

SÉCURITÉ ROUTIÈRE : AVEC L'APPROCHE VISION ZÉRO, FAIRE DE TROIS-RIVIÈRES UN PRÉCURSEUR

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DE TOUS PAR UNE APPROCHE
NOVATRICE ET RECONNUE

Présenté à la Ville de Trois-Rivières dans le cadre des consultations
publiques sur la Vision zéro accident

Mars 2019



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

MISSION

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Polyvalente, rigoureuse et engagée, l'équipe de Vivre en Ville déploie un éventail de compétences en urbanisme, mobilité, verdissement, design urbain, politiques publiques, efficacité énergétique, etc. Cette expertise diversifiée fait de l'organisation un acteur reconnu, tant pour ses activités de recherche, de formation et de sensibilisation que pour son implication dans le débat public et pour ses services de conseil et d'accompagnement.

CRÉDITS

COORDINATION

Jeanne Robin, M. ATDR — Directrice principale

Christian Savard, M. ATDR — Directeur général

RECHERCHE ET RÉDACTION

Catherine Craig-St-Louis, M. ATDR, urb. OUQ — Conseillère – Aménagement et urbanisme



Table des matières

FAIRE DE TROIS-RIVIÈRES UN PRÉCURSEUR EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	5
S'inscrire dans une priorité nationale	5
LA VISION ZÉRO : LES PRINCIPES FONDATEURS	5
Assurer la protection de tous les usagers de la route	5
L'humain est la mesure de toute chose	5
La responsabilité ultime revient aux gestionnaires du système routier	5
S'inspirer : l'exemple de la Suède	7
Un modèle de hiérarchie routière en cohérence avec les milieux de vie	7
Concevoir des intersections sécuritaires pour tous	8
Évaluation des progrès de la politique de sécurité routière	8
Les bénéfices collatéraux d'une approche intégrée en sécurité routière	9
Santé : plus d'activité physique, une meilleure qualité de l'air	9
Environnement : une réduction des émissions de gaz à effet de serre	9
Finances publiques : moins de frais de transport, des infrastructures optimisées	9
AGIR : UNE APPROCHE INTÉGRÉE EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR DES COLLECTIVITÉS VIABLES	10
Axe d'intervention 1 – Planifier une mobilité durable	10
Réduire le kilométrage parcouru grâce à l'aménagement du territoire	10
Développer des alternatives de transport	11
Axe d'intervention 2 – Améliorer la sécurité, la mobilité et la qualité de vie grâce à une hiérarchie routière repensée	11
Prioriser les environnements favorables	11
Miser sur un aménagement protecteur et l'apaisement de la circulation	12
Penser à long terme, saisir chaque opportunité	12
UN PROJET COLLECTIF ; UN SIGNAL FORT	13
BIBLIOGRAPHIE	14



Faire de Trois-Rivières un précurseur en matière de sécurité routière

Comme le note la Ville de Trois-Rivières dans ses documents de consultation, l'approche Vision zéro en sécurité routière a fait ses preuves, notamment en Suède, mais son adoption en Amérique du Nord est encore récente. En adoptant cette approche, Trois-Rivières fera ainsi figure de précurseur.

S'inscrire dans une priorité nationale

À l'échelle du Québec, toutefois, le Gouvernement a officiellement adopté cette approche. La Politique de mobilité durable a en effet établi la Vision zéro comme « stratégie de référence en sécurité routière au Québec » (MTMDET, 2018). Cet engagement gouvernemental est d'ailleurs susceptible de valoir à la Ville de Trois-Rivières un appui des paliers de gouvernements supérieurs dans la mise en œuvre de sa démarche, notamment sur le plan technique.

La Vision Zéro : les principes fondateurs

Assurer la protection de tous les usagers de la route

La Vision Zéro est à la base une position éthique qui considère que les décès et les blessés graves de la route ne sont pas des événements inévitables, mais qu'ils représentent plutôt les failles d'un système qui tolère une exposition au risque qui serait jugée inacceptable dans bien d'autres domaines de la vie quotidienne.

La Vision Zéro ne vise pas l'élimination de toutes les collisions. Elle vise l'élimination des collisions pouvant mener à des décès ou des blessures graves, car les conséquences de celles-ci, parfois irrémédiables pour les victimes, ont le potentiel de les affecter durablement elles et leurs proches.

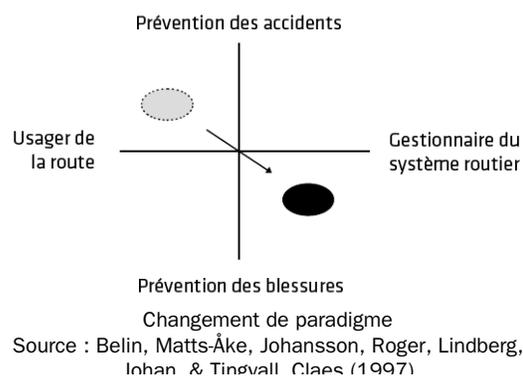
L'humain est la mesure de toute chose

Afin d'éviter qu'une collision ne conduise à un décès ou à des blessures graves, la Vision Zéro prend comme point de départ **la capacité du corps humain à résister à une collision avec un véhicule motorisé**. Ce positionnement change radicalement la façon d'aborder les enjeux en matière de sécurité routière.

Il n'est alors désormais plus question de centrer les efforts de prévention sur les causes des collisions en général, mais bien plutôt sur les facteurs qui augmentent leur gravité. La Vision Zéro s'intéresse ainsi en priorité à la vitesse des véhicules motorisés, principal facteur de gravité d'une collision.

La responsabilité ultime revient aux gestionnaires du système routier

Si la Vision Zéro attend des usagers de la route que ceux-ci obéissent aux lois entourant la sécurité routière, elle se démarque toutefois des approches traditionnelles en ne présumant pas que ceux-ci sont des personnes infaillibles. Dans la Vision Zéro, il est par conséquent de la responsabilité des gestionnaires du système routier de concevoir un système en mesure d'atténuer les conséquences d'une collision, selon le principe qu'une erreur de jugement ou une distraction ne devrait pas coûter la vie – ni la sienne, ni celle d'un autre être humain.



TOUS LES USAGERS BÉNÉFICIENT D'UNE ADAPTATION DE LA VITESSE AU RISQUE ENCOURRU

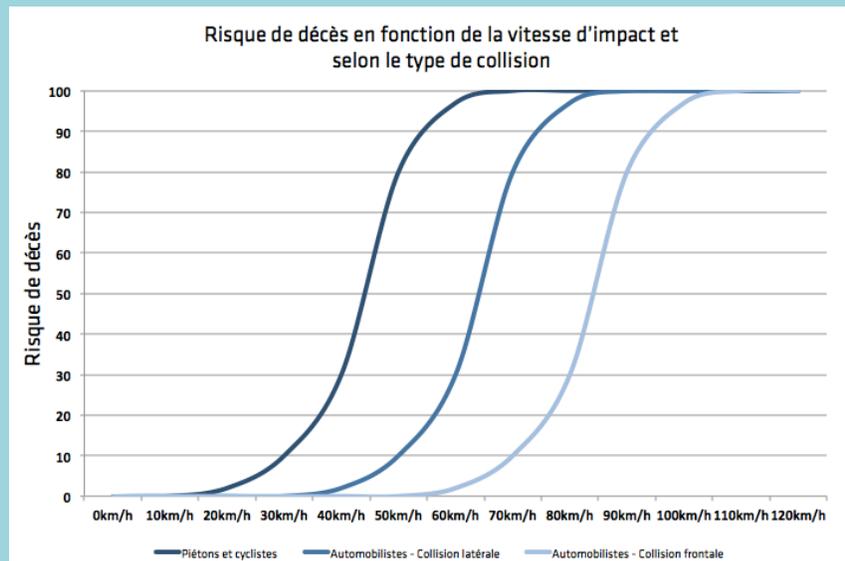
La Vision Zéro s'appuie sur une évaluation des risques de décès en fonction de la vitesse d'impact dans les cas de collisions mortelles les plus courants. Trois cas de figure sont considérés: les collisions entre piétons ou cyclistes et véhicules motorisés, les collisions latérales entre véhicules motorisés et les collisions frontales entre véhicules motorisés.

L'analyse de ces trois cas de figure a permis d'**établir des seuils de vitesse précis au-delà desquelles les risques de décès augmentent de façon exponentielle**. C'est ainsi que pour les collisions entre un piéton ou un cycliste et un véhicule motorisé, il a été établi que le risque de décès augmente considérablement entre 30km/h et 50km/h, passant de 10% à 90%.

Les risques de décès dans les deux autres types de collisions suivent une courbe similaire. Dans le cas des collisions latérales entre véhicules motorisés, le risque de décès bondit entre 50km/h et 70km/h, tandis que pour les collisions frontales entre véhicules motorisés, ce phénomène s'observe entre 70km/h et 90km/h.

Dans l'approche Vision Zéro, **ce sont ces seuils de vitesse qui guident l'aménagement des rues**. La Vision Zéro vise ainsi à éliminer les situations :

1. où un piéton ou un cycliste est exposé à un véhicule motorisé à une vitesse de plus de 30 km/h;
2. où une collision latérale entre véhicules motorisés peut survenir à plus de 50km/h;
3. où une collision frontale entre véhicules motorisés peut survenir à plus de 70km/h.



Source : VicRoads, 2011

Recommandation 1 : Adopter une approche de type Vision «Zéro décès ni blessé grave» en sécurité routière, basée sur la reconnaissance de la vulnérabilité et de la faillibilité des usagers et celle de la responsabilité des concepteurs.



S'inspirer : l'exemple de la Suède

En 1997, le parlement suédois a adopté l'une des politiques en sécurité routière les plus innovantes au monde, la *Vision Zéro*, visant l'élimination à terme de tous les décès et blessures graves sur le réseau routier. Cette approche permet 20 ans plus tard à la Suède de présenter un bilan routière enviable. À titre de comparaison, si le Québec avait un taux de décès routier par habitant aussi bas que celui de la Suède, **chaque année, ce sont au Québec plus de 150 vies qui seraient épargnées.**

L'approche Vision Zéro a par la suite été reprise par l'Organisme de commerce et développement économique (OCDE, 2009), confirmant la position de la Suède en tant que leader mondial dans le domaine.

Un modèle de hiérarchie routière en cohérence avec les milieux de vie

Dans l'objectif d'aménager des rues sécuritaires et conviviales, il est nécessaire de définir une hiérarchie routière qui soit claire et en cohérence avec les milieux de vie desservis. Après l'adoption de la Vision Zéro en 1997, la Suède a progressivement révisé son modèle de hiérarchie routière en se basant sur les seuils de vitesse au-delà desquels les usagers de la route sont plus susceptibles de souffrir de blessures graves.

Cinq types de routes ont ainsi été définis (Wrangborg 2001) :

1. les artères ou autoroutes urbaines :

- ◆ Limite de vitesse: 50 km/h à 90 km/h;
- ◆ Aucune possibilité de conflit entre piéton ou cycliste et circulation motorisée;
- ◆ La limite de vitesse doit être abaissée à 50 km/h aux endroits où les risques de collisions latérales entre véhicules motorisés sont élevés;
- ◆ **10 à 20% du réseau routier;**

2. les rues collectrices ou principales :

- ◆ Limite de vitesse: 50 km/h;
- ◆ La limite de vitesse doit être abaissée à 30 km/h aux endroits où les piétons ou les cyclistes sont exposés à la circulation motorisée;
- ◆ **20 à 25% du réseau routier;**

3. les rues résidentielles ou locales :

- ◆ Limite de vitesse: 30 km/h;
- ◆ Les piétons et les cyclistes ont la possibilité de traverser la chaussée à tout endroit;
- ◆ **25 à 30% du réseau routier;**

4. les rues partagées :

- ◆ Limite de vitesse: rythme de marche du piéton (6 km/h);
- ◆ Possibilité de pratiquer différentes activités sur la chaussée;
- ◆ **20 à 25% du réseau routier;**

5. les rues piétonnes :

- ◆ Interdites aux véhicules motorisés;
- ◆ Possibilité de pratiquer différentes activités sur la chaussée;
- ◆ Part du réseau routier non précisée.

La Suède fait ainsi le pari qu'elle peut appliquer, dans les quartiers résidentiels, des mesures de réduction de volume de la circulation et de réduction de la vitesse, à condition de rendre, sur les artères et les collectrices, la circulation des personnes et des biens plus efficace en y diminuant la fonction d'accès.

Les rues partagées et piétonnes ont quant à elles permis la création de milieux de vie très riches en activités sociales, en plus de favoriser la cohésion des communautés. Le jeu libre dans les rues locales est ainsi devenu une réalité dans plusieurs communautés et une multitude de lieux de socialisation ont émergé (ex: petite place publique, terrasses de café, etc.).



Concevoir des intersections sécuritaires pour tous

En se fondant sur les seuils de vitesse au-delà desquels les usagers sont plus susceptibles d'être gravement blessés, la Vision Zéro suédoise élabore un **guide d'aménagement des intersections en milieu urbain** qui peut se résumer en trois points (Trafikverket, 2014) :

- 1° Si les piétons ou les cyclistes sont exposés à des véhicules motorisés, des aménagements doivent permettre d'éviter qu'une collision survienne à plus de 30 km/h;
- 2° Si la vitesse ne peut être abaissée à moins de 30 km/h à un endroit où les piétons ou les cyclistes sont exposés à des véhicules motorisés, un passage alternatif sous forme de passerelle ou de tunnel doit leur être offert;
- 3° Si les risques de collision latérale entre véhicules motorisés sont élevés, des aménagements doivent permettre d'éviter qu'une collision survienne à plus de 50 km/h.

Évaluation des progrès de la politique de sécurité routière

Non seulement la Suède a-t-elle adopté les pratiques d'aménagement les plus innovantes et parmi les plus susceptibles de prévenir les blessures graves ou mortelles, mais elle s'est également dotée d'une méthode rigoureuse et exigeante d'évaluation de sa progression dans l'atteinte de ces objectifs. Elle s'est ainsi dotée de 13 indicateurs dont elle mesure les progrès chaque année, de façon très détaillée (Trafikverket, 2016).

L'évaluation de la progression de l'application de la Vision zéro est un gage de succès de la mise en œuvre de cette approche.

Recommandation 2 : définir une méthode rigoureuse d'évaluation de la mise en œuvre de la Vision Zéro, reposant notamment sur l'utilisation d'indicateurs déterminés selon les mesures identifiées (p.ex. le nombre de décès, la proportion de passages sécuritaires pour piétons et pour cyclistes, etc.).



Les bénéfices collatéraux d'une approche intégrée en sécurité routière

Au-delà de l'approche Vision Zéro, Vivre en Ville propose à la Ville de Trois-Rivières d'adopter une approche intégrée en sécurité routière, qui mise en premier lieu sur la réduction de la circulation motorisée par le développement de la mobilité durable. Cette approche constitue une réelle opportunité de gérer plusieurs problèmes en même temps.

En effet, un bilan routier préoccupant est souvent associé à d'autres handicaps : dépendance à l'automobile, perte d'efficacité, coûts élevés en infrastructures, iniquités sociales, etc. La planification d'une mobilité durable améliorera globalement le bilan routier, en plus de réduire d'autres effets négatifs associés à une surutilisation des véhicules motorisés.

Santé : plus d'activité physique, une meilleure qualité de l'air

Bien sûr, une approche intégrée en sécurité routière permettra d'améliorer le bilan routier chez tous les usagers. Elle permettra aussi, en assurant aux usagers vulnérables confort et sécurité, de favoriser la pratique des déplacements actifs. Alors que les coûts de la sédentarité font régulièrement les manchettes, c'est un bénéfice à ne pas négliger. Le virage vers une mobilité durable peut permettre aux résidents de Trois-Rivières d'adopter un mode de vie physiquement actif au quotidien et ce, à même leur temps de transport : une aubaine !

Les forts volumes de circulation motorisée ne font pas que tuer et blesser : ils sont aussi responsables d'une pollution atmosphérique locale dommageable pour la santé de la population. Réduire le kilométrage parcouru, c'est réduire le nombre d'hospitalisations associées aux épisodes de smog, ainsi que les maladies cardiaques et autres associées à un environnement pollué.

Environnement : une réduction des émissions de gaz à effet de serre

Adopter une politique de mobilité durable en vue de réduire le kilométrage parcouru est aussi la mesure la plus prometteuse en matière de lutte contre les changements climatiques. Des déplacements plus courts et plus de choix entre les modes de transport permettront aux résidents de Trois-Rivières de réaliser leurs activités tout en réduisant leur bilan carbone.

Finances publiques : moins de frais de transport, des infrastructures optimisées

Une réduction du kilométrage parcouru s'accompagnera de moindres frais de transport pour les ménages, mais aussi de moindres coûts pour les pouvoirs publics. L'augmentation du kilométrage parcouru est en effet associée à une augmentation de la capacité routière, à gros frais.

Une approche intégrée en sécurité routière permettra ainsi, beaucoup plus que l'approche traditionnelle de sensibilisation/répression des usagers de la route, d'optimiser les cobénéfices.

	Approche intégrée en sécurité routière et mobilité durable	Approche de sensibilisation/répression des usagers
<i>Amélioration de la sécurité routière</i>	✓	~
<i>Santé publique : pratique d'activité physique</i>	✓	X
<i>Santé publique : meilleure la qualité de l'air</i>	✓	X
<i>Réduction des émissions de gaz à effet de serre</i>	✓	X
<i>Réduction de la dépendance énergétique</i>	✓	X
<i>Réduction des coûts de transport (ménages)</i>	✓	X
<i>Réduction du coût des infrastructures routières</i>	✓	X
<i>Réduction de la congestion</i>	✓	X

Source : Vivre en Ville, inspiré de VTPI, 2012.



Agir : une approche intégrée en sécurité routière pour des collectivités viables

L'étude du cas de la Suède et de son approche Vision Zéro, combinée à une réflexion qui doit beaucoup aux nombreux experts québécois actifs en matière de transport, amène Vivre en Ville à proposer une approche intégrée en sécurité routière. Cette section en détaille les deux axes d'intervention : planifier une mobilité durable et repenser la hiérarchie routière pour assurer la protection de tous les usagers.

Cette approche intégrée permettra d'aménager des milieux de vie de qualité qui répondent aux besoins de leurs habitants dans une optique de développement durable : bref, des collectivités viables. La sécurité est un besoin et une priorité de société. L'améliorer à travers une approche intégrée permettra de progresser simultanément vers l'atteinte d'autres priorités, au bénéfice de tous.

Axe d'intervention 1 – Planifier une mobilité durable

Avec la vitesse des véhicules motorisés, **le volume de circulation automobile** est l'un des facteurs les plus déterminants de la sécurité (DSP-ASSS, 2006, cité par Vivre en Ville, s.d. a). Ces facteurs sont largement tributaires de l'aménagement des milieux de vie et de l'organisation des transports.

Réduire le kilométrage parcouru grâce à l'aménagement du territoire

Réduire le kilométrage parcouru par les véhicules motorisés est un excellent moyen de réduire à la source l'insécurité routière. Vivre en Ville recommande à la Ville de Trois-Rivières de se fixer des objectifs de réduction des kilomètres parcourus en automobile (*vehicle miles traveled*), qui guideront l'action de ses services responsables de la planification des transports et de l'urbanisme.

La réduction des distances parcourir passe en premier lieu par les choix urbanistiques : le meilleur plan de transport, c'est un plan d'urbanisme. En s'assurant d'articuler urbanisation et planification des transports dans chacun des outils de planification, aux différentes échelles, Trois-Rivières peut modifier considérablement les besoins de déplacement.

Orienter les emplois vers les sites les plus accessibles en transport collectif, attirer les commerces et services de proximité au cœur des quartiers, créer des milieux de vie complets : ces principes de développement urbain durable sont au cœur de la mobilité durable.

L'EXEMPLE DES PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU)

Un Plan de déplacements urbains (PDU) est un outil pour mieux planifier et mieux gérer les déplacements sur le territoire d'un arrondissement ou d'une agglomération. La sécurité des déplacements se trouve parmi les premiers objectifs d'un tel plan. Les mesures comprises dans un PDU concernent également la diminution du trafic automobile et le développement des transports collectifs et actifs.

En France, les Plans de déplacements urbains constituent un document obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et sont établis pour une durée de 5 à 10 ans. Au Québec, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal a été le premier à se doter d'un PDU, qui s'est inscrit dans la continuité du Plan de transport de la Ville de Montréal.

Source : Certu (2012) ; Certu (2008)



Développer des alternatives de transport

Pour permettre à chacun de se déplacer autrement qu'en voiture, il est par ailleurs nécessaire de développer des alternatives. En développant son réseau de transport collectif, Trois-Rivières répondra aux besoins de ses résidents, créera un milieu propice au développement économique et améliorera son bilan routier.

Des aménagements favorables au confort et à la sécurité des transports actifs (marche et vélo) sont également essentiels.

Le développement de l'autopartage est également propice à la réduction de la motorisation, en offrant une alternative à la possession d'une automobile.

Recommandation 3 : Réduire à la source les besoins en déplacements motorisés.

Sous-recommandation 3.1

Se donner une cible de réduction du nombre de kilomètres parcourus en automobile.

Sous-recommandation 3.2

Réarticuler urbanisation et planification des transports dans chacun des outils de planification, aux différentes échelles.

Sous-recommandation 3.3

Développer des alternatives de transport aux déplacements motorisés individuels, notamment en investissant dans le transport collectif.

Axe d'intervention 2 – Améliorer la sécurité, la mobilité et la qualité de vie grâce à une hiérarchie routière repensée

L'insécurité routière découle en large partie de facteurs environnementaux, que ce soit directement (conditions météorologiques, état des aménagements, etc.) ou indirectement, par leur influence sur les comportements des usagers de la route (vitesse, niveau d'attention, etc.). Adapter l'aménagement du réseau routier au comportement attendu des usagers est à la base de la Vision Zéro.

Prioriser les environnements favorables

La forme urbaine et les différents types d'aménagements influencent un des facteurs les plus déterminants en sécurité routière : **la vitesse des automobilistes**. L'importance de réduire le risque de dommages relié à la vitesse automobile n'est plus à démontrer. Il est entre autres reconnu depuis des décennies que la sévérité des blessures pour le piéton augmente drastiquement entre 30 et 50 km/h (SAAQ, 2016).

Pourtant, l'aménagement de nos milieux résidentiels favorise encore une vitesse et un volume de circulation relativement élevés (largeur de la chaussée importante, rayons de virage trop généreux, etc.). La vitesse permise sur la majorité du réseau local, de 50 km/h, n'est pas cohérente avec la réduction des risques pour les piétons et cyclistes en cas de collision.

Or, puisque les humains font parfois des erreurs, il arrive que des collisions surviennent. Vivre en Ville recommande que les rues locales et les milieux urbains soient aménagés de façon à réduire, d'une part, le



risque potentiel de collision par la diminution des débits de circulation et, d'autre part, la gravité des collisions par la réduction de la vitesse pratiquée.

Miser sur un aménagement protecteur et l'apaisement de la circulation

Afin de parvenir à un partage plus équitable de la rue entre les différents usagers, Vivre en Ville prône le recours à des mesures d'apaisement de la circulation, dans le but de réduire le nombre de véhicules et surtout leur vitesse (Vivre en Ville, s.d. c). L'objectif poursuivi est l'amélioration à la fois de la sécurité et de la convivialité dans les milieux de vie.

De multiples actions peuvent être entreprises afin d'assurer cet apaisement, tels la réduction de la largeur des voies et du rayon de courbure des intersections, l'encadrement des rues par le rapprochement des bâtiments ou des bandes plantées en bordure de voirie, l'aménagement de ralentisseurs de type obstacle surélevé (dos d'âne, traverses piétonnes surélevées, etc.) ou rétrécissement de la voie (chicanes, avancées de trottoir, îlots refuges) (Vivre en Ville, s.d. c).

Penser à long terme, saisir chaque opportunité

Certes, il ne sera pas possible de réaménager à court terme toutes les rues actuellement conçues selon une vitesse incompatible avec la sécurité. Chaque année, cependant, des rues sont réaménagées. Planifier dès maintenant le réseau de rues idéal permettra de saisir chaque opportunité pour adapter l'aménagement aux objectifs visés.

Recommandation 4 : Repenser la hiérarchie du réseau routier et la gestion des intersections.

Sous-recommandation 4.1

Concevoir et promouvoir une hiérarchisation des routes et rues tenant compte de leur rôle et de leur milieu d'insertion, à l'instar de l'approche adoptée par la Suède.

Sous-recommandation 4.2

Assurer la prise en compte de tous les usagers lors de la conception et de la réfection des routes, des rues et des intersections.



Un projet collectif ; un signal fort

En optant pour une approche Vision Zéro, à l'exemple de celle mise en œuvre par la Suède depuis 20 ans, la Ville de Trois-Rivières fera figure de précurseur au Québec. Vivre en Ville appuie la Ville dans cette intention et recommande l'adoption d'une approche intégrée en sécurité routière afin d'assurer la protection de tous les usagers de la route, via deux axes d'intervention principaux :

- ◆ Planifier une mobilité durable
- ◆ Améliorer la sécurité, la mobilité et la qualité de vie grâce à une hiérarchie routière repensée

Ces axes d'intervention permettront, en plus d'améliorer la sécurité routière, de soutenir la création de milieux de vie de qualité. Ralentir la circulation motorisée en rétrécissant les voies de circulation, c'est aussi gagner de l'espace pour de plus grands trottoirs, des placettes, la plantation de végétaux, etc.

Qui plus est, une diminution de la circulation automobile et une augmentation des transports actifs contribueront à l'amélioration de la qualité de vie à Trois-Rivières, seront propices à la santé de ses habitants et bénéfiques pour l'environnement.

Limiter le volume et la vitesse de la circulation motorisée permettra de réduire à la source les causes de mortalité et de décès sur la route. **Améliorer la sécurité routière tout en créant des milieux de vie à échelle humaine peut devenir, pour Trois-Rivières, un véritable projet de société.** Son succès dépend de l'implication de chacun, des professionnels aux décideurs, et des citoyens aux acteurs économiques.

Vivre en Ville contribuera avec fierté à ce chantier prometteur.



Bibliographie

- Abroga Kommun (2007). *Trafiknätsanalys Arboga: beslutshandling*. [PDF] 67 p.
- Agence métropolitaine de transport [AMT] (2015). Enquête origine-destination 2013. La mobilité des personnes dans la région de Montréal. Faits saillants. [PDF] 26 p.
- Belin, Matts-Åke, Johansson, Roger, Lindberg, Johan, & Tingvall, Claes (1997). *The Vision Zero and its Consequences*. Reprint from the processing of the 4th international conference on Safety and the Environment in the 21st century. [PDF] 13 p.
- Cardinal, François (2016). « Feu rouge au virage à droite ». La Presse. [En ligne] (consulté le 2 mars 2017) http://plus.lapresse.ca/screens/414837cb-cd02-41d8-adee-1ec12de41aad%7C_0.html
- Certu (2012). *Politique de sécurité des déplacements en milieu urbain. L'exemple de l'agglomération grenobloise : la sécurité des déplacements, un élément clé de l'organisation des déplacements urbains*. [PDF] 12 p.
- Certu (2008). *La sécurité routière dans les plans de déplacements urbains. Quels enjeux? Quelles actions?* [PDF] 8 p.
- Direction de la santé publique de Montréal (2015). « L'influence des caractéristiques de l'environnement bâti sur l'activité physique de transport, l'obésité et la sécurité des déplacements ». Feuillet synthèse. [PDF] 10 p.
- European Transport Safety Council (2014). *Ranking EU Progress on Safety Road : 8th Road Safety Performance Index Report* [PDF] 40 p.
- Institut Nazareth et Louis-Braille [INLB] et Société Logique (2014). *Critères d'accessibilité universelle : déficience visuelle. Aménagements extérieurs*. [PDF] 38 p.
- Ministère des Transport, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports [MTQ] (2017). « Virage à droite au feu rouge ». [En ligne] (consulté le 2 mars 2017) <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/securite/virage-droite-feu-rouge/Pages/virage-droite-feu-rouge.aspx>
- National Highway Traffic Safety Administration (2014). *Traffic Safety Facts, Research Note : 2013 Motor Vehicle Crashes Overview* [PDF] 6 p.
- OCDE (2009). *Zéro tué sur la route: Un système sûr, des objectifs ambitieux*. [PDF] 260 p.
- Québec. Direction de santé publique – Agence de la santé et des services sociaux de Montréal [DSP-ASSS] (2006). *Le transport urbain, une question de santé : Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise*. Montréal : Direction de santé publique de Montréal. [PDF] 133 p.
- Québec. Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports [MTMDET] (2018). *Transporter le Québec vers la modernité - Politique de mobilité durable 2030*. Plan d'action 2018-2023. Gouvernement du Québec, Direction générale de la politique de mobilité durable et de l'électrification. [PDF] 54 p.
- Québec. Régie régionale de la Santé et des services sociaux de Montréal-centre, Direction de santé publique [DSP]. 2002. *Mémoire sur le virage à droite au feu rouge*.
- Québec. Gouvernement du Québec. *Livre vert, La sécurité routière au Québec : un défi collectif*. 1999.
- Perreault, Mathieu et Gilles L. Bourque (2014). *Évolution du transport routier au Québec. La crise d'un paradigme*. Institut de recherche en économie contemporaine. [PDF] 59 p.
- Radio-Canada (2013). « Virage à droite au feu rouge : un bilan contrasté ». [En ligne] (consulté le 2 mars 2017) <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/608601/virage-droite-feu-rouge-bilan>



Société d'assurance automobile du Québec [SAAQ] (2017). « Comportements – Virage à droite au feu rouge. Le saviez-vous? ». [En ligne] (consulté le 2 mars 2017) <https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/virage-droite-feu-rouge/saviez-vous/>

Société d'assurance automobile du Québec [SAAQ] (2016a). *Bilan 2015. Dossier statistique. Accidents, parc automobile, permis de conduire*. [PDF] 221 p.

Société d'assurance automobile du Québec [SAAQ] (2016b). Profil détaillé des faits et des statistiques touchant les piétons. [PDF] 27 p.

Société d'assurance automobile du Québec [SAAQ] (2014). *Bilan 2013*. [PDF] 24 p.

Table québécoise de la sécurité routière (2009). *Deuxième rapport de recommandations. Pour poursuivre l'amélioration du bilan routier*. [PDF] 45 p.

Trafikverket (2016). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2015. Malstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålet 2020*. [PDF] 60 p.

Trafikverket (2015). *Analysis of Road Safety Trends 2014 : Management by objectives for road safety work towards the 2020 interim targets* [PDF] 60 p.

Trafikverket (2014). *Lathund för uttag av säkra GCM-passager*. [En ligne] (consulté le 28 février 2017) <https://goo.gl/Wk90pc>

Transports Canada (2015). *Statistiques sur les collisions de la route au Canada, 2013*. [PDF] 6 p.

VicRoads (2011). *Road Safety Camera Program : Victorian Auditor-General's Report* [PDF] 90 p.

Victoria Transport Policy Institute [VTPI] (2012). *Comprehensive Evaluation of Transport Energy Conservation and Emission Reduction Policies*. 26 p.

Vivre en Ville (2017). *Sécurité routière : faire du Québec un leader. Revoir le design, les infrastructures et le Code de la sécurité routière*. Mémoire présenté par Vivre en Ville au Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et à la Société de l'assurance automobile du Québec dans le cadre de la Consultation publique sur la sécurité routière. [PDF] 32 p.

Vivre en Ville (2015). *De meilleures villes pour un meilleur climat*. Coll. « L'Index », 32 p. [[Vivreenville.org/changements-climatiques](http://vivreenville.org/changements-climatiques)]

Vivre en Ville (2014). *Pour des villes de mobilité active et durable. Revoir le design, les infrastructures et le code de la sécurité routière*. Mémoire présenté au ministère des Transports du Québec dans le cadre du Groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes. [PDF] 11 p.

Vivre en Ville (2013). *Deux poids, deux mesures*. Coll. « L'Index », 31 p. [[Vivreenville.org/2poids2mesures](http://vivreenville.org/2poids2mesures)]

Vivre en Ville (2010). *La sécurité routière : Prioriser les environnements favorables*. Mémoire présenté par Vivre en Ville à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre du Projet de loi no 71, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. [PDF] 10 p.

Vivre en Ville (s.d. a). « Sécurité des déplacements actifs ». *Collectivitésviables.org*, <http://collectivitesviables.org/articles/securite-des-deplacements-actifs/>

Vivre en Ville (s.d. b). « Dépendance à l'automobile ». *Collectivitésviables.org*, <http://collectivitesviables.org/articles/dependance-a-l-automobile/>

Vivre en Ville (s.d. c). « Apaisement de la circulation ». *Collectivitésviables.org*, <http://collectivitesviables.org/articles/apaisement-de-la-circulation/>

Wrangborg, Per (2001). *A New Approach to Traffic Planning and Street Design in Sweden*. Reprint from the proceedings of the conference Traffic Safety on Three Continents. [PDF] 12 p.





VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

info@vivreenville.org | www.vivreenville.org | twitter.com/vivreenville | facebook.com/vivreenville

■ **QUÉBEC**

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK

870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9

■ **MONTRÉAL**

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4

■ **GATINEAU**

200, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec) J8Y 3W9