totaux (A)	1	5	11	8	9	7
Victimes décédées (VD)	0	0	0	0	0	0
Victimes blessées gravement (VG)	0	0	2	0	0	0
Victimes blessées légèrement (VL)	0	3	3	4	5	1
Victimes totales (V)	0	3	5	4	5	1
Population 2001 (ISQ)	601					
Indicateurs	1998-2002		1999-2003			
TA = (A/P) * 100	1,13		1,33			
TV = (V/P) * 100	0,57		0,60			
TC = (C/P) * 100	0,40		0,43			
IG = (4M+2G+L+V)/C	2,58		2,54			
TAG = [(M+G)/C] *100	16,67		15,38			
TVGA = [(VD+VG)/C] *100	16,67		15,38			
TVGV = [(VD+VG)/V] *100	11,76		11,11			

*Ces taux s'utilisent avec prudence, car ils reposent sur des nombres très petits*

**1.3 Mois/période de l'accident**

Dans le Bas-Saint-Laurent, près du tiers (31 %) des accidents corporels surviennent durant l'été (tel que défini par CORSUS). Ce constat vaut également pour la MRC La Mitis et la municipalité de Mont-Joli (tableaux 3A et 3B).

**TABLEAU 3A**

**Répartition des accidents corporels selon la période de l'année, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003**

Codage proposé par CORSUS	Codes SAAQ (mois)	Région du Bas-Saint-Laurent	MRC	
			Rimouski-Neigette	La Mitis
Hiver	1, 2, 12	1 599 24 %	431 26 %	194 25 %
Printemps	3, 4, 5	1 303 19 %	356 21 %	138 17 %
Été	6, 7, 8	2 050 31 %	450 27 %	249 31 %
Automne	9, 10, 11	1 756 26 %	445 26 %	210 27 %
<b>Codage proposé par le BSL</b>				
Conditions de route estivales	5, 6, 7, 8	2 573 38 %	592 35 %	304 38 %
Périodes de transition	4, 9, 10, 11	2 132 32 %	542 32 %	249 32 %
Conditions de route hivernales	12, 1, 2, 3	2 003 30 %	548 33 %	238 30 %
Total		6 708 100 %	1 682 100 %	791 100 %

Cette tendance se maintient lorsque les mois sont regroupés en fonction des conditions de route qui prévalent dans le Bas-Saint-Laurent. C'est ainsi que 38 % des accidents de la route avec dommages corporels se produisent durant les mois où les conditions de route sont estivales, c'est-à-dire entre les mois de mai et d'août. C'est durant la période hivernale (décembre à mars) que ces accidents sont les moins fréquents.

Aucune tendance n'apparaît toutefois dans le milieu urbain que représente la ville de Rimouski, ni en fonction des saisons, ni en fonction des conditions de route qui prévalent en général au cours des mois.

**TABLEAU 3B**

**Répartition des accidents corporels selon la période de l'année, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, Saint-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003**

Codage proposé par CORSUS	Codes SAAQ (mois)	Municipalités					
		Rimouski	St-Anaclet	St-Valérien	Mont-Joli	Price	Les Hauteurs
Hiver	1, 2, 12	346 27 %	16 16 %	4 24 %	38 17 %	3 38 %	4 31 %
Printemps	3, 4, 5	281 22 %	27 27 %	2 12 %	41 19 %	1 13 %	3 23 %
Été	6, 7, 8	322 25 %	31 30 %	4 24 %	71 32 %	2 25 %	3 23 %
Automne	9, 10, 11	327 26 %	28 29 %	7 41 %	69 32 %	2 25 %	3 23 %
<b>Codage proposé par le BSL</b>							
Conditions de route estivales	5, 6, 7, 8	429 34 %	40 39 %	6 35 %	84 38 %	3 38 %	5 39 %
Périodes de transition	4, 9, 10, 11	406 32 %	36 35 %	7 41 %	79 36 %	2 25 %	3 23 %
Conditions de route hivernales	12, 1, 2, 3	441 35 %	26 26 %	4 24 %	56 26 %	3 38 %	5 39 %
<b>Total</b>		<b>1 276</b> <b>100 %</b>	<b>102</b> <b>100 %</b>	<b>17</b> <b>100 %</b>	<b>219</b> <b>100 %</b>	<b>8</b> <b>100 %</b>	<b>13</b> <b>100 %</b>

#### 1.4 Heure de l'accident

Peu d'accidents corporels se produisent la nuit. À l'inverse, les périodes de pointe sont surreprésentées dans la survenue de ces événements (entre 36 % et 42 % si l'on exclut Price et Les Hauteurs), compte tenu que seulement six heures composent celles-ci.

**TABLEAU 4A**

**Répartition des accidents corporels selon la période (heures) de la journée, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003**

Codage proposé par CORSUS / BSL	Heures de la journée	Région du Bas-Saint-Laurent	MRC	
			Rimouski-Neigette	La Mitis
Nuit	22, 23, 00, 01, 02, 03, 04	871 13 %	200 12 %	96 12 %
Jour (heures de pointe)	07, 08, 11, 12, 16, 17	2 411 36 %	673 40 %	296 37 %
Jour (heures creuses)	05, 06, 09, 10, 13 - 15, 18 - 21	3 426 51 %	809 48 %	399 50 %
Total		6 708 100 %	1 682 100 %	791 100 %

**TABLEAU 4B**

**Répartition des accidents corporels selon la période (heures) de la journée, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, St-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003**

Codage proposé par CORSUS	Heures de la journée	Municipalités					
		Rimouski	St-Anaclet	St-Valérien	Mont-Joli	Price	Les Hauteurs
Nuit	22, 23, 00, 01, 02, 03, 04	131 10 %	16 16 %	2 12 %	16 7 %	0 0 %	3 23 %
Jour (heures de pointe)	07, 08, 11, 12, 16, 17	540 42 %	36 35 %	7 41 %	84 38 %	2 25 %	6 46 %
Jour (heures creuses)	05, 06, 09, 10, 13 - 15, 18 - 21	605 47 %	50 49 %	8 47 %	119 54 %	6 75 %	4 31 %
Total		1 276 100 %	102 100 %	17 100 %	219 100 %	8 100 %	13 100 %

### 1.5 Vitesse autorisée

Dans la région du Bas-Saint-Laurent, environ la moitié des accidents corporels surviennent sur des routes où la vitesse autorisée est de 80 km/h ou plus.

**TABLEAU 5A**

**Répartition des accidents corporels selon la vitesse autorisée pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003**

Codage proposé par CORSUS/BSL	Codes SAAQ (mois)	Région du Bas-Saint-Laurent	MRC	
			Rimouski-Neigette	La Mitis
50 km/h ou moins	1, 2, 3, 4, 11	2 058 31 %	711 42 %	158 20 %
60-70 km/h	5, 12	1 025 15 %	408 24 %	149 19 %
80 km/h ou plus	6, 7, 8, 13	3 017 45 %	422 25 %	441 56 %
Autre/non précisé	9, 10	608 9 %	141 8 %	43 5 %
Total		6 708 100 %	1 682 100 %	791 100 %

Les MRC Rimouski-Neigette et La Mitis montrent un portrait différent des accidents routiers par rapport à cette variable. La première subit l'influence de la ville de Rimouski où 51 % des accidents se produisent sur des routes (rues) où la vitesse permise ne dépasse pas 50 km/h. Sur les 711 accidents recensés dans cette MRC et sur ce type de route, 92 % se retrouvent effectivement dans la ville de Rimouski. Cette proportion demeure élevée (87 %) pour les routes où la vitesse autorisée se situe entre 60-70 km/h, mais chute à 35 % pour les routes de 80 km/h ou plus.

**TABLEAU 5B**

**Répartition des accidents corporels selon la vitesse autorisée pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, Saint-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003**

Codage proposé par CORSUS	Codes SAAQ (mois)	Municipalités					
		Rimouski	St-Anaclet	St-Valérien	Mont-Joli	Price	Les Hauteurs
50 km/h ou moins	1, 2, 3, 4, 11	651 51 %	24 24 %	1 6 %	81 37 %	5 63 %	4 31 %
60-70 km/h	5, 12	355 28 %	4 4 %	5 29 %	99 45 %	1 13 %	3 23 %
80 km/h ou plus	6, 7, 8, 13	146 11 %	69 68 %	10 59 %	21 10 %	2 25 %	5 39 %
Autre/non précisé	9, 10	124 10 %	5 5 %	1 6 %	18 8 %	0 0 %	1 8 %
Total		1 276 100 %	102 100 %	17 100 %	219 100 %	8 100 %	13 100 %

Dans la MRC La Mitis, la répartition des accidents corporels en fonction de la vitesse autorisée s'approche de ce que l'on retrouve pour la région, soit la moitié des accidents survenant sur les routes à vitesse élevée (80 km/h ou plus). Les petites municipalités présentent, quant à elles, des situations variées correspondant à l'importance des trois types de routes sur leur territoire.

## 1.6 Catégorie de route

La moitié des accidents corporels dans la région se produisent sur les routes numérotées. Viennent ensuite les rues (ruelles) et les chemins selon que le milieu est urbain ou rural. La MRC Rimouski-Neigette subit ici encore l'influence de la ville de Rimouski. Ce qui explique que la même proportion d'accidents (40-41 %) se produisent dans cette MRC, soit sur des routes numérotées, soit sur des rues. Si le nombre d'accidents demeure important sur les routes numérotées de cette MRC, c'est en partie parce que la route 132 traverse Rimouski où elle devient un des boulevards les plus achalandés de la ville. Sur les 697 accidents sur route numérotée dans la MRC, 73 % se produisent dans cette ville.

**TABLEAU 6A**

**Répartition des accidents corporels selon la catégorie de route, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003**

Catégorie de route	Codes SAAQ	Région du Bas-Saint-Laurent	MRC	
			Rimouski-Neigette	La Mitis
Route numérotée	1	3 290 49 %	697 41 %	432 55 %
Chemin	3	1 033 15 %	173 10 %	185 23 %
Rue/ruelle	2, 4	1 899 28 %	673 40 %	131 17 %
Stationnement	6	106 2 %	42 3 %	3 - %
Ch. forestier/autre	5, 34, 35	380 6 %	97 6 %	40 5 %
<b>Total</b>		<b>6 708</b> <b>100 %</b>	<b>1 682</b> <b>100 %</b>	<b>791</b> <b>100 %</b>

Du côté de La Mitis, 78 % des accidents corporels ont lieu sur les routes numérotées (55 %) ou sur les chemins (23 %), ce qui traduit le caractère plus rural de cette MRC. Dans le cadre d'une démarche locale de sécurité routière, il devient important de documenter les accidents qui se produisent sur les chemins, car ces derniers sont sous la responsabilité des municipalités.

**TABEAU 6B**

**Répartition des accidents corporels selon la catégorie de route, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, Saint-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003**

Catégorie de route	Codes SAAQ	Municipalités					
		Rimouski	St-Anaclet	St-Valérien	Mont-Joli	Price	Les Hauteurs
Route numérotée	1	509 40 %	2 2 %	0 0 %	105 48 %	1 13 %	5 39 %
Chemin	3	81 6 %	38 37 %	9 53 %	23 11 %	2 25 %	4 31 %
Rue/ruelle	2, 4	583 46 %	51 50 %	3 18 %	79 36 %	5 63 %	3 23 %
Stationnement	6	40 3 %	0 0 %	0 0 %	1 1 %	0 0 %	1 8 %
Ch. forestier/autre	5, 34, 35	63 5 %	11 11 %	5 29 %	11 5 %	0 0 %	0 0 %
Total		1 276 100 %	102 100 %	17 100 %	219 100 %	8 100 %	13 100 %

### 1.7 Environnement

À l'échelle de la région, les accidents corporels surviennent surtout (48 %) dans un environnement rural (tableau 7A). On retrouve ensuite le milieu des affaires/commercial/industriel avec 1 877 accidents corporels, le milieu industriel ne comptant que pour 86 de ces accidents.

**TABEAU 7A**

**Répartition des accidents corporels selon l'environnement, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003**

Environnement routier	Codes SAAQ	Région du Bas-Saint-Laurent	MRC	
			Rimouski-Neigette	La Mitis
École	1	108 2 %	29 2 %	5 1 %
Résidentiel	2	1 316 20 %	409 24 %	114 14 %
Affaires/comm./industriel	3, 4	1 877 28 %	693 41 %	189 24 %
Rural/forestier	5, 6	3 215 48 %	481 29 %	472 60 %
Récréatif/autre	7, 8	192 3 %	70 4 %	11 1 %
Total		6 708 100 %	1 682 100 %	791 100 %

La MRC La Mitis étant principalement rurale, il est normal que 60 % des accidents corporels se retrouvent dans ce type d'environnement. La ville de Rimouski compte par ailleurs pour 96 % des accidents recensés dans le milieu des affaires/commercial/industriel de la MRC Rimouski-Neigette, ainsi que pour 83 % de ceux survenus dans un milieu résidentiel (tableau 7B).

La ville de Mont-Joli se distingue, quant à elle, par la fréquence des accidents survenant dans un environnement des affaires/commercial/industriel, lequel milieu borde en grande partie la route numérotée 132. Dans les autres petites municipalités, c'est l'environnement rural qui prédomine (sauf Price).

**TABLEAU 7B**

**Répartition des accidents corporels selon l'environnement, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, Saint-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003**

Environnement routier	Codes SAAQ	Municipalités					
		Rimouski	St-Anaclet	St-Valérien	Mont-Joli	Price	Les Hauteurs
École	1	29 2 %	0 0 %	0 0 %	3 1 %	0 0 %	0 0 %
Résidentiel	2	339 27 %	31 30 %	1 6 %	35 16 %	3 38 %	4 31 %
Affaires/comm./industriel	3, 4	662 52 %	5 5 %	1 6 %	149 68 %	2 25 %	1 8 %
Rural/forestier	5, 6	188 15 %	66 65 %	13 77 %	24 11 %	3 38 %	8 62 %
Récréatif/autre	7, 8	58 5 %	0 0 %	2 12 %	8 4 %	0 0 %	0 0 %
Total		1 276 100 %	102 100 %	17 100 %	219 100 %	8 100 %	13 100 %

### 1.8 Genre d'accident

Les collisions entre véhicules routiers et les sorties de route (capotages) constituent les accidents corporels les plus fréquents (tableau 8A). De plus, un accident corporel sur dix résulte d'une collision entre un véhicule routier et un piéton ou un non-motorisé (cycliste).

**TABLEAU 8A**

**Répartition des accidents corporels selon le genre d'accident, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003**

Genre d'accident	Codes SAAQ	Région du Bas-Saint-Laurent	MRC	
			Rimouski-Neigette	La Mitis
Coll. véhicule routier	1	3 282 49 %	993 59 %	377 48 %
Coll. objet fixe	7 – 21, 29, 31, 32	438 7 %	98 6 %	41 5 %
Quitter chaussée/ capotage	23 – 27	1 981 30 %	294 18 %	290 37 %
Non-motorisé (cycliste)	4	313 5 %	116 7 %	23 3 %
Piéton	2	358 5 %	119 7 %	31 4 %
Animal	5	90 1 %	9 1 %	7 1 %
Autre/non précisé	3, 28	246 4 %	53 3 %	22 3 %
<b>Total</b>		<b>6 708</b> <b>100 %</b>	<b>1 682</b> <b>100 %</b>	<b>791</b> <b>100 %</b>

Sur tous les territoires considérés, à l'exception des municipalités de Saint-Valérien et Les Hauteurs, les collisions entre des véhicules routiers demeurent le genre d'accident le plus fréquent. Le pourcentage de sorties de route et de capotages est plus élevé dans des territoires plutôt ruraux comme la MRC La Mitis (37 %), Saint-Valérien (47 %) et Les Hauteurs (39 %). Le territoire urbain de Rimouski cumule à lui seul 83 % des collisions entre véhicules routiers de sa MRC, ainsi que 93 % des collisions impliquant un piéton ou un non-motorisé.

**TABLEAU 8B**

**Répartition des accidents corporels selon le genre d'accident, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, Saint-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003**

Genre d'accident	Codes SAAQ	Municipalités					
		Rimouski	St-Anaclet	St-Valérien	Mont-Joli	Price	Les Hauteurs
Coll. véhicule routier	1	828 65 %	51 50 %	6 35 %	155 71 %	4 50 %	5 39 %
Coll. objet fixe	7 – 21, 29, 31, 32	67 5 %	8 8 %	1 6 %	5 2 %	0 0 %	0 0 %
Quitter chaussée/ capotage	23 – 27	120 9 %	30 29 %	8 47 %	24 11 %	2 25 %	5 39 %
Non-motorisé (cycliste)	4	112 9 %	2 2 %	0 0 %	14 6 %	1 13 %	0 0 %
Piéton	2	107 8 %	4 4 %	1 6 %	14 6 %	1 13 %	2 15 %
Animal	5	6 1 %	1 1 %	0 0 %	1 1 %	0 0 %	0 0 %
Autre/non précisé	3, 28	36 3 %	6 6 %	1 6 %	6 3 %	0 0 %	1 8 %
<b>Total</b>		<b>1 276</b> 100 %	<b>102</b> 100 %	<b>17</b> 100 %	<b>219</b> 100 %	<b>8</b> 100 %	<b>13</b> 100 %

### 1.9 Code d'impact

Le code d'impact informe sur le mouvement du ou des véhicules lors d'un impact. À l'échelle de la région, 44 % des accidents corporels n'impliquent qu'un seul véhicule qu'il s'agisse d'une collision avec un objet fixe, avec un piéton ou autre. Lorsqu'au moins deux véhicules routiers sont impliqués ou un véhicule routier et un non-motorisé, on constate que les collisions se produisent le plus souvent (19 %) alors que les véhicules roulent dans le même sens (tableau 9A), viennent ensuite les collisions en sens contraire (15 %) ou à angle droit (14 %).

**TABLEAU 9A**

**Répartition des accidents corporels selon le code d'impact, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003**

Code d'impact	Codes SAAQ	Région du Bas-Saint-Laurent	MRC	
			Rimouski-Neigette	La Mitis
Collision à angle droit	09	948 14 %	303 18 %	95 12 %
Collision dans le même sens	01 - 03, 05, 06 - 08, 13, 14	1 285 19 %	421 25 %	155 20 %
Collision sens contraire	04, 10, 11, 12	1 024 15 %	297 18 %	111 14 %
Accident en solo	15, 16, 88	2 946 44 %	541 32 %	366 46 %
Autre/non précisé	99, XX	505 8 %	120 7 %	64 8 %
<b>Total</b>		<b>6 708</b> 100 %	<b>1 682</b> 100 %	<b>791</b> 100 %

Les accidents en solo semblent être une problématique liée aux routes en milieu rural. C'est ce qui expliquerait que le pourcentage de ces accidents soit plus élevé pour la région, la MRC La Mitis et des municipalités comme Saint-Valérien et Les Hauteurs. À l'inverse, les collisions à angle droit représentent des problématiques d'intersections, de stationnements ou d'entrées/sorties dans la circulation. Parmi les territoires étudiés, c'est à Rimouski et à Mont-Joli que l'on retrouve les plus fortes proportions de ce type de collision.

**TABLEAU 9B**

**Répartition des accidents corporels selon le code d'impact, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, Saint-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003**

Code d'impact	Codes SAAQ	Municipalités					
		Rimouski	St-Anaclet	St-Valérien	Mont-Joli	Price	Les Hauteurs
Collision à angle droit	09	275 22 %	7 7 %	2 12 %	62 28 %	2 25 %	1 8 %
Collision dans le même sens	01- 03, 05, 06 -08,13,14	355 28 %	25 25 %	3 18 %	56 26 %	0 0 %	2 15 %
Collision sens contraire	04, 10, 11, 12	230 18 %	16 16 %	1 6 %	34 16 %	2 25 %	2 15 %
Accident en solo	15, 16, 88	315 25 %	46 45 %	11 65 %	41 19 %	3 38 %	7 54 %
Autre/non précisé	99, XX	101 8 %	8 8 %	0 0 %	26 12 %	1 13 %	1 8 %
<b>Total</b>		<b>1 276</b> 100 %	<b>102</b> 100 %	<b>17</b> 100 %	<b>219</b> 100 %	<b>8</b> 100 %	<b>13</b> 100 %

## 1.10 Aspect de la chaussée (pente et courbe)

L'aspect de la chaussée traduit le relief que la route traverse. À titre d'exemple, la route 132 traverse la région du Bas-Saint-Laurent en longeant le fleuve ou en traversant la vallée de la Matapédia. L'aspect de sa chaussée sera le plus souvent « à plat/droite » ou « à plat/courbe ». Les chemins qui se rendent à Saint-Valérien ou jusqu'à Les Hauteurs traversent des reliefs plus accidentés. L'aspect de la chaussée indiquera donc plus souvent la présence de pentes ou de courbes.

**TABLEAU 10A**

**Répartition des accidents corporels selon l'aspect de la chaussée, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003**

Aspect de la chaussée	Codes SAAQ	Région du Bas-Saint-Laurent	MRC	
			Rimouski-Neigette	La Mitis
À plat/droite	1	3 985 59 %	1 131 67 %	413 52 %
À plat/courbe	2	976 15 %	164 10 %	120 15 %
En pente/droite	3	998 15 %	254 15 %	121 15 %
En pente/courbe	4	541 8 %	88 5 %	109 14 %
Non précisée	X	208 3 %	45 3 %	28 4 %
Total		6 708 100 %	1 682 100 %	791 100 %

La majorité (59 %) des accidents corporels se produisent à des endroits où la chaussée est à la fois plate et droite. Ce constat reste valable pour les deux MRC, de même que pour les trois plus importantes municipalités considérées dans cet exercice : Rimouski (72 %), Mont-Joli (66 %) et Saint-Anaclet-de-Lessard (60 %) (tableau 10B).

Comme mentionné précédemment, c'est dans les municipalités de Saint-Valérien et Les Hauteurs que la proportion d'accidents survenant dans des pentes ou des courbes est la plus élevée.

**TABLEAU 10B**

**Répartition des accidents corporels selon l'aspect de la chaussée, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, Saint-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003**

Aspect de la chaussée	Codes SAAQ	Municipalités					
		Rimouski	St-Anaclet	St-Valérien	Mont-Joli	Price	Les Hauteurs
À plat/droite	1	920 72 %	61 60 %	5 29 %	145 66 %	3 38 %	4 31 %
À plat/courbe	2	111 9 %	11 11 %	3 18 %	9 4 %	1 13 %	1 8 %
En pente/droite	3	165 13 %	16 16 %	2 12 %	43 20 %	1 13 %	7 54 %
En pente/courbe	4	42 3 %	12 12 %	5 29 %	13 6 %	2 25 %	0 0 %
Non précisée	X	38 3 %	2 2 %	2 12 %	9 4 %	1 13 %	1 8 %
Total		1 276 100 %	102 100 %	17 100 %	219 100 %	8 100 %	13 100 %

### 1.11 Éclairage

Sur l'ensemble des accidents corporels de la région, 28 % arrivent la nuit sur des chemins éclairés (14 %) ou non éclairés (14 %). Cette proportion d'accidents nocturnes ne varie pas dans les MRC, mais avec une répartition différente selon que le chemin est éclairé ou non.

**TABLEAU 11A**

**Répartition des accidents corporels selon l'éclairage, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003**

Éclairage	Codes SAAQ	Région du Bas-Saint-Laurent	MRC	
			Rimouski-Neigette	La Mitis
Clarté (jour)	1	4 532 67 %	1 166 69 %	545 69 %
Demi-obscurité (jour)	2	273 4 %	54 3 %	27 3 %
Chemin éclairé (nuit)	3	944 14 %	323 19 %	93 12 %
Chemin non éclairé (nuit)	4	929 14 %	132 8 %	125 16 %
Non précisé	X	39 1 %	7 - %	1 - %
Total		6 708 100 %	1 682 100 %	791 100 %

Les villes de Rimouski et de Mont-Joli recensent le quart (25 %) de leurs accidents corporels durant la nuit, soit la presque totalité d'entre eux (22 %) survenant sur des chemins éclairés la nuit. Dans les plus petites municipalités, les chemins non éclairés la nuit prédominent comme sites d'accidents (à l'exception de Price qui ne compte que 8 accidents corporels).

**TABLEAU 11B**

**Répartition des accidents corporels selon l'éclairage, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, Saint-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003**

Éclairage	Codes SAAQ	Municipalités					
		Rimouski	St-Anaclet	St-Valérien	Mont-Joli	Price	Les Hauteurs
Clarté (jour)	1	906 71 %	64 63 %	10 59 %	159 73 %	7 88 %	7 54 %
Demi-obscurité (jour)	2	40 3 %	4 4 %	0 0 %	4 2 %	0 0 %	1 8 %
Chemin éclairé (nuit)	3	283 22 %	16 16 %	1 6 %	49 22 %	1 13 %	1 8 %
Chemin non éclairé (nuit)	4	42 3 %	17 17 %	6 35 %	7 3 %	0 0 %	4 31 %
Non précisé	X	5 - %	1 1 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %
Total		1 276 100 %	102 100 %	17 100 %	219 100 %	8 100 %	13 100 %

### 1.12 Signalisation des conducteurs

Comme CORSUS le mentionne dans son document<sup>3</sup>, la fréquence de la signalisation rencontrée par les conducteurs sur les lieux d'accidents reflète une problématique liée aux intersections. Il n'est donc pas étonnant que, dans une région plutôt rurale comme celle du Bas-Saint-Laurent, 70 % des conducteurs n'aient eu à respecter aucune signalisation au moment de leur accident. Lorsqu'une signalisation est présente, il s'agit dans presque tous les cas d'un feu de circulation (incluant un feu vert clignotant) (11 %) ou d'un signal « ARRÊT » (« STOP ») (9 %).

<sup>3</sup> Bruneau J-F, Pouliot M (2004). *Simulation d'une démarche locale de sécurité routière à Sherbrooke et Saint-Hyacinthe (1999-2003), version préliminaire*. Coopératif de recherche en sécurité routière de l'Université de Sherbrooke, Département de géographie et télédétection, Page 47.

**TABLEAU 12A**

**Répartition des conducteurs impliqués dans un accident corporel selon la signalisation rencontrée, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003**

Signalisation	Codes SAAQ	Région du Bas-Saint-Laurent	MRC	
			Rimouski-Neigette	La Mitis
Aucune	11	7 631 70 %	1 771 59 %	856 68 %
Feu de circulation/ vert prioritaire	12, 15	1 160 11 %	642 21 %	142 11 %
Feu clignotant (jaune, rouge)	13, 14	149 1 %	35 1 %	22 2 %
Feu d'écoliers/pour piétons	16, 17	4 - %	3 - %	0 0 %
Signal « STOP »	18	982 9 %	282 9 %	104 8 %
Signal « CÉDEZ »	19	22 - %	13 - %	0 0 %
Brigadier, signaleur/ signal. obstacle	20, 22	60 1 %	23 1 %	2 - %
Passage à niveau (feu/barrière)	21	22 - %	0 0 %	2 - %
Feux clignotants d'autobus scolaire	23	31 - %	15 1 %	3 - %
Autre/non précisée	24, 25, 26	910 8 %	233 8 %	137 11 %
<b>Total</b>		<b>10 971</b> <b>100 %</b>	<b>3 017</b> <b>100 %</b>	<b>1 268</b> <b>100 %</b>

Ce sont les conducteurs impliqués dans un accident à Rimouski ou à Mont-Joli qui sont le plus souvent près d'une signalisation (48 % et 54 % respectivement). Cette signalisation se résume le plus souvent en des feux de circulation (27 % et 30 %) ou en un signal « ARRÊT » (11 % et 14 %). Dans les petites municipalités, l'absence de signalisation touche environ 80 % des conducteurs (sauf Price avec 54 % des 13 conducteurs concernés).

Vu l'importance du nombre d'accidents et de conducteurs impliqués, la fréquence de la signalisation à Rimouski influence les pourcentages pour la MRC Rimouski-Neigette. Dans les deux MRC, la signalisation rencontrée est du même type, mais la proportion de conducteurs concernés diffère principalement pour les feux de circulation.

**TABLEAU 12B**

**Répartition des conducteurs impliqués dans un accident corporel selon la signalisation rencontrée, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, Saint-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003**

Signalisation	Codes SAAQ	Municipalités					
		Rimouski	St-Anaclet	St-Valérien	Mont-Joli	Price	Les Hauteurs
Aucune	11	1 247 52 %	143 86 %	19 79 %	195 46 %	7 54 %	16 80 %
Feu de circulation /vert prioritaire	12, 15	642 27 %	0 0 %	0 0 %	127 30 %	0 0 %	0 0 %
Feu clignotant (jaune, rouge)	13, 14	22 1 %	0 0 %	0 0 %	1 -	0 0 %	0 0 %
Feu d'écoliers/ pour piétons	16, 17	3 -	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %
Signal « STOP »	18	251 11 %	8 5 %	1 4 %	57 14 %	3 23 %	1 5 %
Signal « CÉDEZ »	19	13 1 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %
Brigadier, signaleur/signal obstacle	20, 22	16 1 %	5 3 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %
Passage à niveau (feu/barrière)	21	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %
Feux clignotants d'autobus scolaire	23	9 -	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	1 5 %
Autre/non précisée	24, 25, 26	198 8 %	11 7 %	4 17 %	41 10 %	3 23 %	2 10 %
<b>Total</b>		<b>2 401</b> 100 %	<b>167</b> 100 %	<b>24</b> 100 %	<b>421</b> 100 %	<b>13</b> 100 %	<b>20</b> 100 %

### 1.13 Mouvement du véhicule

La majorité (67 %) des véhicules circulaient tout droit au moment de l'accident. Lorsqu'un véhicule effectuait une manœuvre particulière, il s'agissait le plus souvent de tourner à gauche (11 %), de partir, de ralentir ou d'être arrêté (10 %).

**TABLEAU 13A**

**Répartition des conducteurs impliqués dans un accident corporel  
selon le mouvement du véhicule, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent  
et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003**

Mouvement du véhicule	Codes SAAQ	Région du Bas-Saint-Laurent	MRC	
			Rimouski-Neigette	La Mitis
Circulait tout droit	11	7 326 67 %	1 880 62 %	889 70 %
Tournait à droite	12	280 3 %	78 3 %	30 2 %
Tournait à gauche	13	1 180 11 %	349 12 %	137 11 %
Partait, ralentissait, était arrêté	14- 16	1 130 10 %	456 15 %	115 9 %
Manœuvres de stationnement	17 - 20	238 2 %	59 2 %	20 2 %
Reculait	21	123 1 %	41 1 %	6 1 %
Manœuvres d'accès à la circulation	22, 23	164 2 %	40 1 %	12 1 %
Dépassait, changeait de voie, « U »	24 - 27	295 3 %	72 2 %	31 2 %
Autre/non précisé	28 - 40	235 2 %	42 1 %	28 2 %
<b>Total</b>		<b>10 971 100 %</b>	<b>3 017 100 %</b>	<b>1 268 100 %</b>

Ces mouvements de tourner à gauche, de partir, de ralentir ou d'être arrêté constituent les manœuvres les plus fréquentes sur tous les territoires considérés dans ce document (sauf Price). Il y a peu à dire sur les autres mouvements, tout au plus peut-on mentionner que 6 % (10) des véhicules dépassaient, changeaient de voie ou faisaient un virage en « U » au moment de leur accident à Saint-Anaclet.

**TABLEAU 13B**

**Répartition des conducteurs impliqués dans un accident corporel selon le mouvement du véhicule, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Valérien, Saint-Anaclet-de-Lessard, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003**

Mouvement du véhicule	Codes SAAQ	Municipalités					
		Rimouski	St-Anaclet	St-Valérien	Mont-Joli	Price	Les Hauteurs
Circulait tout droit	11	1 440 60 %	109 65 %	17 71 %	265 63 %	11 85 %	12 60 %
Tournait à droite	12	69 3 %	1 1 %	0 0 %	17 4 %	1 8 %	0 0 %
Tournait à gauche	13	297 12 %	14 8 %	2 8 %	55 13 %	1 8 %	3 15 %
Partait, ralentissait, était arrêté	14- 16	412 17 %	19 11 %	2 8 %	57 14 %	0 0 %	2 10 %
Manceuvres de stationnement	17 - 20	50 2 %	4 2 %	1 4 %	10 2 %	0 0 %	1 5 %
Reculait	21	34 1 %	1 1 %	1 4 %	3 1 %	0 0 %	0 0 %
Manceuvres d'accès à la circulation	22, 23	36 2 %	4 2 %	0 0 %	3 1 %	0 0 %	0 0 %
Dépassait, changeait de voie, « U »	24 - 27	32 1 %	10 6 %	1 4 %	3 1 %	0 0 %	0 0 %
Autre/non précisé	28 - 40	31 1 %	5 3 %	0 0 %	8 2 %	0 0 %	2 10 %
<b>Total</b>		<b>2 401</b> 100 %	<b>167</b> 100 %	<b>24</b> 100 %	<b>421</b> 100 %	<b>13</b> 100 %	<b>20</b> 100 %

#### 1.14 Type de véhicule impliqué

Le type de véhicule impliqué dans un accident ne varie pas en général en fonction du territoire où se produit l'événement. C'est ainsi que les automobiles (incluant les taxis) et les camions légers représentent entre 84 % et 89 % de ces véhicules, et ce, à l'échelle de la région, des deux MRC et des municipalités étudiées (à l'exception de Saint-Valérien et de Price).

Il est à remarquer que sur les 318 collisions entre un véhicule routier et une bicyclette, 119 (37 %) se sont produites dans la MRC Rimouski-Neigette, pour seulement 24 (8 %) dans La Mitis. Cette différence entre les deux MRC est exclusivement le fait de la ville de Rimouski, où 115 de ces 119 accidents (97 %) sont répertoriés.

**TABLEAU 14A**

**Répartition des conducteurs impliqués dans un accident corporel selon le type de véhicule, pour les territoires du Bas-Saint-Laurent et des MRC Rimouski-Neigette et La Mitis, période 1998-2003**

Type de véhicule	Codes SAAQ	Région du Bas-Saint-Laurent	MRC	
			Rimouski-Neigette	La Mitis
Automobile, taxi	1, 4	7 647 70 %	2 315 77 %	874 69 %
Camion léger	25	1 608 15 %	329 11 %	205 16 %
Tracteur routier	8, 9, 10	347 3 %	38 1 %	34 3 %
Autre véhicule lourd, camion, autobus	2, 3, 5 - 7, 11 - 13, 26 - 30	414 4 %	92 3 %	44 4 %
Motocyclette, cyclomoteur	14, 15	388 4 %	80 3 %	52 4 %
Motoneige, VTT	16, 19, 20, 31	50 1 %	3 - %	9 1 %
Bicyclette	17	318 3 %	119 4 %	24 2 %
Autre/non spécifié	21, 22, 23	199 2 %	41 1 %	26 2 %
<b>Total</b>		<b>10 971</b> 100 %	<b>3 017</b> 100 %	<b>1 268</b> 100 %

**TABLEAU 14B**

**Répartition des conducteurs impliqués dans un accident corporel selon le type de véhicule, pour les territoires des municipalités de Rimouski, Saint-Anaclet-de-Lessard, Saint-Valérien, Mont-Joli, Price et Les Hauteurs, période 1998-2003**

Type de véhicule	Codes SAAQ	Municipalités					
		Rimouski	St-Anaclet	St-Valérien	Mont-Joli	Price	Les Hauteurs
Automobile, taxi	1, 4	1 894 79 %	108 65 %	17 71 %	311 74 %	8 62 %	13 65 %
Camion léger	25	228 10 %	32 19 %	2 8 %	57 14 %	1 8 %	4 20 %
Tracteur routier	8, 9, 10	20 1 %	1 1 %	1 4 %	8 2 %	1 8 %	0 0 %
Autre véhicule lourd, camion, autobus	2,3, 5-7 11 -13, 26-30	58 2 %	12 7 %	1 4 %	11 3 %	0 0 %	1 5 %
Motocyclette, cyclomoteur	14, 15	56 2 %	5 3 %	1 4 %	17 4 %	2 15 %	0 0 %
Motoneige, VTT	16, 19, 20, 31	0 0 %	3 2 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %
Bicyclette	17	115 5 %	2 1 %	0 0 %	14 3 %	1 8 %	0 0 %
Autre/non spécifié	21, 22, 23	30 1 %	4 2 %	2 8 %	3 1 %	0 0 %	2 10 %
<b>Total</b>		<b>2 401</b> 100 %	<b>167</b> 100 %	<b>24</b> 100 %	<b>421</b> 100 %	<b>13</b> 100 %	<b>20</b> 100 %

## 2.0 SECOND NIVEAU D'ANALYSE « COMPRENDRE »

---

### 2.1 Analyse régionale

Cette seconde partie du document vise à comprendre la dynamique des accidents de la route qui se produisent sur le territoire du Bas-Saint-Laurent. L'analyse est régionale afin de s'assurer d'un nombre suffisant d'événements pour permettre le croisement des variables sélectionnées. Il y a aussi que les résultats obtenus sont applicables aux divers territoires qui composent une partie de la région (MRC, municipalités). Si un lien statistiquement significatif est trouvé entre des caractéristiques du réseau routier et d'autres se rapportant aux accidents recensés, on peut penser que celui-ci vaudra pour tous les territoires où ces facteurs se retrouvent réunis.

Les variables retenues pour l'analyse sont issues des trois fichiers de la SAAQ (accidents, véhicules/conducteurs, victimes). Elles sont réparties en six catégories :

- △ les variables décrivant les accidents :
  - la gravité (l'état de la victime)
  - le genre d'accident
  - le code d'impact (mouvement du véhicule)
- △ les variables se rapportant au réseau routier :
  - l'aspect de la chaussée
  - la catégorie de route
  - l'environnement (routier)
  - la vitesse autorisée
  - la présence de signalisation
  - la visibilité
- △ les variables se rapportant à l'environnement :
  - l'heure
  - la période de l'année
  - le temps
- △ les variables se rapportant au véhicule :
  - le type de véhicule
- △ les variables se rapportant au conducteur :
  - l'âge et le sexe
  - l'expérience
  - la municipalité de résidence
- △ les variables se rapportant aux victimes :
  - l'âge et le sexe
  - la fonction de la victime – type d'utilisateur de la route
  - le mouvement des piétons

## 2.2 Variables décrivant les accidents

Dans la région du Bas-Saint-Laurent, les collisions entre plusieurs véhicules routiers (incluant les bicyclettes) constituent le genre d'accident de la route le plus fréquent parmi ceux qui entraînent des dommages corporels. Il existe de plus une relation statistiquement significative ( $\chi^2 = 112,6$ ;  $dl = 6$ ;  $p = ,000$ ) entre leur gravité et le type de collision enregistré (tableau 15A). Celles où les véhicules roulaient en sens contraire se révèlent plus souvent mortelles (7 %) ou graves (19 %) : elles expliquent d'ailleurs 87 % de la variation entre la gravité et le type de collision.

**TABLEAU 15A**

**Répartition des collisions entre véhicules routiers selon leur gravité et le type (code) d'impact, région du Bas-Saint-Laurent, 1998-2003**

Type d'impact	Degré de gravité			Total
	Mortel	Grave	Léger	
Collision à angle droit → ↑	23 3 % h. 20 % v.	113 14 % h. 25 % v.	674 83 % h. 25 % v.	810 100 % h. 25 % v.
Collision même sens → →	15 1 % h. 13 % v.	117 10 % h. 26 % v.	1 049 89 % h. 39 % v.	1 181 100 % h. 36 % v.
Collision sens contraire → ←	71 7 % h. 61 % v.	188 19 % h. 41 % v.	709 73 % h. 26 % v.	968 100 % h. 30 % v.
Autre/non précisé	7 2 % h. 6 % v.	36 11 % h. 8 % v.	280 87 % h. 10 % v.	323 100 % h. 10 % v.
Total	116 4 % h. 100 % v.	454 14 % h. 100 % v.	2 712 83 % h. 100 % v.	3 282 100 % h. 100 % v.

Outre les différents types de collisions, la région recense 2 946 accidents en solo. On entend par ce terme les accidents qui n'impliquent qu'un seul véhicule routier. Ils peuvent être le fait d'une sortie de route, d'un capotage ou d'une collision avec un objet fixe, un piéton ou un animal. Comme pour les collisions, on trouve pour ces accidents en solo un lien statistiquement significatif entre la gravité et le genre d'accident survenu ( $\chi^2 = 34,051$ ;  $dl = 8$ ;  $p = ,000$ ). Comme on pouvait s'y attendre, ce sont les collisions avec un piéton qui montrent les plus hauts pourcentages d'accidents mortels (7 %) ou graves (21 %). Ces accidents avec piétons expliquent 72 % de la valeur du khi carré, les autres genres d'accidents ne montrant pas une différence significative au plan de la gravité.

**TABLEAU 15B**

**Répartition des accidents n'impliquant qu'un seul véhicule (en solo) selon leur gravité et le genre d'accident, région du Bas-Saint-Laurent, 1998-2003**

Genre d'accident	Degré de gravité			Total
	Mortel	Grave	Léger	
Collision avec un objet fixe	18 4 % h. 20 % v.	75 18 % h. 15 % v.	325 78 % h. 14 % v.	418 100 % h. 14 % v.
Quitter la chaussée/capotage	44 2 % h. 48 % v.	318 17 % h. 63 % v.	1 554 81 % h. 66 % v.	1 916 100 % h. 65 % v.
Collision avec un piéton	23 7 % h. 25 % v.	70 21 % h. 14 % v.	234 72 % h. 10 % v.	327 100 % h. 11 % v.
Collision avec un animal	1 1 % h. 1 % v.	9 11 % h. 2 % v.	76 88 % h. 3 % v.	86 100 % h. 3 % v.
Autre/non précisé	5 3 % h. 6 % v.	33 17 % h. 7 % v.	161 81 % h. 7 % v.	199 100 % h. 7 % v.
Total	91 3 % h. 100 % v.	505 17 % h. 100 % v.	2 350 80 % h. 100 % v.	2 946 100 % h. 100 % v.

### 2.3 Caractéristiques du réseau routier

Les caractéristiques du réseau routier permettent de vérifier si certaines particularités du lieu de l'accident sont en lien avec la gravité ou le genre d'accident qui s'y produit.

Les résultats du tableau 16A montrent que, d'une façon générale, la gravité des accidents s'avère plus élevée en milieux rural ou forestier ainsi que sur les routes numérotées (67 % et 57 %) et qu'elle croît à mesure que la vitesse autorisée augmente. L'aspect de la chaussée, l'éclairage et la signalisation rencontrée par les conducteurs ont aussi leur effet respectif sur la gravité.

**TABEAU 16A**

**Répartition des accidents en fonction de leur gravité et selon les caractéristiques du lieu de l'accident, Bas-Saint-Laurent, 1998-2003**

Variables décrivant le lieu de l'accident	Degré de gravité						Test de signifiante <sup>2</sup>
	Mortel		Grave		Léger		
<b>Environnement</b>							$\chi^2 = 114,495$ dl = 8 p = ,000
École	2	1 %	8	1 %	98	2 %	
Résidentiel	31	14 %	175	17 %	1 110	20 %	
Affaires/commercial/industriel	29	13 %	225	22 %	1 623	30 %	
Rural/forestier	158	72 %	592	58 %	2 465	45 %	
Récréatif/autre/non spécifié	1	1 %	21	2 %	170	3 %	
<b>Total</b>	<b>221</b>	<b>100 %</b>	<b>1 021</b>	<b>100 %</b>	<b>5 466</b>	<b>100 %</b>	
<b>Catégorie de route</b>							$\chi^2 = 93,593$ dl = 8 p = ,000
Route numérotée	147	67 %	578	57 %	2 565	47 %	
Chemin	39	18 %	149	15 %	845	16 %	
Rue/ruelle	21	10 %	216	21 %	1 662	30 %	
Stationnement	2	1 %	9	1 %	95	2 %	
Chemin forestier/autre	12	5 %	69	7 %	299	6 %	
<b>Total</b>	<b>221</b>	<b>100 %</b>	<b>1 021</b>	<b>100 %</b>	<b>5 466</b>	<b>100 %</b>	
<b>Vitesse autorisée</b>							$r_s = - ,129$ p = ,000
50 km/h ou moins	31	14 %	220	22 %	1 807	33 %	
60-70 km/h	31	14 %	143	14 %	851	16 %	
80 km/h ou plus	135	61 %	561	55 %	2 321	43 %	
autre/non précisé	24	11 %	97	10 %	487	9 %	
<b>Total</b>	<b>221</b>	<b>100 %</b>	<b>1 021</b>	<b>100 %</b>	<b>5 466</b>	<b>100 %</b>	
<b>Aspect de la chaussée</b>							$\chi^2 = 27,747$ dl = 6 p = ,000
À plat/droite	117	54 %	567	57 %	3 301	62 %	
À plat/courbe	48	22 %	185	19 %	743	14 %	
En pente/droite	32	15 %	148	15 %	818	16 %	
En pente/courbe	21	10 %	94	10 %	426	8 %	
<b>Total</b>	<b>218</b>	<b>100 %</b>	<b>994</b>	<b>100 %</b>	<b>5 288</b>	<b>100 %</b>	
<b>Éclairage</b>							$\chi^2 = 27,552$ dl = 6 p = ,000
Clarté - jour	137	62 %	644	64 %	3 742	69 %	
Demi-obscurité – jour	12	5 %	46	5 %	215	4 %	
Chemin éclairé – nuit	33	15 %	133	13 %	778	14 %	
Chemin non éclairé – nuit	39	18 %	186	18 %	704	13 %	
<b>Total</b>	<b>221</b>	<b>100 %</b>	<b>1 009</b>	<b>100 %</b>	<b>5 439</b>	<b>100 %</b>	
<b>Signalisation<sup>1</sup></b>							$\chi^2 = 41,169$ dl = 4 p = ,000
Aucune signalisation	291	77 %	1 205	75 %	6 135	68 %	
Présence d'une signalisation	70	19 %	304	19 %	2 220	25 %	
Non précisée	16	4 %	98	6 %	632	7 %	
<b>Total</b>	<b>377</b>	<b>100 %</b>	<b>1 607</b>	<b>100 %</b>	<b>8 987</b>	<b>100 %</b>	
<b>Visibilité<sup>1</sup></b>							$\chi^2 = 3,222$ dl = 2 p = ,200
Bonne	317	84 %	1 291	80 %	7 222	80 %	
Réduite	60	16 %	316	20 %	1 765	20 %	
<b>Total</b>	<b>377</b>	<b>100 %</b>	<b>1 607</b>	<b>100 %</b>	<b>8 987</b>	<b>100 %</b>	

1 Ces variables portent sur le nombre de conducteurs impliqués.

2 Le calcul du coefficient de corrélation de Spearman ( $r_s$ ) exclut la catégorie « autre/non précisé ».

À l'exception de la visibilité, les variables relatives au lieu de l'accident sont également interreliées entre elles de façon statistiquement significative. En milieux rural ou forestier, les accidents se

produisent surtout sur des routes numérotées ou sur des chemins (92 %), à des endroits où la vitesse autorisée est de 80 km/h ou plus (84 %) et, dans une moindre mesure, où la chaussée présente des pentes ou des courbes (50 %). Dans un environnement plus résidentiel, les accidents surviennent par contre principalement dans des rues (59 %), à des vitesses autorisées de 50 km/h ou moins (68 %) et sur des chaussées à plat et droites.

**TABLEAU 16B**

**Répartition des accidents en fonction du genre d'événement  
et selon les caractéristiques du lieu de l'accident, Bas-Saint-Laurent, 1998-2003**

Variables décrivant le lieu de l'accident	Genre d'accident						Test de signifiante
	Collision véhicule routier n = 3 282	Collision objet fixe n = 438	Quitter la chaussée/capotage n = 1 981	Collision non-motorisé n = 313	Collision piéton n = 358	Autre/ non précisé n = 336	
<b>Environnement</b>							$\chi^2 = 1830,176$ dl = 20 p = ,000
École	2 %	1 %	- %	5 %	5 %	1 %	
Résidentiel	22 %	23 %	23 %	41 %	32 %	19 %	
Affaires <sup>1</sup>	42 %	15 %	15 %	36 %	46 %	15 %	
Rural/forestier	32 %	56 %	56 %	14 %	14 %	60 %	
Récréatif/autre	3 %	5 %	5 %	4 %	3 %	5 %	
<b>Total</b>	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	
<b>Catégorie de route</b>							$\chi^2 = 1282,328$ dl = 20 p = ,000
Route numérotée	53 %	50 %	52 %	21 %	21 %	44 %	
Chemin	9 %	17 %	28 %	7 %	6 %	22 %	
Rue/ruelle	34 %	22 %	11 %	67 %	53 %	21 %	
Stationnement	1 %	2 %	1 %	1 %	11 %	2 %	
Ch. forestier /autre	3 %	9 %	8 %	5 %	8 %	11 %	
<b>Total</b>	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	
<b>Vitesse autorisée</b>							$\chi^2 = 1372,882$ dl = 15 p = ,000
50 km/h ou moins	39 %	24 %	8 %	69 %	61 %	23 %	
60-70 km/h	18 %	14 %	14 %	8 %	8 %	10 %	
80 km/h ou plus	35 %	51 %	51 %	11 %	11 %	52 %	
Autre/non précisé	7 %	10 %	10 %	12 %	21 %	16 %	
<b>Total</b>	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	
<b>Aspect de la chaussée</b>							$\chi^2 = 847,328$ dl = 15 p = ,000
À plat/droite	72 %	43 %	42 %	73 %	79 %	60 %	
À plat/courbe	9 %	25 %	27 %	5 %	6 %	16 %	
En pente/droite	15 %	13 %	16 %	19 %	13 %	16 %	
En pente/courbe	4 %	18 %	16 %	2 %	2 %	8 %	
<b>Total</b>	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	

1 Environnement affaires/commercial/industriel.

Le genre d'accident varie selon les caractéristiques du lieu de l'accident. Règle générale, une partie importante des collisions entre véhicules routiers, avec un non-motorisé ou avec un piéton, se produit dans des milieux urbanisés (école, résidentiel et affaires/commercial/industriel), dans des rues urbaines (souvent une route numérotée) et à une vitesse de 50 km/h ou moins. Au

contraire, les collisions avec un objet fixe, les sorties de route et les capotages se concentrent en milieu rural, sur des routes numérotées ou des chemins, là où la vitesse autorisée est relativement élevée.

Une partie importante des collisions à angle droit (44 %), dans le même sens (44 %) et en sens contraire (38 %) ont lieu dans un environnement « affaires/commercial /industriel ». Dans le cas des collisions à angle droit, le pourcentage atteint 74 % lorsqu'on ajoute les accidents qui se produisent en secteur résidentiel (30 %). Pour ce qui est des collisions dans le même sens ou en sens contraire, le milieu rural se révèle le deuxième en importance pour ces types d'accidents (31 % et 38 % respectivement). Seuls les accidents en solo sont enregistrés à 70 % en milieu rural.

Les rues voient survenir 53 % des collisions à angle droit. Les autres types de collisions se concentrent par contre sur les routes numérotées, soit 59 % et 58 % pour les collisions dans le même sens ou en sens contraire. On retrouve en partie cette situation pour les accidents en solo (48 %), à laquelle s'ajoute un 24 % d'accidents survenant sur les chemins.

## **2.4 Caractéristiques de l'environnement**

Les variables liées à l'environnement concernent le moment de l'accident et les conditions climatiques prévalant à ce moment.

**TABEAU 17A**

**Répartition des accidents en fonction de leur gravité et des variables se rapportant à l'environnement, Bas-Saint-Laurent, 1998-2003**

Variables décrivant l'environnement	Degré de gravité						Test de signifiacnce
	Mortel		Grave		Léger		
Heure de l'accident							$\chi^2 = 15,709$ dl = 4 p = ,003
Nuit	38	17 %	163	16 %	670	12 %	
Jour (heures de pointe)	76	34 %	337	33 %	1 998	37 %	
Jour (heures creuses)	107	48 %	521	51 %	2 798	51 %	
Total	221	100 %	1 021	100 %	5 466	100 %	
Période de l'année							$\chi^2 = 18,602$ dl = 4 p = ,001
Période estivale (mai - août)	91	41 %	444	44 %	2 038	37 %	
Mois de transition (avril, sept. - nov.)	65	29 %	320	31 %	1 747	32 %	
Période hivernale (déc. - mars)	65	29 %	257	25 %	1 681	31 %	
Total	221	100 %	1 021	100 %	5 466	100 %	
Temps							$\chi^2 = 7,080$ dl = 4 p = ,132
Temps clair	107	48 %	547	54 %	2 982	55 %	
Temps nuageux/sombre	62	28 %	258	25 %	1 248	23 %	
Mauvais temps	52	24 %	210	21 %	1 209	22 %	
Total	221	100 %	1 015	100 %	5 439	100 %	

Il existe un lien statistiquement significatif entre la gravité des accidents et l'heure ou la période de l'année où ils se produisent (tableau 17A). C'est ainsi que plus d'accidents de la route sont recensés durant les heures creuses de la journée, mais la nuit voit survenir un plus haut pourcentage d'accidents mortels ou graves. C'est par ailleurs entre les mois de mai et d'août qu'on recense le plus grand nombre d'accidents. Si les accidents légers tendent à se répartir plus ou moins également entre les trois grandes périodes de l'année, les accidents mortels et graves se concentrent nettement durant la période estivale.

**TABLEAU 17B**

**Répartition des accidents en fonction du genre d'événement et des caractéristiques de l'environnement, Bas-Saint-Laurent, 1998-2003**

Variables décrivant l'environnement	Genre d'accident						Test de signifiante
	Collision véhicule routier n = 3 282	Collision objet fixe n = 438	Quitter la chaussée/capotage n = 1 981	Collision non-motorisé n = 313	Collision piéton n = 358	Autre/ non précisé n = 336	
<b>Heure de l'accident</b>							$\chi^2 = 469,889$ dl = 10 p = ,000
Nuit	6 %	29 %	22 %	4 %	10 %	24 %	
Jour (heures de pointe)	41 %	25 %	30 %	39 %	39 %	29 %	
Jour (heures creuses)	53 %	45 %	49 %	57 %	51 %	48 %	
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	
<b>Période de l'année</b>							$\chi^2 = 246,638$ dl = 10 p = ,000
Période estivale	35 %	40 %	39 %	70 %	32 %	45 %	
Mois de transition	30 %	26 %	35 %	27 %	34 %	35 %	
Période hivernale	35 %	34 %	26 %	3 %	34 %	20 %	
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	
<b>Temps</b>							$\chi^2 = 143,976$ dl = 10 p = ,000
Temps clair	56 %	48 %	48 %	74 %	60 %	60 %	
Nuageux/sombre	23 %	27 %	24 %	19 %	24 %	28 %	
Mauvais temps	21 %	25 %	28 %	7 %	16 %	13 %	
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	

Les variables qui décrivent le moment de l'accident et les conditions climatiques prévalant alors sont également interreliées au genre d'accident (tableau 17B). Vu le nombre de véhicules routiers circulant durant la journée, il apparaît normal qu'un plus haut pourcentage d'accidents surviennent durant la journée. Le quart des collisions avec un objet fixe (29 %) et des sorties de route/capotages (22 %) arrivent toutefois au cours de la nuit. La période estivale est propice aux collisions avec un non-motorisé (70 %), les autres genres d'accidents se répartissent tout au long de l'année. Enfin, la majorité des accidents surviennent par temps clair où lorsqu'il fait nuageux ou sombre. La mauvaise température (verglas, pluie neige, poudrière, vent fort) n'est présente que dans le quart des collisions avec un objet fixe ou des sorties de route.

Dans la nuit, 75 % des accidents n'impliquent qu'un seul véhicule alors que cette proportion se situe à 39 % durant la journée (heures de pointe et heures creuses). La période estivale est propice à tous les types de collisions. Les collisions en sens contraire représentent toutefois 19 % de tous les types d'impacts recensés durant les mois d'hiver (14 % pour la période estivale).

sorte de collision et le type de véhicule impliqué influencent la proportion d'accidents mortels ou graves.

À une vitesse autorisée de 80 km/h ou plus et lorsque seulement des automobiles sont impliquées, une collision en sens contraire sur dix se révèle mortelle. Cette proportion monte à un accident sur trois (34 %) si l'on considère ensemble les accidents mortels ou graves. Dans les cas où un camion léger (incluant les utilitaires sports) est impliqué dans ce type de collision, le pourcentage d'accidents mortels ou graves grimpe à 51 %, il atteint 65 % si un tracteur routier est impliqué.

## **2.6 Caractéristiques des victimes**

La moyenne d'âge des victimes décédées est de 43 ans, comparativement à 38 ans pour les blessés graves et 36 ans pour les blessés légers. Les différences d'âge entre chacun de ces groupes et les deux autres s'avèrent statistiquement significatives. Les hommes représentent 53 % des victimes (femmes : 47 %), mais comptent pour 68 % des personnes décédées et 59 % des blessés graves ( $\chi^2 = 52,156$ ;  $df = 2$ ;  $p = ,000$ ).

Sur les 410 piétons heurtés, 6 % sont décédés et 20 % sont considérés comme blessés graves. La moyenne d'âge s'élève à 45 ans pour les personnes décédées, à 41 ans pour les blessés graves et à 37 ans pour les blessés légers. Les jeunes de 15 ans et moins comptent pour 20 % (80) des piétons heurtés, comparativement à 16 % (66) pour les 65 ans et plus.

Au moment de l'accident, 43 % (178) des piétons traversaient la chaussée, dont plus de la moitié (103) en l'absence de signal et de marques sur la chaussée. Parmi les autres piétons, 62 (15 %) marchaient le long de la chaussée ou faisaient de l'auto-stop. Enfin, 44 (11 %) montaient dans un véhicule ou descendaient de celui-ci (dont 4 enfants utilisant l'autobus scolaire).

## **3.0 TROISIÈME NIVEAU D'ANALYSE « LA PRÉVENTION »**

---

### **3.1 Analyse locale**

Les deux premières parties du document ont permis de connaître et de comprendre la problématique des accidents de la route dans la région du Bas-Saint-Laurent et dans quelques-uns des territoires qui la composent. Cette troisième et dernière partie interroge maintenant la capacité à identifier avec l'aide des seules données de la SAAQ des pistes de prévention (sans aucune visite des lieux où ils se produisent). Cet exercice s'insérant dans une démarche locale de sécurité routière, les éléments de prévention recherchés sont ceux qui peuvent être mis en place à l'échelle d'une petite ou moyenne municipalité.

Ce troisième niveau d'analyse effectue une sorte de bilan local des accidents de la route. Ce qui revient à dire qu'à l'échelle de chacune des six municipalités retenues pour ce projet pilote, il reprend au plan local l'information générée par les deux premiers niveaux. L'objectif est de faire ressortir des sous-groupes d'accidents qui présentent une ou plusieurs caractéristiques communes. Une attention particulière est accordée aux endroits où les accidents semblent se concentrer. Il est à noter ici que la plupart des municipalités du Bas-Saint-Laurent bénéficient d'un territoire très étendu, lequel comporte une partie plus « urbanisée » (village) et une partie plus rurale ou forestière (rangs). Au sein d'une même municipalité, les accidents de la route peuvent montrer des réalités très différentes les unes des autres, surtout s'ils sont peu nombreux.

### **3.2 Les Hauteurs**

Avec ses quelque 600 habitants (recensement 2001), Les Hauteurs constituent la plus petite des six municipalités considérées pour cette étude. On y recense 13 accidents corporels pour la période 1998-2003. Avec l'ajout des accidents n'ayant occasionné que des dommages matériels, le total reste modeste, soit 41 accidents, pour une moyenne de 7 par année.

Sur les 13 accidents corporels, cinq (39 %) consistent en des collisions entre véhicules routiers, cinq (39 %) en des sorties de route (incluant capotages) et deux (15 %) en des collisions avec un piéton. Le dernier est un accident en solo dont le genre n'est pas précisé et qui compte un piéton parmi les victimes.

Les cinq collisions s'échelonnent sur trois années (2000-2003). On dénote deux collisions en sens contraire, deux dans le même sens et une à angle droit. Deux de ces collisions sont survenues dans un secteur résidentiel, où la vitesse autorisée est de 50 km/h ou moins. Les autres se sont produites dans un environnement rural à une vitesse autorisée de 80 km/h ou plus. Les sorties de route/capotages se retrouvent pour leur part, à l'exception d'une seule, en milieu rural, sur une route numérotée (route 298) ou un chemin à une vitesse autorisée de 60 km/h ou plus.

### Les Hauteurs



Les 13 accidents corporels ont fait 18 victimes, dont deux (2) blessés graves et 16 blessés légers. Parmi ces derniers, on compte quatre piétons. Deux sont des enfants qui montaient ou descendaient d'un autobus d'écoliers au moment de l'accident (feux clignotants allumés). Les deux autres piétons sont des adultes. L'un d'entre eux a été heurté par une automobile qui effectuait une manœuvre de stationnement. Aucune information n'étant donnée pour l'autre victime, si ce n'est que l'automobile circulait tout droit et que son conducteur avait un signal « STOP » à respecter.

Le faible nombre d'accidents répertoriés ne permet pas d'identifier des éléments communs et, donc, de faire ressortir des pistes de prévention. Sur les 20 conducteurs impliqués dans ces 13 accidents, seulement deux avaient une signalisation particulière à respecter : signal « STOP » et feux clignotants d'un autobus scolaire. Enfin, neuf des accidents sont concentrés sur la route numérotée 298 et sur la rue principale.

Cinq accidents se sont produits durant la période estivale et sur une chaussée sèche. Dans tous les autres cas, la surface de la chaussée était, soit mouillée (2), enneigée (3) ou glacée (3). Cinq accidents sont survenus dans une pente sur une surface glacée (3) ou enneigée (2).

Au plan de la localisation, neuf accidents montrent des coordonnées précises, soit que l'adresse civique du lieu de l'événement est indiquée, soit qu'il s'agit d'une intersection dont la direction et la distance sont connues. Malgré cela, aucune cartographie des accidents n'est possible à partir des





Seul le quart (26 %) de ces accidents surviennent durant la période hivernale (décembre à mars). Le reste se répartit assez également entre la période estivale (38 % pour mai à août) et les mois de transition (36 % : avril, septembre à novembre). Environ 74 % d'entre eux ont lieu durant le jour, principalement (54 %) durant les heures creuses de la journée. Comme la plupart de ces accidents se produisent en milieu urbain, les impacts observés consistent surtout en des collisions à angle droit (28 %) ou dans le même sens (26%). La majorité (68 %) des accidents sont répertoriés dans un environnement des affaires/commercial/industriel lequel borde le boulevard Gaboury sur presque toute sa longueur. En ce qui a trait à la vitesse, 45 % des événements ont lieu à des endroits où la vitesse autorisée varie entre 60 et 70 km/h, tandis que 37 % se produisent dans des zones de 50 km/h ou moins.

Sur le boulevard Gaboury, les intersections représentent les principaux sites d'accidents (en incluant les entrées/sorties du stationnement des Galeries de Mont-Joli). À elles seules, ces intersections accaparent quatre des cinq (80 %) accidents mortels survenus sur cette route. Cette proportion s'élève à 83 % pour les accidents graves (10/12) et à 68 % pour les accidents légers (52/76). Aux intersections, 36 % des accidents résultent de collisions à angle droit, 30 % en sens contraire et 27 % dans le même sens.

*En l'absence de numéros de route, il est difficile d'isoler les routes non numérotées ou rues de Mont-Joli. Les champs inter1 et inter2 dans le fichier des accidents sont alphanumériques. Ce qui revient à dire que l'adresse du lieu de l'accident et de l'intersection est saisie informatiquement telle que libellée dans le rapport d'accident (avec les abréviations, les inversions, les mots tronqués, les fautes, etc.). Lorsque le nombre d'événements est important, il devient donc fastidieux d'utiliser ces deux champs pour identifier les lieux d'accidents. Même si un numéro de route est présent, l'identification des sites d'accidents demeure une opération manuelle laborieuse.*

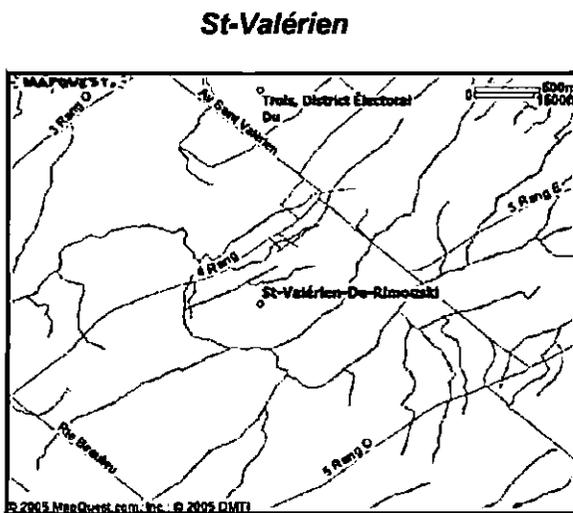
Qu'ils se produisent à une intersection ou sur une section entre deux intersections, les accidents recensés à Mont-Joli ne diffèrent pas quant à la gravité, aux périodes de l'année et de la journée auxquelles ils surviennent ou de la température et des conditions de route. Les accidents aux intersections se situent par contre dans un environnement affaires/commercial/industriel dans 79% des cas, comparativement à 57 % lorsque l'événement se produit entre deux intersections. Cette différence est comblée par les accidents qui ont lieu en milieu rural (25 %). Ce dernier pourcentage explique d'ailleurs pourquoi 25 % des accidents se produisant sur un segment de route sont localisés à des endroits où la vitesse autorisée est de 80 km/h ou plus.

Enfin, il est à mentionner que les collisions entre véhicules routiers représentent 86 % des accidents aux intersections. Le reste est occupé par les collisions avec un non-motorisé (7 %) ou un piéton (3 %), de même que par les sorties de route (3 %). Les accidents sur les sections de rues ou de routes présentent un profil différent. La majorité sont aussi des collisions entre véhicules routiers (51 %), mais les sorties de route/capotages et les collisions avec un piéton se font plus fréquentes avec 26 % et 9 % des accidents.

Sur les 421 véhicules impliqués dans ces 219 accidents, 74 % (311) sont des automobiles et 14 % des camions légers (incluant utilitaires sport). Les tracteurs routiers se retrouvent impliqués dans 8 accidents, dont la moitié sont mortels (2) ou graves (2).

### 3.5 Saint-Valérien

La municipalité de Saint-Valérien est située à l'intérieur des terres, au sud-ouest de Rimouski. Sa population compte 877 habitants. Cette municipalité n'est traversée par aucune route numérotée.



Comme mentionné dans la première partie du document, on recense 17 accidents à Saint-Valérien au cours de la période étudiée, dont 1 accident mortel, 2 graves et 14 légers. De ce nombre, deux sont survenus dans un environnement résidentiel (1) ou des affaires/commercial/industriel (1). Tous les autres sont localisés en milieu rural, forestier ou sur un chemin privé (1 accident mortel sur un chemin privé en milieu forestier).

Huit (47 %) de ces accidents sont des sorties de route/capotages. On dénombre aussi 6 (35 %) collisions entre véhicules routiers, une avec un objet fixe et une avec un piéton (grave). Il y a enfin un accident indéterminé impliquant une motocyclette (mortel). Presque tous ces accidents (14) se sont produits sur des chemins ou des chemins forestiers.

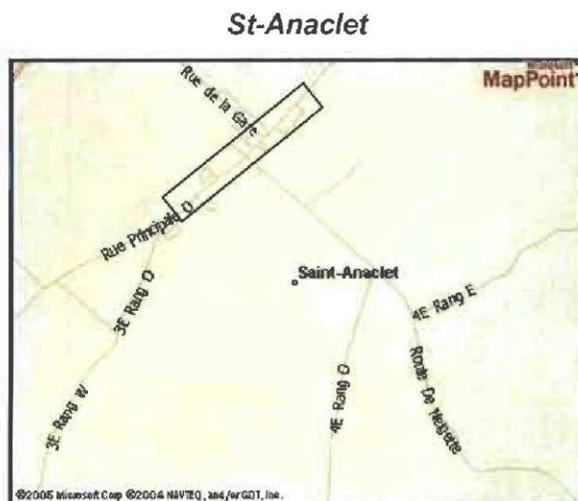
Les accidents sont concentrés au cours de la période estivale (6) ou dans les mois marquant une transition dans les conditions routières (avril, septembre à novembre). Quinze accidents sont dénombrés durant la journée, la distinction entre les heures de pointe et les heures creuses n'étant pas pertinente dans les milieux rural ou forestier.

Lorsque précisé (15/17), l'aspect de la chaussée présentait une courbe ou une pente dans une majorité de cas (15). La vitesse autorisée sur les lieux des accidents était généralement supérieure à 60 km/h (15) et, même, à 80 km/h (10).

*Aucune cartographie des accidents ne peut être réalisée pour la municipalité de Saint-Valérien, du moins avec les seules données de la SAAQ. Bien que l'adresse civique et le nom de l'intersection (incluant les coordonnées par rapport à celle-ci) du lieu de l'événement soient donnés, les repères manquent pour localiser ces événements.*

### 3.6 Saint-Anaclet-de-Lessard

Saint-Anaclet est une municipalité de 2 640 habitants (recensement 2001). Située au sud-est de Rimouski, on y dénombre 102 accidents au cours de la période 1998-2003, dont 4 mortels, 14 graves et 84 légers.



Note : Le rectangle montre la principale zone d'accidents

Les collisions entre véhicules routiers représentent la moitié (50 %) de ces accidents. On compte également 30 (29 %) sorties de route/capotages, huit (8 %) collisions avec un objet fixe et six (6 %) avec un piéton (4) ou un non-motorisé (2). Les collisions entre véhicules routiers sont responsables de la moitié des accidents mortels (1) ou graves (8). Viennent ensuite les collisions impliquant un piéton avec 1 accident mortel et 3 graves.

Saint-Anaclet ne se distingue pas des autres petites municipalités quant au profil des accidents. La majorité d'entre eux se produisent durant la journée (84 %), aux heures creuses (49 %) ou aux heures de pointe (35 %). Durant la journée, les collisions entre véhicules routiers représentent le

genre d'accident le plus fréquent (55 %), alors que les sorties de route prédominent la nuit (63 %).

Dans cette municipalité, 68 % des accidents sont localisés à des endroits où la vitesse autorisée est de 80 km/h ou plus. Cela est vrai pour les quatre accidents mortels (100 %) et neuf des accidents graves (75 % en excluant deux cas où la vitesse n'est pas précisée). Seuls deux événements sont enregistrés sur des routes numérotées (132 ou 20). Tous les autres le sont sur des rues (50 %), des chemins (37 %) ou des chemins forestiers (11%). Du côté de l'environnement routier, le secteur rural l'emporte avec 65 % des accidents, suivi du secteur résidentiel avec 30 %. Les sorties de route sont concentrées (83 %) dans le secteur rural de Saint-Anaclet. Quant aux collisions entre véhicules à moteur, elles consistent surtout en des collisions dans le même sens (43 %) ou en sens contraire (31 %), ce qui semble conforme au caractère plutôt rural de la municipalité.

Les sorties de route sont nettement concentrées (47 %) durant les mois de la période estivale, alors que les autres genres d'accidents se répartissent tout au long de l'année. Il ne semble pas y avoir de relation entre l'aspect de la chaussée (à plat, droite, courbe, pente) et l'état de la surface au moment de l'accident (sèche, mouillée, glacée, enneigée).

En ce qui a trait aux conducteurs impliqués, 86 % n'avaient aucune signalisation à respecter au moment de l'événement. Les trois-quarts (73 %) circulaient tout droit et 14 (14 %) tournaient à gauche (7) ou partaient/ralentissaient (7). Parmi les véhicules accidentés, on recensait principalement des automobiles (65 %) et des camions légers (19 %). Le reste se composait de véhicules lourds (12) et de motocyclettes/cyclomoteurs (5). Fait à remarquer, 41 % des conducteurs impliqués avaient moins de 25 ans (dont 3 dans des accidents mortels).

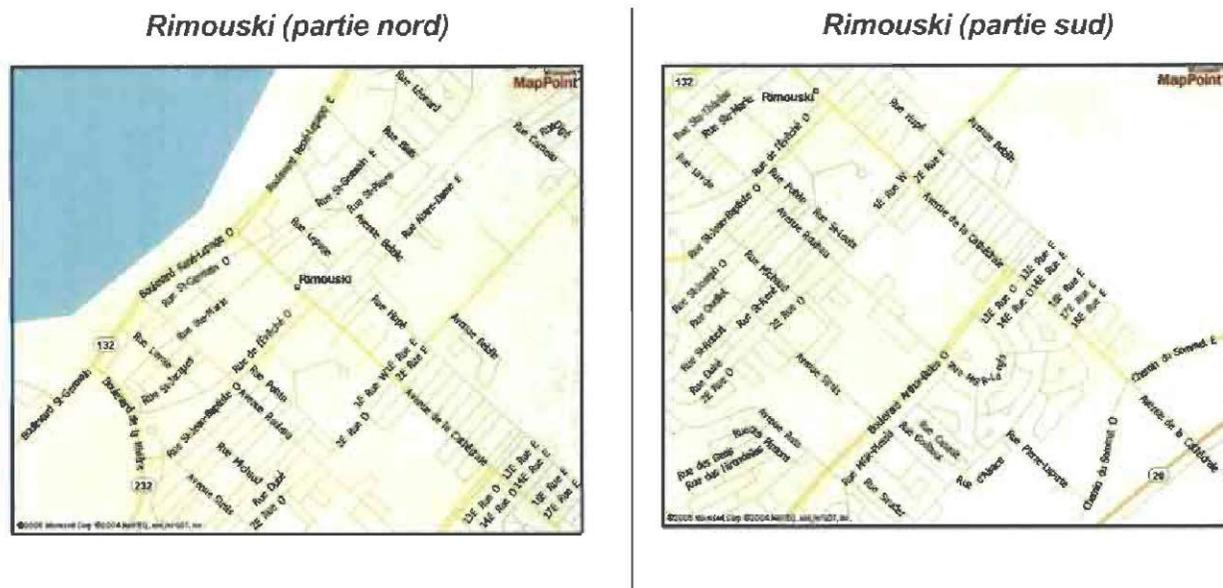
Au plan de la localisation, le code Mercator est donné pour seulement 17 des 102 accidents. Malgré cela, la plupart des événements sont localisables, en ce sens que le numéro civique du lieu de l'accident est présent dans 81 % (83) des accidents. Dans les 19 autres cas, la localisation demeure problématique en l'absence de coordonnées précises.

*Ce qui s'est dit pour Mont-Joli vaut également pour Saint-Valérien. Dans le fichier « accidents » de la SAAQ, les champs inter1 et inter2 sont alphanumériques. Ce qui revient à dire que l'adresse du lieu de l'accident et de l'intersection est saisie informatiquement telle que libellée dans le rapport d'accident (avec les abréviations, les inversions, les mots tronqués, les fautes, etc.).* Toute

opération visant à localiser les accidents doit donc se faire manuellement, ce qui devient vite impossible lorsque le nombre d'événements est important. De plus, l'absence des numéros civiques sur les cartes nécessite une recherche sur le terrain des lieux d'accidents.

### 3.7 Rimouski

Avec ses 42 373 habitants (recensement 2001), Rimouski est la principale ville de la région du Bas-Saint-Laurent. Elle constitue un milieu essentiellement urbain. Outre la circulation locale, elle est traversée par trois routes numérotées (20, 132 et 232) qui sont utilisées pour la circulation intra et interrégionale.



Entre 1998 et 2003, on dénombre 1 238 accidents corporels dans la ville de Rimouski. Ces derniers se répartissent comme suit : 11 accidents mortels, 124 graves et 1 141 légers. Dans cet environnement urbain, les collisions entre véhicules routiers représentent 65 % des accidents corporels (tableau 19A), le reste étant comblé surtout par les sorties de route/capotages (9 %), les collisions avec un non-motorisé (9 %) ou un piéton (8 %).

Le tableau 19A donne la répartition de ces accidents selon leur genre et les diverses caractéristiques du réseau routier et de son environnement. Les collisions entre véhicules routiers présentent en général un profil similaire aux collisions avec un non-motorisé ou un piéton. Ces accidents surviennent surtout durant la journée (6 h à 21 h) dans le secteur affaires/commercial/industriel, à des endroits où la vitesse est de 50 km/h ou moins, de même que sur une chaussée sèche qui présente un aspect à plat/droite. Par contre, près de la moitié des collisions avec un

piéton se produisent à la noirceur et entre deux intersections, ce qui n'est pas le cas pour les deux autres genres d'accidents.

**TABLEAU 19A**

**Répartition des accidents corporels survenus à Rimouski, de 1998 à 2003, selon le genre d'accident et les différentes caractéristiques du réseau routier ou de l'environnement**

Caractéristiques du réseau routier, des conducteurs et des véhicules	Genre d'accident						Total n= 1 276
	Collision véhicule routier n= 828	Collision objet fixe n= 67	Sortie de route/capotage n= 120	Collision non-motorisé n= 112	Collision piéton n= 107	Autres n= 42	
Aspect de la chaussée							
À plat/droite	80 %	50 %	38 %	73 %	85 %	71 %	74 %
Courbe et/ou pente	20 %	50 %	62 %	27 %	15 %	29 %	26 %
Éclairage							
Clarté du jour (demi-obscurité)	75 %	51 %	53 %	89 %	58 %	63 %	71 %
Noirceur (ch. éclairé/non éclairé)	25 %	49 %	47 %	11 %	42 %	37 %	29 %
Localisation							
Chaussée intersection	60 %	15 %	17 %	51 %	33 %	17 %	49 %
Chaussée entre intersection	36 %	57 %	67 %	38 %	44 %	55 %	41 %
Autre	4 %	28 %	16 %	11 %	23 %	28 %	10 %
Période de l'année							
Estivale	29 %	27 %	33 %	68 %	32 %	50 %	34 %
Transition	31 %	36 %	34 %	29 %	35 %	29 %	31 %
Hivernale	40 %	37 %	33 %	3 %	33 %	21 %	35 %
Période de la journée							
Nuit	6 %	36 %	29 %	5 %	11 %	17 %	11 %
Jour (heures de pointe)	45 %	28 %	30 %	46 %	43 %	38 %	42 %
Jour (heures creuses)	49 %	36 %	41 %	49 %	46 %	45 %	47 %
Vitesse autorisée							
50 km/h ou moins	52 %	25 %	26 %	73 %	66 %	38 %	51 %
60-70 km/h	31 %	37 %	30 %	15 %	10 %	17 %	28 %
80 km/h ou plus	9 %	25 %	37 %	0 %	4 %	24 %	11 %
Non précisée	8 %	11 %	7 %	12 %	20 %	21 %	10 %
Catégorie de route							
Route numérotée (20, 132, 232)	46 %	52 %	36 %	16 %	15 %	31 %	40 %
Rue/ruelle	44 %	25 %	33 %	71 %	60 %	41 %	46 %
Chemin /autre	10 %	23 %	31 %	13 %	25 %	28 %	14 %
Environnement							
École	2 %	0 %	0 %	5 %	6 %	0 %	2 %
résidentiel	26 %	24 %	27 %	34 %	27 %	31 %	27 %
Affaires/commercial /industriel	58 %	42 %	17 %	51 %	59 %	29 %	52 %
Rural/forestier	10 %	28 %	53 %	4 %	2 %	31 %	15 %
Récréatif/autre	4 %	6 %	3 %	6 %	6 %	9 %	4 %
Type d'impact							
Collision angle droit	26 %	0 %	1 %	46 %	0 %	10 %	22 %
Collision même sens	40 %	0 %	0 %	20 %	1 %	5 %	28 %
Collision sens contraire	26 %	0 %	0 %	15 %	0 %	2 %	18 %
Accident en solo	0 %	96 %	97 %	0 %	95 %	76 %	25 %
Autre	8 %	4 %	2 %	19 %	4 %	7 %	7 %
État de la surface							
Sèche	61 %	52 %	50 %	88 %	62 %	67 %	63 %
Mouillée, enneigée, glacée	38 %	46 %	48 %	10 %	37 %	31 %	36 %
Non précisé	1 %	2 %	2 %	2 %	1 %	2 %	1 %

Les sorties de route et les collisions avec un objet fixe surviennent pour leur part entre les intersections, dans des courbes ou des pentes, à la noirceur et sur des sections de routes où la vitesse autorisée est d'au moins 60 km/h ou plus.

La majorité des accidents mortels (64 %) et graves (52%) sont enregistrés là où la vitesse autorisée s'élève à 60 km/h ou plus, comparativement à 38 % pour les accidents légers. De la même façon, 64 % des accidents mortels et 57 % des graves sont localisés sur des sections de routes/rues entre des intersections, alors que 51 % des accidents légers le sont aux intersections. Dans cet environnement urbain, 88 % des véhicules impliqués sont des automobiles (1 894) ou des camions légers (228). Viennent ensuite les bicyclettes (115), les véhicules lourds (58) et les motocyclettes/cyclomoteurs (56).

Si l'on regarde la localisation de ces événements avec les seules données de la SAAQ, on remarque que 339 accidents corporels sont localisés sur la route 132, c'est-à-dire sur la route constituée du boulevard Saint-Germain, du boulevard René-Lepage et de la rue Jessop. De ce nombre d'accidents, 53 % (181) sont survenus à une intersection et 41 % (139) sur la chaussée entre deux intersections. Les intersections les plus souvent mentionnées sont : Jessop/Léonidas (19), René-Lepage/Cathédrale (10) et Saint-Germain/Lausanne (10).

On recense par ailleurs 106 accidents sur la route 232, dont 23 dans la partie chemin des Pionniers, 15 sur la montée Sainte-Odile et 9 sur le boulevard de la Rivière. Seule l'intersection boulevard de la Rivière/Saint-Jean-Baptiste ressort comme site d'accidents avec 14 accidents.

Pour les raisons déjà citées, la localisation des accidents survenus dans les rues (autres que les routes numérotées) ou sur l'autoroute 20 se heurte à un problème sérieux. Les données contenues dans le fichier des accidents ne permettent pas de faire un tri adéquat des adresses fournies par les policiers. La localisation même sommaire des 830 accidents s'avère donc impossible avec les moyens en place.

## CONCLUSION

---

L'application des données de la SAAQ dans la mise en place d'une démarche locale de sécurité routière montre vite ses limites. Quels que soient les croisements de variables effectués, l'analyse semble condamnée à rechasser des généralités. Elle fournit une information intéressante, sans toutefois constituer un outil de mobilisation pour les gestionnaires et les décideurs à l'échelle municipale. Ce type d'information ne débouche pas sur des actions locales de prévention.

La problématique des accidents de la route en milieux urbain et rural est connue depuis longtemps. Les départements de santé communautaire (DSC) la racontaient déjà dans les années 80. Les chiffres ont changé depuis, mais la problématique est demeurée la même.

Pour enclencher une démarche locale de prévention en sécurité routière, il est nécessaire de fournir une information plus précise (pointue) aux personnes que l'on désire mobiliser. C'est ce que les DSC avaient compris avec leur exercice d'identification des sites dangereux. Il s'agissait alors d'identifier les endroits où les accidents corporels tendaient à se concentrer et à décrire ces derniers. Avec cette documentation, il était ensuite possible de rencontrer les autorités concernées pour discuter des modifications à apporter au réseau routier (signalisation, suppression d'obstacle, etc.).

Les 117 municipalités du Bas-Saint-Laurent ont la responsabilité de leur réseau routier non numéroté, ce qui représente les rues et les ruelles urbaines, les routes secondaires, les chemins (rangs) et les chemins forestiers. Toutes ces municipalités, à l'exception de Rivière-du-Loup, sont desservies par la Sûreté du Québec. Le réseau routier non numéroté constitue par conséquent le seul élément sur lequel elles peuvent agir directement en matière de sécurité routière. Encore faut-il qu'elles aient l'information pour ce faire. Or, 85 % (100) de ces municipalités ont moins de 2 000 habitants et ne possèdent pas l'infrastructure permettant de traiter et d'utiliser les données de la SAAQ. Dans la région du Bas-Saint-Laurent, conformément à ses mandats en matière de santé (via la Direction de la santé publique), l'Agence de la santé et des services sociaux doit assumer une responsabilité de surveillance des accidents routiers corporels pour l'ensemble de son territoire. Au plan local, l'information recueillie doit être suffisamment précise pour pouvoir interpeller la municipalité concernée lorsqu'un endroit du réseau routier non numéroté semble problématique.

Cette information repose sur une localisation précise ainsi que sur le supplément d'information contenu dans la partie 2 du « rapport d'accident de véhicules routiers ». Dans les années 80, la localisation des accidents devait se faire manuellement. Outre les difficultés inhérentes à l'utilisation des champs INTER1 et INTER2 dans le fichier « accidents », une visite des lieux d'accidents s'avérait souvent nécessaire afin de les localiser avec précision. En milieu rural, la localisation se heurtait à l'imprécision du code Mercator (lorsque présent).

La technologie du GPS permet d'améliorer cette opération. Lorsque utilisé par les policiers ou les ambulanciers (pour les accidents mortels ou graves), celui-ci permet de situer un événement sur une carte numérisée, et ce, avec une précision d'environ dix mètres, comparativement à un kilomètre pour le Mercator. La localisation peut être informatisée et ne nécessite plus de déplacements. Selon la disponibilité des cartes numérisées, le GPS est utilisable en milieu urbain ou rural.

La partie 2 du rapport d'accident contient un élément essentiel pour comprendre la dynamique d'un accident : le croquis. Une fois la localisation terminée, les informations qu'il contient permettent de cerner (s'il y a lieu) les éléments communs aux accidents survenant à un même endroit. Dans certains cas, il permet aussi de mieux comprendre la gravité des traumatismes subis.

L'expérience des DSC démontre que la précision de l'information fournie à une municipalité est un facteur de mobilisation des élus (décideurs) municipaux. Elle leur permet de mieux cerner l'action à entreprendre pour corriger la situation problématique. Une action plus pointue est potentiellement moins onéreuse qu'une autre plus générale. Il est également plus facile d'en évaluer les effets.



Agence  
de développement  
de réseaux locaux  
de services de santé  
et de services sociaux

Québec  
Bas-Saint-Laurent

