

Se doter d'une stratégie nationale de sécurité routière, est-ce trop demander ?

Toutefois, il incombe à chacun de se responsabiliser en apprenant de nouveaux gestes sécuritaires, en les mettant en pratique et en adoptant de nouvelles habitudes. Les excès de vitesse, le non-port de la ceinture, l'utilisation du cellulaire au volant, l'omission d'immobiliser son véhicule face à un panneau d'arrêt : toutes ces infractions de la part des automobilistes, bien que facilement évitables, peuvent entraîner des conséquences graves pour tous. Pourtant, ces manquements sont encore beaucoup trop courants en 2023 et doivent être sanctionnés.

La stratégie devra aussi se pencher sur les nouveaux conducteurs, plus particulièrement sur leur éducation. Le modèle de notre Programme d'éducation à la sécurité routière (PESR) tient-il encore la route ? Une touche de modernité s'impose tant dans le contenu que dans les normes et la forme de diffusion. Le modèle actuel impose des limites brimant l'efficacité et ne tient que très peu compte des besoins, des préférences et de l'appétit numérique de sa clientèle cible : les jeunes.

Enfin, même si CAA-Québec adhère complètement à la protection de l'utilisateur le plus vulnérable, il faut convenir que chaque usager de la route a des obligations à respecter en vertu du Code de la sécurité routière. L'heure n'est plus à pointer un

type d'utilisateurs plutôt qu'un autre, mais à se responsabiliser collectivement pour arriver à un meilleur bilan routier. C'est pourquoi, dans l'élaboration de sa stratégie nationale, le Québec devra miser

L'heure n'est plus à pointer un type d'utilisateurs plutôt qu'un autre, mais à se responsabiliser collectivement pour arriver à un meilleur bilan routier.

sur une approche inclusive adaptée à tous les types d'utilisateurs qui empruntent les routes. Camionneurs, automobilistes, motocyclistes, cyclistes et piétons : tous devront faire partie intégrante des discussions. C'est pour cette raison que la stratégie nationale de sécurité routière passe par un travail de concertation entre les différents intervenants ou acteurs et les différentes parties prenantes du milieu. La collaboration dans l'élaboration de séries d'actions ainsi que la coordination dans leur application à l'échelle provinciale sont essentielles à l'atteinte des objectifs. C'est uniquement avec tous ces éléments que le Québec pourra améliorer son bilan routier.



SOURCE:
CAA-Québec



Crédits photo : Groupe TNS

Le rôle de l'audit de sécurité dans les stratégies Vision Zéro

Alexandre Nolet
Groupe TNS

Tout comme les véhicules autonomes, la mobilité durable et la micromobilité, Vision Zéro occupe une place prépondérante dans l'industrie des transports depuis quelques années. En effet, de nombreuses autorités routières ont adopté des plans d'action Vision Zéro.



SOURCE:
Groupe TNS

De telles démarches et mesures contribuent aux changements proposés reliés à l'aménagement, la planification de la mobilité et l'éducation pour assurer la sécurité. Bon nombre de ces mesures correctives comprennent de coûteuses solutions de modernisation pour régler des problèmes récurrents présents à l'échelle d'un réseau.

Afin d'obtenir des résultats tangibles, ce type de plan nécessite une approche proactive et systémique qui intègre de façon continue les principes de sécurité routière. L'audit de sécurité est l'un des outils qui méritent une place plus importante dans les plans Vision Zéro

Le Guide de réalisation d'audit de sécurité du ministère des Transports du Québec définit ainsi l'audit de sécurité : « un processus proactif qui permet d'examiner le volet "sécurité routière" d'un projet, à diverses étapes de son développement. [...] L'audit est effectué par une autorité technique compétente et indépendante du projet.¹ ». L'audit n'est pas la solution parfaite aux



Crédits photo : Groupe TNS

défis en matière de sécurité routière, mais il constitue un moyen très efficace d'appliquer, lors de la planification, des aménagements qui réduisent les risques de collisions et la gravité de celles-ci avant que le public puisse utiliser les nouvelles infrastructures.

Lacune dans la conception routière

L'industrie des transports estime depuis trop longtemps qu'il suffit de respecter les normes de conception, les politiques opérationnelles et les pratiques des autorités routières pour concevoir des aménagements de transport sûr. Il s'agit d'une façon trop simpliste d'aborder la sécurité routière. Si cela était vrai, il n'y aurait plus d'intersections où surviennent de nombreuses collisions. Malheureusement, les intersections où se produisent des dizaines de collisions par année demeurent une réalité fréquente et regrettable.

La sécurité routière n'est pas un concept binaire et on ne peut qualifier les installations de transport de « sécuritaires » ou « non sécuritaires ». Le niveau de sécurité d'une installation

s'avère difficile à évaluer et dépend de chacun des éléments de conception qui, ensemble, ont une incidence sur le risque de collision. Pour atteindre les niveaux de sécurité les plus élevés, il faut comprendre les implications de chaque décision de planification et de conception. À titre d'exemple, lors de la conception d'une intersection, la priorité peut être de faire en sorte que les véhicules lourds puissent tourner librement sans gêner les véhicules venant en sens inverse dans la voie adjacente. Cependant, il est aussi essentiel de tenir compte du rayon de courbure de l'intersection qui aura une incidence directe sur la sécurité des usagers non protégés et des autres automobilistes. Un rayon plus grand se traduira par des virages à plus grande vitesse et de plus longues traversées pour les piétons. Par conséquent, il relève de la responsabilité des concepteurs de routes — outre le fait de bien connaître les normes de conception — d'inventorier et d'évaluer les implications de leurs décisions sur la sécurité de tous les usagers de la route, de sorte que les risques de collision soient dès le départ réduits de façon satisfaisante.

Avantages de l'audit de sécurité routière

Même si l'audit est généralement effectué pendant les étapes de réalisation de projet, il peut aussi devenir un outil de changement durable assurant l'intégration de façon continue des principes de sécurité routière. En effet, il s'agit d'un mécanisme servant de base à l'élaboration de politiques futures et à la prise de décision en matière de planification et de conception, qui permet aussi de sensibiliser les équipes de conception et les autorités routières aux implications de leurs décisions sur la sécurité. L'audit fait connaître les principes de sécurité routière aux décideurs et aux praticiens et peut faire en sorte que celle-ci soit prise en compte systématiquement dans le processus décisionnel.

On peut réaliser l'audit lorsque les installations sont en service, mais on obtient généralement les plus grands avantages en matière de sécurité

chaussées, les trottoirs ou les pistes cyclables après leur construction. On peut éviter d'importants problèmes de sécurité et des pressions économiques lorsqu'on procède à un audit des installations de transport avant leur construction.

L'expérience montre que les audits s'avèrent peu coûteux à réaliser et qu'ils sont très rentables, dans la mesure où ils permettent d'apporter des améliorations à la sécurité². L'audit de sécurité routière apparaît souvent peu coûteux comparativement au coût total du projet. Dans le cas des grands projets (dont le coût en capital atteint des centaines de millions de dollars), les audits de sécurité très complexes peuvent généralement coûter moins de 50 000 \$. Quant aux plus petits projets, le coût de l'audit est généralement de 10 000 \$, voire moins.

Il faut que des experts de tous les domaines de spécialité participent à la planification et à la conception des installations de transport, afin

L'expérience montre que les audits s'avèrent peu coûteux à réaliser et qu'ils sont très rentables, dans la mesure où ils permettent d'apporter des améliorations à la sécurité.

lorsqu'on le fait aux étapes de la planification et de la conception. De plus, les améliorations apportées à l'étape du projet peuvent être intégrées dans l'élaboration de politiques et la prise de décision ultérieures. C'est aussi à ces étapes qu'on peut réaliser les plus grandes économies. L'audit mené à l'étape de la planification ou de la conception permet de modifier les plans, ce qui s'avère beaucoup plus économique que de modifier les

de répondre adéquatement aux besoins de tous les usagers de la route et pour leur assurer le plus haut niveau de sécurité. Cependant, il est très rare que les équipes

de conception comptent parmi leurs membres des personnes ayant le large éventail de connaissances nécessaires à l'évaluation et à la prise en compte des besoins de tous les usagers de la route. Or, les équipes d'audit de sécurité routière sont habituellement formées d'experts indépendants de divers domaines liés à la sécurité, notamment la mobilité active, les facteurs humains, l'accessibilité universelle, la sécurité aux abords des routes et la conception

routière. Le recours à une équipe ayant un tel éventail de compétences permet de tenir compte des meilleures pratiques en conception et de les intégrer aux plans et devis. De plus, l'audit accroît la probabilité que les mesures de sécurité mentionnées dans les plans Vision Zéro soient mises en œuvre pour chaque projet.

Conclusion

La réalisation des stratégies Vision Zéro exige la considération des principes de sécurité à toutes les étapes de la planification et de la conception. Le fait d'intégrer systématiquement la sécurité routière en tant que facteur de décision déterminant permettra d'éviter que certains types d'aménagements, qui sont connus pour leur augmentation des risques et de la gravité des collisions sur les réseaux de transport actuels, ne soient pas mis en œuvre dans les projets futurs. L'audit est un outil pouvant assurer l'intégration des avancées et des concepts les plus récents en matière de sécurité dans la planification et la conception de projets de transport. Il s'agit d'un moyen efficace d'améliorer la sécurité à l'étape du projet, mais c'est aussi un mécanisme servant à éduquer les équipes de conception et à les sensibiliser aux conséquences de leurs décisions pour la sécurité. En adoptant des mesures concrètes, comme exiger la réalisation d'audits pour tous les projets de transport, les plans Vision Zéro peuvent faire une différence réelle et durable, en réduisant la fréquence et la gravité des collisions dans les collectivités.

**CLIQUEZ ICI
POUR VOIR LA VIDÉO
DE LA CONFÉRENCE**



Guide de réalisation d'audit de sécurité, ministère des Transports du Québec, 2012. Road Safety Audits Guidelines, 2006, Federal Highway Administration.



Crédits photo : Groupe TNS



Analyses spatiales des chutes extérieures sur l'île de Montréal

Billy Picard, Barbara Fillion et François Tessier

Direction régionale de santé publique du CIUSSS du-Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal

Les chutes : un enjeu de santé publique

Les chutes représentent un enjeu important de santé publique, en raison des conséquences de santé qui s'en suivent, ainsi que par la population qui en est la plus affectée, soit les personnes âgées. Au Canada, les chutes sont la principale cause d'hospitalisation et de décès chez les personnes âgées de 65 ans et plus¹. À Montréal, lors de l'année 2020-2021, 6 575 personnes ont été hospitalisées en raison d'une chute. De ce nombre, 5 399 avaient plus de 65 ans. Majoritairement chez les personnes âgées, en plus des blessures, les hospitalisations qui s'en suivent entraînent souvent un déconditionnement physique, cognitif, psychologique et social. Cela affecte la qualité de vie et augmente la charge sur le réseau de la santé.

La Direction régionale de santé publique (DRSP) de Montréal s'est intéressée à la problématique des chutes extérieures et à l'influence des facteurs individuels et environnementaux sur celles-ci. Un phénomène qui pourrait s'accroître en raison du vieillissement de la population et des changements climatiques. Bien que les données de cette étude sous-estiment probablement le nombre de chutes à Montréal, les résultats permettent d'identifier les populations les plus à risque, les périodes de l'année et les lieux les plus propices aux chutes. Cette étude permet d'informer et de formuler des recommandations aux acteurs clés, afin d'ajuster les interventions et permettre d'en diminuer les risques.

Méthodologie

La DRSP a d'abord élaboré une liste de mots-clés associée aux chutes extérieures. Celle-ci a permis à Urgences-santé de fournir un fichier Excel comprenant 13 598 événements associés à une chute survenue à l'extérieur sur le territoire de l'île de Montréal entre le 1er janvier 2016 et le 31 décembre 2020. Le fichier inclut également les variables suivantes: date, heure, latitude et longitude, âge et genre de l'individu ayant chuté, s'il y a eu intervention éventuelle des ambulanciers et transport ambulancier vers un hôpital à la suite de l'appel.