

PIÉTONS



ÉTAT DE LA SITUATION

Chaque année, en moyenne, de 2011 à 2015, 2 908 piétons étaient victimes d'un accident de la route, soit :

- 58 décès;
- 293 blessés graves;
- 2 557 blessés légers.

Bien que le nombre de décès et de blessés graves chez les piétons ait diminué au cours des 15 dernières années, il n'en demeure pas moins, encore aujourd'hui, que la proportion de piétons blessés ou décédés dans un accident de la route reste importante :

- en moyenne, 7 piétons par jour sont victimes d'un accident de la route au Québec;
- les piétons représentent 8 % de l'ensemble des victimes de la route;
- en tant que piétons, les jeunes de 10 à 24 ans et les personnes âgées de 65 ans ou plus sont plus à risque d'être victimes d'un accident.

LE CADRE LÉGISLATIF

Le Code de la sécurité routière régit notamment la circulation des piétons et des autres usagers de la route sur les chemins publics. Le respect des règles de circulation est à la base d'un partage sécuritaire et harmonieux de la route. Les piétons, comme les conducteurs et les cyclistes, ont des obligations sur la route.

LE PARTAGE DE LA ROUTE

Parmi les usagers de la route (automobilistes, cyclistes, piétons, utilisateurs d'aides à la mobilité motorisées, motocyclistes, conducteurs de véhicules lourds, etc.), certains sont plus vulnérables que d'autres. C'est le cas des piétons. Leur vulnérabilité s'explique par plusieurs facteurs, dont l'espace qui leur est dévolu, qui n'est pas toujours adéquat, et le fait qu'ils ne sont pas protégés par un habitacle lorsqu'ils circulent sur le réseau routier.

LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS

La sécurité des piétons interpelle l'ensemble de la population. En effet, la majorité des citoyens sont piétons à un moment ou l'autre de leur vie, y compris ceux qui privilégient l'utilisation de l'automobile pour la plus grande partie de leurs déplacements.

Les éléments suivants doivent, entre autres, être pris en considération pour améliorer la sécurité des piétons :

- les aménagements à l'intention des piétons (ex. : trottoirs, passages pour piétons);
- la visibilité (voir les autres usagers et être vu);
- la présence de véhicules lourds : les piétons peuvent être cachés dans les angles morts des véhicules lourds;
- la vitesse des véhicules¹;
- la distraction, autant de la part du piéton que du conducteur ou du cycliste.

LES INFRASTRUCTURES

En plus du respect des règles, du respect mutuel des différents usagers de la route et de la prudence dont ils doivent faire preuve, l'amélioration de la sécurité des piétons passe par l'implantation d'infrastructures à leur intention et par une gestion appropriée de la circulation, notamment aux endroits à risque comme les intersections. Ainsi, les municipalités et le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) ont la responsabilité de concevoir et d'exploiter des infrastructures adaptées aux piétons, dans le respect de diverses normes de conception ou de signalisation et de guides techniques².

LES UTILISATEURS D'AIDES À LA MOBILITÉ MOTORISÉES (AMM)

Les utilisateurs d'AMM, qui regroupent les utilisateurs de triporteurs, de quadriporteurs et de fauteuils roulants motorisés, font partie d'une catégorie d'usagers de la route plus vulnérables. À l'heure actuelle, l'utilisation de ces véhicules n'est pas encadrée par le Code de la sécurité routière, mais un projet pilote permettant de définir, notamment, les règles de circulation à suivre avec ces véhicules, est en cours. Ce projet pilote est sous la responsabilité du MTMDET.

AILLEURS DANS LE MONDE

Plusieurs pays européens ont aménagé avec succès des rues qui donnent la prépondérance aux activités urbaines et aux déplacements à pied et à vélo, comme des zones de rencontre ou des espaces partagés (*shared space*). La limite de vitesse des véhicules y est très basse (20 km/h ou moins) et favorise la circulation des piétons, cyclistes et véhicules dans le même espace; dans certains pays, la réglementation accorde la priorité aux piétons dans ces rues. Les bénéfices en matière de sécurité et de confort des déplacements ainsi que de qualité de vie sont significatifs.

PISTES DE RÉFLEXION

Lorsqu'il est question des piétons, que devons-nous faire de façon concrète pour poursuivre l'amélioration du bilan routier au Québec?

Comment amener les conducteurs à respecter davantage la priorité de passage des piétons?

Dans de nombreuses villes européennes, l'aménagement de rues dans lesquelles tous les usagers de la route partagent le même espace, avec une priorité pour les piétons et une limite de vitesse de 20 km/h pour les véhicules, s'est avéré très positif sur le plan de la sécurité routière et de la qualité de vie. Un tel concept est-il approprié pour le Québec?

¹ Les conséquences de la vitesse sont importantes pour les piétons victimes de collisions. Lorsque la vitesse d'impact lors d'une collision est de 30 km/h, la probabilité de décès d'un piéton est de l'ordre de 10 %; à 50 km/h, elle dépasse 75 %. [Source : Ashton, S. J. (1981). *Pedestrian Injuries: The Influence of Vehicle Design*, cité dans Table québécoise de la sécurité routière (2009). *Deuxième rapport de recommandations: pour poursuivre l'amélioration du bilan routier*, Québec, p. 28.]

² Pour plus d'information, voir la fiche *Aménagement, signalisation et entretien des infrastructures routières*.