



Travailler ensemble pour favoriser l'échange d'idées, le développement du savoir, l'avancement des meilleures pratiques, la promotion du leadership et la mise en œuvre de solutions audacieuses

Liste de vérification de la sécurité routière à utiliser par les comités de l'ATC

Créée par le Comité permanent de la sécurité routière, la liste de vérification a pour but d'aider les comités de l'ATC à analyser leurs projets techniques dans une optique de « systèmes sécuritaires ». La liste de vérification regroupe en cinq catégories les considérations de sécurité routière à prendre en compte dans la réalisation des projets.

- Catégorie 1 : Sécurité des routes et des emprises
- Catégorie 2 : Sécurité et vitesse
- Catégorie 3 : Sécurité des véhicules
- Catégorie 4 : Sécurité des usagers de la route
- Catégorie 5 : Gestion de la sécurité routière

Catégorie 1 : Sécurité des routes et des emprises. L'approche « système sécuritaire » (Safe Systems Approach) est fondé sur la reconnaissance des limites de l'être humain. Les solutions d'ingénierie routière qui tiennent compte de ces limites et des erreurs à prévoir de la part des usagers de la route permettent aux concepteurs de partager avec les usagers la responsabilité des résultats en matière de sécurité routière.

Le projet a-t-il prévu les enjeux suivants concernant la sécurité des routes et des emprises?

- a) Probabilité et sévérité de collisions impliquant des sorties de voie
- b) Transmission de l'information requise pour amener les usagers de la route à prendre des décisions sécuritaires
- c) Effets des pratiques sur la sécurité des divers groupes d'usagers de la route
- d) Débit, niveaux de congestion, intervalles de sécurité, patience des conducteurs, prise de risques, synchronisation des feux de circulation, contrôles opérationnels, respect des mécanismes de régulation de la circulation ou sévérité des effets du non-respect des mécanismes de régulation de la circulation
- e) État de la chaussée et de l'emprise (p.ex., présence de neige ou de glace, bandes rugueuses, conditions temporaires, orniérage, etc.)
- f) Accommodement des usagers de la route dans les zones de travaux
- g) Conception, aménagement et exploitation de passages pour piétons aux intersections ou au milieu des îlots urbains
- h) Conception, aménagement et exploitation d'installations pour les usagers vulnérables de la route
- i) Sécurité routière des camions et autres véhicules commerciaux

Catégorie 2 : Sécurité et vitesse. La vitesse a une plus grande incidence sur la sécurité routière que tout autre facteur. En cas de collision, le seuil de survie s'établit à 30 km/h pour les usagers vulnérables, 50 km/h pour les collisions à angle droit et 70 km/h pour les collisions frontales¹. La gestion de la vitesse vise à réduire la vitesse de fonctionnement sous les seuils de survie ou éliminer les possibilités de conflits.

Le projet a-t-il prévu les enjeux suivants concernant la sécurité de la vitesse de circulation?

- a) Maintien des vitesses de fonctionnement sous les seuils de survie des collisions
- b) Séparation des usagers et atténuation des conflits là où les vitesses de fonctionnement ne peuvent être maintenues sous les seuils de survie

Catégorie 3 : Sécurité des véhicules. Les nouveaux systèmes de sécurité des véhicules (assistance au maintien de trajectoire, freinage d'urgence automatique, freins ABS, contrôle automatique de stabilité, coussins gonflables, coussins gonflables rideau, zones déformables, prétensionneurs de ceintures de sécurité, etc.) contribuent tous à réduire la probabilité et la sévérité des collisions. Et l'avenir promet de nouvelles avancées qui rendront les véhicules encore plus sécuritaires.

Le projet a-t-il prévu les enjeux suivants concernant la sécurité des véhicules?

- a) Ensemble des effets de l'amélioration de l'aspect sécuritaire du parc automobile
- b) Sécurité des véhicules autonomes
- c) Effets de la modification des normes, des règlements et des pratiques d'application de la loi sur la sécurité des camions et des véhicules commerciaux

Catégorie 4 : Sécurité des usagers de la route. L'approche « système sécuritaire » a pour but de gérer les comportements des usagers d'un réseau routier, avec un accent particulier sur le contrôle des entrées et des sorties du réseau. Plutôt qu'éliminer les erreurs, cette approche vise à favoriser des choix plus sécuritaires de la part des usagers. L'alcool au volant, les ceintures de sécurité non bouclées, l'excès de vitesse, la distraction au volant et la jeunesse/l'inexpérience du conducteur sont les principales causes des décès de la route.

Le projet a-t-il prévu les enjeux suivants concernant la sécurité des usagers de la route?

- a) Degré de vigilance des usagers de la route
- b) Respect des règlements et des consignes
- c) Établissement de nouvelles exigences concernant les compétences, connaissances et attitudes des usagers de la route
- d) Aspect sécuritaire du comportement des opérateurs de véhicules commerciaux

Catégorie 5 : Gestion de la sécurité routière. La gestion de la sécurité routière exige la mise en œuvre de mesures fondées sur une approche systématique, des données fiables et des preuves scientifiques. Cette approche établit des liens directs entre les résultats recherchés en matière de sécurité et les méthodes de travail des autorités compétentes, notamment par l'évaluation détaillée des réseaux, l'élaboration d'outils prévisionnels, une programmation axée sur la sécurité et l'intégration de la dimension sécuritaire à l'ensemble du programme d'activités.

¹ Wrangborg, P. (2005). "A New Approach to a Safe and Sustainable Traffic Planning and Street Design for Urban Areas". Swedish Road Administration. Actes du congrès Road Safety on Four Continents.

Le projet a-t-il prévu les enjeux suivants concernant la gestion de la sécurité routière?

- a) Processus de collecte de données en matière de transport et de circulation
- b) Prise en compte de la sécurité routière au sein de la haute direction et dans la prestation des services
- c) Processus d'établissement des buts, objectifs stratégiques et mesures de rendement en matière de transport
- d) Critères d'établissement et d'évaluation des priorités d'investissement en matière de transport (à incorporer au processus de planification budgétaire)
- e) Pratiques de suivi et d'évaluation des projets, des politiques et des programmes