

AMÉNAGEMENT, SIGNALISATION ET ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES



ÉTAT DE LA SITUATION

En moyenne, durant la période 2011-2015, les principales caractéristiques des accidents de la route occasionnant des décès ou des blessés étaient les suivantes :

- 53 % se sont produits à une intersection ou près d'une intersection;
- 26 % se sont produits la nuit : ces accidents présentent une plus grande gravité, car 35 % des accidents avec décès ou blessés graves surviennent la nuit;
- dans 21 % des cas, il s'agissait d'un véhicule qui quitte la chaussée : près des deux tiers de ces accidents se produisent sur des autoroutes ou sur des routes rurales;
- 17 % sont survenus sur chaussée enneigée, glacée, de neige durcie, de gadoue ou de neige fondante : près de la moitié de ces accidents se produisent sur des autoroutes ou des routes en milieu rural;
- 4 % étaient des collisions frontales entre deux véhicules : ces accidents présentent une plus grande gravité, puisque 12 % des accidents avec décès ou blessés graves sont des collisions frontales, qui se produisent sur des routes rurales dans les deux tiers des cas.

Le réseau routier du Québec est géré principalement par les municipalités et par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. L'aménagement, la signalisation et l'entretien des infrastructures routières jouent un rôle déterminant pour la sécurité des usagers.

Différentes études à l'échelle internationale ont mis en évidence l'importance de la conception des routes et de la signalisation pour aider les usagers à prendre les meilleures décisions, à réduire leurs erreurs et à minimiser les conséquences de celles-ci.

De façon générale, les gens adaptent mieux leur comportement s'il y a une uniformité et une constance dans le choix des composantes pour les routes d'une même catégorie (autoroutes, routes interurbaines, boulevards urbains, rues résidentielles, etc.).

LA CONCEPTION, LA SIGNALISATION ET L'INFORMATION : DES OUTILS DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

De nombreux éléments de conception et de signalisation contribuent à prévenir les accidents et à réduire la gravité des blessures qui en résultent. On peut nommer : le tracé de la route (géométrie des courbes), le traitement des intersections (avec ou sans feux de circulation, conventionnelles ou giratoires) et des abords de la route (glissières de sécurité, atténuateurs d'impact), la qualité de la chaussée et de la surface de roulement (absence d'ornières, bonne adhérence), l'éclairage et l'aménagement des zones de travaux routiers.

Compte tenu des conditions climatiques au Québec, l'anticipation des risques potentiels, la diffusion de l'information la plus à jour et les opérations d'entretien hivernal ont un impact direct sur la sécurité des usagers de la route. Enfin, appliqués avec efficacité, plusieurs technologies et systèmes d'information peuvent faciliter la conduite et contribuer à réduire les risques d'implication dans un accident.

L'AMÉNAGEMENT

Un aménagement approprié, prenant en compte la catégorie de route et les besoins de tous les usagers, quels que soient leur mode de déplacement, leur capacité physique ou leur âge, peut également répondre à la demande du nombre grandissant de piétons et de cyclistes, et contribuer à favoriser les modes de transport collectif (ex. : autobus) et actif (ex. : vélo)¹.

AILLEURS DANS LE MONDE

Les recherches sur les causes des accidents montrent que le comportement des usagers de la route est complexe, que les erreurs de conduite sont nombreuses et souvent non intentionnelles, et que l'aménagement des routes peut être déterminant pour éviter des blessures graves et des décès. Les stratégies les plus récentes en matière de sécurité routière misent sur des infrastructures adaptées et ciblent les interventions les plus efficaces, comme la construction de carrefours giratoires ou le traitement des abords des routes, pour éviter des collisions avec des obstacles comme les arbres, les lampadaires etc.

Austroroads, qui regroupe des agences de transport d'Australie et de Nouvelle-Zélande, a publié en 2016 un rapport² qui identifie les types d'accident les plus fréquents et présente les meilleures façons de concevoir et d'exploiter les routes pour réduire les blessures graves et les décès qui pourraient résulter de collisions et d'erreurs commises par les conducteurs.



PISTES DE RÉFLEXION

En matière d'aménagement, de signalisation et d'entretien d'infrastructures routières, que devons-nous faire de façon concrète pour poursuivre l'amélioration du bilan routier au Québec?

Il est démontré que les carrefours giratoires réduisent le nombre et la gravité des accidents. Si vous avez déjà circulé dans un carrefour giratoire, en tant que conducteur, piéton ou cycliste, votre expérience a-t-elle été positive? Devrait-on en construire davantage aux endroits où ils peuvent réduire le nombre d'accidents?

Avoir accès à de l'information sur les conditions de la route en temps réel permet de mieux planifier ses déplacements et, durant le trajet, d'adapter sa conduite pour prévenir les accidents. Souhaitez-vous disposer de davantage d'information? Sur quels sujets? Quels moyens de communication privilégiez-vous?

¹ Pour plus d'information, voir les fiches *Piétons* et *Cyclistes*.

² TURNER, B., et al. (2016). *Safe System Assessment Framework: Research Report AP-R509-16*, Sydney [Australia], Austroroads, 73 p.