

# LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS AU QUÉBEC

L. Fournier, ingénieure  
Direction de la Sécurité en transport, Ministère des Transports du Québec  
Québec (Québec)

Courriel : [lise.fournier@mtq.gouv.qc.ca](mailto:lise.fournier@mtq.gouv.qc.ca)

L. Bonneau, lieutenant  
Service de police de la Ville de Montréal  
Montréal (Québec)

Courriel : [louise.bonneau@spcum.qc.ca](mailto:louise.bonneau@spcum.qc.ca)

## RÉSUMÉ

Chaque année au Québec, environ 3 800 piétons subissent des blessures ou décèdent lors d'un accident routier. Une centaine de personnes y perdent la vie et environ 500 autres sont grièvement blessés. La situation est particulièrement préoccupante pour la Ville de Montréal où on observe chaque année que plus de 50 % des décès survenus lors d'accident routier sont des piétons.

Fortement préoccupé en regard de la problématique « piéton » sur son territoire, le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) a mis sur pied une Table provinciale de concertation sur les piétons qui avait pour objectif de soumettre des recommandations visant à améliorer le bilan routier en diminuant le nombre de décès et de blessés piétons.

La présente communication a pour but d'une part, de dresser un bilan des actions entreprises au Québec en vue d'améliorer la sécurité des piétons et, d'autre part, de présenter le résultat des travaux de la Table provinciale de concertation sur les piétons et plus particulièrement les mesures proposées pour améliorer la sécurité des piétons qui prennent en compte le caractère multidimensionnel que comporte la problématique relative aux piétons.

## 1 INTRODUCTION

Chaque jour au Québec, environ 10 piétons sont victimes d'un accident de la route. Ne disposant d'aucune protection en cas d'impact avec un véhicule, les piétons sont très vulnérables. C'est pourquoi le Code de la sécurité routière au Québec prévoit des règles pour rendre les déplacements des piétons plus sécuritaires. Par ailleurs, les gestionnaires de réseaux routiers sont grandement préoccupés par la sécurité des usagers vulnérables et particulièrement les piétons.

Voir et être vu est fondamental pour la sécurité de chaque usager sur la route. Cette notion interpelle le partage de la route où les piétons et conducteurs doivent être conscients, prudents et considérés. Les campagnes de sensibilisation sont axées sur l'importance d'adopter de bons comportements aux traverses de piétons et, en l'occurrence, le besoin d'établir un contact visuel entre le piéton et le conducteur.

Il est reconnu que les aménagements routiers jouent un rôle déterminant dans la sécurité des piétons. Ces derniers se déplacent le long des rues où les véhicules routiers occupent généralement l'espace le plus grand. De plus, on constate que les aménagements pour piétons sont inégaux; la tendance actuelle est de rationaliser l'espace alloué aux

véhicules contrairement aux orientations adoptées dans les années 50 qui visaient à favoriser la circulation automobile.

Les travaux de la Table provinciale de concertation sur les piétons ont permis de produire un bilan en matière de sécurité des piétons, de faire un constat à l'égard des différentes mesures mises en œuvre et d'identifier des pistes de solution permettant d'améliorer le bilan des piétons.

Le présent document dresse dans un premier temps, l'état de situation réalisé par la Table provinciale de concertation sur les piétons relativement au bilan routier, à l'environnement routier, à la prévention ainsi qu'à la législation, au contrôle, et à la dissuasion. Par la suite, le document présente des activités réalisées au Québec qui prennent en compte la sécurité des piétons.

## **2 TABLE PROVINCIALE DE CONCERTATION SUR LES PIÉTONS**

Fortement préoccupé en regard de la problématique « piéton » sur son territoire, où l'on observe chaque année que plus de 50 % des décès survenus lors d'accident routier sont des piétons (environ 25 piétons décédés), le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) a mis sur pied en 2005 une Table provinciale de concertation sur les piétons.

La Table avait pour objectif de soumettre des recommandations visant à améliorer la sécurité des piétons et à réduire le bilan routier en diminuant le nombre de décès et de blessés piétons. Il incombait à la Table de mettre en relief le portrait global de la problématique piéton au Québec et particulièrement à Montréal et ensuite, d'inventorier les moyens de la contrer.

Les partenaires en sécurité du SPVM participe à cette Table, dont le ministère des Transports, la Sûreté du Québec, la Société de l'Assurance automobile du Québec, l'Association des directeurs de police du Québec, le ministère de la Sécurité publique, le ministère de la Santé et des Services sociaux, la Fédération de l'âge d'or du Québec ainsi que les services de police de Longueuil, Sherbrooke et de Laval.

Après avoir brossé un portrait de la situation à l'égard du bilan des piétons au Québec et des différentes actions déjà mises en œuvre pour améliorer la situation, les membres de la Table de concertation provinciale sur les piétons ont proposé des avenues de solutions qui reflètent le caractère multidimensionnel de la problématique de la sécurité des piétons.

En effet, cette problématique requiert des actions touchant l'environnement routier, l'éducation et la sensibilisation, la législation et les sanctions ainsi que les moyens de contrôle et de dissuasion. Cette approche intégrée en sécurité routière est connue sous le nom des « 3<sup>E</sup> » en anglais (*Education, Engineering, Enforcement*) et vise à régler les problématiques de façon durable. C'est donc à partir des lacunes constatées qu'il est possible d'accentuer les actions déjà entreprises relativement aux trois dimensions identifiées ou encore, d'aller de l'avant par de nouveaux moyens.

L'état de situation réalisé par la Table provinciale de concertation sur les piétons relativement au bilan routier, à l'environnement routier, à la sensibilisation des usagers ainsi qu'au contrôle et à la dissuasion est présenté dans le texte qui suit.

### 3 LE BILAN PIÉTONS

Au Québec, après les occupants d'automobiles et de camions légers, les piétons occupent le deuxième rang pour le nombre de victimes décédées, soit 13 % de l'ensemble des victimes décédées sur la route [1]. Entre 2000 et 2004, le bilan des piétons sur l'île de Montréal représente 27 % des piétons décédés au Québec.

La région administrative de Montréal est de loin celle où il y a le plus de victimes piétons en raison de sa population nombreuse tant en nombre de piétons que de conducteurs de véhicules automobiles. Environ cinq piétons par jour sont blessés légèrement, gravement ou mortellement à la suite d'un accident sur le réseau routier. Avec une moyenne de 25 piétons qui décèdent par année, les piétons représentent 44% des décès sur l'ensemble du réseau routier montréalais.

Par ailleurs, en 2004, près de la moitié des victimes piétons (46 %) proviennent de cette région où vit le quart de la population du Québec. C'est pourquoi, le taux de victimes piétons de la région administrative de Montréal (90,8 victimes par 100 000 habitants) est presque le double du taux moyen de l'ensemble du Québec (49,3 victimes par 100 000 habitants).

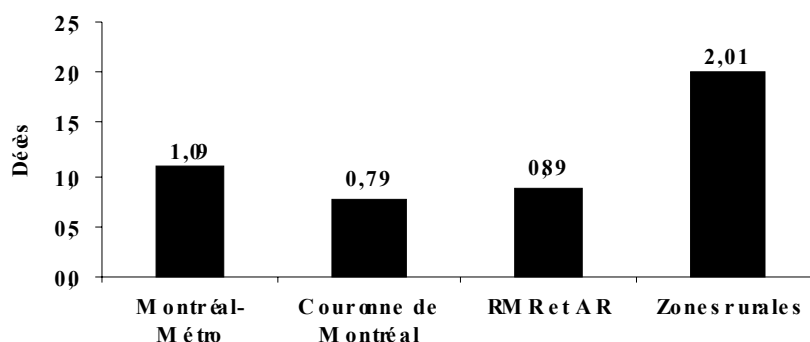
Chaque année au Québec, environ 3 800 piétons subissent des blessures ou décèdent lors d'un accident routier [2]. Une centaine de personnes y perdent la vie et environ 500 autres sont grièvement blessés. Sensibles à cette problématique à l'égard des piétons, les municipalités du Québec tout comme le ministère des Transports mettent en œuvre des moyens en vue d'améliorer la sécurité des piétons. La situation est particulièrement préoccupante pour la Ville de Montréal où on observe chaque année que plus de 50 % des décès survenus lors d'accident routier sont des piétons.

Pour la période 2000-2004, il y a en moyenne chaque année 90 piétons qui sont tués lors d'un accident, 514 qui sont blessés gravement et 3 198 qui sont blessés légèrement. Le nombre de décès de piétons a diminué de 12,1 % en 2004 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (1999-2003); chez les blessés graves, une réduction de 0,4 % est observée. Dans la région administrative de Montréal par contre, les décès ont augmenté de 7,4%; chez les blessés graves, l'augmentation est de l'ordre de 25%.

Au Québec, en comparant le taux annuel moyen de décès de piéton par zone géographique pour la période 2000-2004, on constate à la figure 1 que c'est dans les zones rurales que le taux de décès est le plus important, soit 2,01 décès par 100 000 habitants. Il se situe à 1,09 décès par 100 000 habitants dans la zone géographique de Montréal-Métro.

Figure 1

Taux annuel moyen de décès par 100 000 habitants chez les piétons au Québec, selon la zone géographique, pour la période 2000-2004



La zone géographique de Montréal-Métro est définie comme étant la communauté urbaine de Montréal, Laval et la municipalité régionale de comté de Champlain, et on y retrouve 34 % de la population du Québec, alors que la couronne de Montréal comprend les autres municipalités de la région métropolitaine de recensement de Montréal. On y compte 12 % de la population du Québec. Pour leur part, les régions métropolitaines et les agglomérations de recensement (RMR et AR) regroupent 28 % de la population et représentent les autres régions comme par exemple Québec, Sherbrooke ou Magog et Matane. Les zones rurales représentent toutes les autres municipalités du Québec et on y retrouve 26 % de la population.

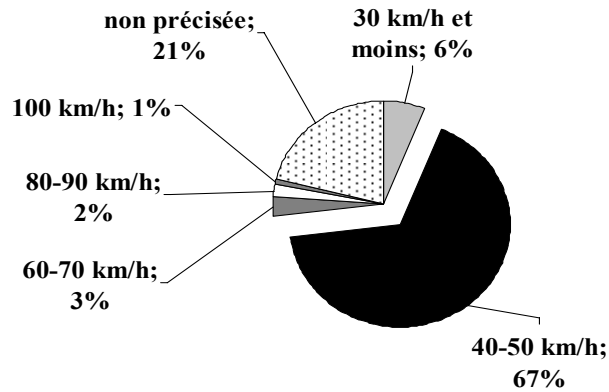
### **3.1 Accidents de piétons selon le type de réseau, la vitesse maximale et le type de milieu environnant**

La majorité des accidents impliquant un piéton ont lieu sur le réseau routier municipal (89%). Le réseau principal (routes numérotées de 100 à 199) et secondaire (routes numérotées de 200 à 399) regroupent respectivement 7% et 3% de ces accidents.

Seulement 1% des accidents impliquant un piéton surviennent sur les autoroutes (routes numérotées de 1 à 99), là où il leur est interdit de circuler.

**Figure 2**

**Accidents impliquant un piéton  
Répartition selon la vitesse (Québec, 2000-2004)**



Comme le montre la figure 2, près de 67% des accidents de piétons surviennent dans les zones de 40-50 km/h. Par ailleurs, 51% des accidents de piétons surviennent en milieu d'affaires et commercial, 34% en milieu résidentiel et 5% en milieu scolaire.

### **3.2 Localisation des accidents**

A Montréal, la majorité des accidents de piétons se produisent sur la chaussée à l'intersection (47 %) ou entre deux intersections (33 %); 5 % des accidents arrivent sur les terrains des centres commerciaux.

Les accidents piétons dans la région administrative de Montréal ont lieu en grande partie dans les secteurs denses où la marche est fortement utilisée et où les conflits avec les automobiles sont nombreux. Un nombre très important de piétons sont blessés le long des artères (55%) et aux sites générateurs de déplacements comme les stations de métro et les corridors commerciaux. [3]

### **3.3 Victimes piétons selon le mois de l'année**

La répartition mensuelle de l'ensemble des victimes piétons [4] révèle habituellement un nombre plus élevé de victimes au cours des mois d'octobre, novembre et décembre.

## **4 AMÉNAGEMENTS POUR L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS**

La sécurité influence grandement la pratique de la marche: les innombrables situations dangereuses entre usagers de la route engendrent une insécurité dissuadant de recourir aux modes de transport actif comme la marche. Par ailleurs, la problématique de sécurité des piétons en est une principalement des milieux urbains, dans lesquels on retrouve une mixité importante des différents modes de transport (auto, marche, vélo, transport en commun).

Tant pour le réseau qui relève du ministère des Transports que pour celui sous la responsabilité des municipalités, la sécurité des piétons, dans la réalisation des aménagements routiers, est toujours prise en compte. Les actions des gestionnaires de réseaux visent à améliorer la sécurité des piétons en privilégiant des aménagements routiers qui soient sécuritaires pour ces usagers. Une attention particulière est portée aux intersections et aux zones scolaires.

Les aménagements peuvent être conçus exclusivement pour la circulation automobile, comme les autoroutes où la circulation des piétons y est interdite. A contrario, ils peuvent être entièrement dédiés aux piétons, comme les rues et les places piétonnes dans lesquelles la circulation automobile est limitée ou empêchée. Dans ces deux cas, les taux d'accidents piétons sont généralement très faibles. Par ailleurs, à l'exception des parcs, les espaces entièrement dédiés aux piétons sont peu nombreux et très localisés dans l'ensemble des espaces publics des villes québécoises.

Étant donné la vulnérabilité du piéton face à l'automobile, la sécurité des piétons le long de ces corridors est donc dépendante des aménagements de la voie publique qui permettent une certaine cohabitation des déplacements piétons et des déplacements motorisés, notamment par une gestion des conflits entre les deux modes.

Il faut éliminer tous les obstacles qui réduisent la visibilité ; le piéton doit voir et être vu par les conducteurs. L'aménagement d'avancée de trottoir a le double effet d'améliorer la visibilité réciproque piéton/véhicule et de réduire la distance de traversée. Les îlots de refuge, les bandes centrales et la réduction de la largeur des voies constituent également des solutions afin de raccourcir les traversées. De plus, il faut assurer la continuité des cheminements. Cela suppose de dégager de tout obstacle une largeur suffisante sur les trottoirs mais également de bien positionner les traversées et de prévoir des abaissements de trottoir.

Plus particulièrement en milieu urbain, on a pu constater que les aménagements pour les piétons sont inégaux à travers un même territoire. En effet, les infrastructures routières ont été construites à des périodes différentes et la connaissance dans le domaine de la sécurité des piétons s'est affinée avec le temps. Dans les années 50, plusieurs rues existantes des villes furent élargies pour faciliter la circulation automobile et les nouvelles rues étaient conçues avec des gabarits généreux pour l'automobile. Aujourd'hui la tendance est plutôt de rationaliser l'espace de la voirie pour trouver un meilleur équilibre entre les usages (marche, vélo, auto, transport en commun). Chaque année plusieurs axes de circulation font l'objet d'un réaménagement et généralement les techniques connues pour atténuer les risques d'accidents piétons sont utilisées.

Par contre, on constate des sites nouvellement traités qui manquent de cohérence dans l'aménagement ou encore qui n'incluent pas toutes les mesures connues permettant de réduire d'avantage les risques. Il est fréquent de constater, dans plusieurs municipalités du Québec, des axes de circulation dépourvus de trottoirs ou avec des trottoirs discontinus, des rues non éclairées, des traversées d'agglomération non traitées qui favorisent des vitesses élevées de la circulation automobile. Des considérations techniques ou économiques pourraient expliquer ces choix. Il semble donc que la circulation et la sécurité des piétons, bien que considérées, ne soient pas traitées de manière exhaustive dans la conception ou le réaménagement des axes de circulation.

Préférentiellement, il faut intervenir sur une grande partie des infrastructures routières municipales pour que l'aménagement des rues contribue, avec l'éducation et la

répression, à réduire d'avantage et de façon significative le nombre de piétons victimes d'accident de la route au Québec. Étant donné les investissements majeurs que cela nécessite, une telle stratégie n'est pas envisageable à court terme. Il est donc primordial que tout nouveau développement ou réaménagement d'axe de circulation contienne de manière systématique les mesures les plus efficaces pour réduire les risques d'accidents piétons. De fait, une attention particulière devrait être portée :

- Le long des rues commerciales et des artères;
- Aux intersections;
- Aux centres-villes et aux pôles d'attraction;
- Aux quartiers résidentiels;
- Aux abords des infrastructures du transport en commun : arrêts d'autobus, terminus, stations de métro et gares de train.

Les aménagements qui favorisent la sécurité des piétons agissent essentiellement sur:

- La vitesse adoptée par les automobilistes – la probabilité de survie du piéton en cas d'impact est de 50% à 50 km/h alors qu'elle est de 90% à 30 km/h;
- Les volumes de circulation – une réduction des volumes permet de réduire l'exposition au risque;
- Le nombre de points de conflits;
- La gestion des conflits aux intersections;
- Les attentes des piétons et des automobilistes – cohérence entre l'aménagement et l'environnement, dégagement des champs de visibilité dans les zones de conflits, compréhension des messages.
- La visibilité et la lisibilité des aménagements..

Parmi ces éléments, on compte :

- Les passages pour piétons
- Les aménagements le long des axes de circulation
- Les aménagements aux intersections
- Les aménagements dans les quartiers sensibles (mesures de modération de la circulation)
- Les autres aménagements

## **5 L'ÉDUCATION ET LA SENSIBILISATION**

La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), qui est responsable des actions de prévention et de sensibilisation qui ont un impact sur le comportement des usagers, mène annuellement diverses actions visant à sensibiliser les piétons et les automobilistes à la sécurité routière.

Le SAAQ sensibilise les piétons aux règles de sécurité routière depuis le milieu des années 80. À la suite d'une entente avec le ministère de l'Éducation, elle s'est introduite dans les écoles primaires en distribuant des trousse de promotion au début des années 90. En 1994-95, elle s'est lancée dans une campagne auprès des piétons adultes. Au cours des années suivantes, elle a fait des campagnes régionales en ciblant les villes de Montréal et de Québec.

Les statistiques révèlent qu'une grande proportion des accidents impliquant des piétons survient dans les zones où la limite de vitesse est de 50 km/h ou moins. La Société a donc concentré ses actions de sensibilisation destinées aux piétons dans les agglomérations urbaines, là où le potentiel d'amélioration du bilan routier est le plus grand. C'est la raison pour laquelle, pendant quelques années, le message a porté sur l'importance pour les piétons de traverser aux intersections.

En 2001 et 2002, la stratégie des campagnes visait à sensibiliser simultanément les piétons et les conducteurs en faisant porter le message sur une plus grande vigilance de la part de ces deux types d'usagers.

En 2003, la campagne de sensibilisation «**Je pense piétons**» était associée à l'entrée en vigueur du virage à droite au feu rouge.

En 2004, la campagne «**Chemin faisant vers la rentrée**» portait uniquement sur les déplacements à pied et visait les jeunes de 5 à 14 ans. Elle a été reprise en 2005 en traitant les trois modes de déplacement (à pied, à vélo, en transport scolaire).

Les campagnes de sensibilisation constituent une composante essentielle et indissociable d'une stratégie globale de sécurité routière portant sur les éléments suivants : Législation–Éducation/sensibilisation–Contrôle.

## **6 LE CONTRÔLE ET LA DISSUASION**

L'intervention et le contrôle policier sont des composantes fondamentales dans l'élaboration d'une stratégie en sécurité routière. Au Québec, les interventions policières en matière de sécurité des piétons s'articulent autour de stratégies d'action préventives et répressives. Les moyens utilisés sont identifiés selon les objectifs recherchés par l'intervention. Par exemple, lorsqu'il s'agit de faire connaître aux piétons et aux automobilistes les règles de sécurité pour favoriser l'acquisition de bons comportements, les policiers optent pour la mise en œuvre d'activités de prévention telles que :

- Rencontres de sensibilisation auprès des clientèles cibles,
- Activités de prévention aux intersections et ou endroits problématiques;
- Remise de dépliants et contact avec les usagers;
- Diffusion de communiqués de presse dans les journaux locaux et nationaux;

Or, l'analyse du bilan des interventions en matière de sécurité routière nous force à admettre que la sécurité des piétons n'est pas ancrée dans la culture policière au Québec et s'inscrit rarement au rang des activités quotidiennes prioritaires des patrouilleurs. Force est de constater qu'il est difficile de faire respecter la réglementation dans un contexte où il n'y a pas de consensus social à l'égard de la sécurité des piétons.

Lorsque les policiers interviennent auprès des piétons, ils ont à composer avec les grands espaces qui leur permettent de traverser un peu n'importe où. Il devient très difficile pour le policier d'amener un piéton à traverser à un carrefour lorsque la distance entre les intersections est grande et qu'il n'existe aucun obstacle physique pour l'empêcher d'effectuer une traversée non réglementaire. De plus, à certains endroits, le marquage sur la chaussée et la signalisation ne sont pas toujours adéquats.



Les conditions hivernales atténuent l'efficacité du marquage au sol. Lorsque la chaussée est enneigée, le marquage est moins visible de sorte que les piétons sont moins portés à utiliser les passages piétonniers. Ils préfèrent traverser entre deux intersections où ils se disent mieux protégés.

Malgré plusieurs contraintes pour améliorer la sécurité des piétons, les policiers interviennent tout de même de différentes façons. Cependant, il est permis d'affirmer que l'ampleur du problème est plus grande que les efforts consentis en matière de contrôle et de dissuasion par les divers intervenants.

## **7 GUIDE D'IMPLANTATION DE TRAJETS FAVORISANT LES DÉPLACEMENTS ACTIFS ET SÉCURITAIRES VERS L'ÉCOLE.**

Le Guide d'implantation de trajets favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école est présentement en cours d'élaboration. Il constituera un guide technique à l'intention des municipalités afin de les soutenir dans l'implantation de trajets favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire.

Il est reconnu que les écoliers sont plus vulnérables que les autres usagers de la route :

- ils sont plus petits et leur champ de vision est restreint;
- ils ont du mal à évaluer les distances et à déterminer la provenance des bruits;
- ils sont plus distraits et plus impulsifs;
- ils sont davantage victimes d'accidents de la route.

En 2005, 3 923 piétons ont été tués ou blessés dans un accident de la route au Québec [5]. De ce nombre, 576 étaient des jeunes de moins de 14 ans.

Or, le guide fournira un outil pour l'ensemble des municipalités du Québec afin que celles-ci puissent identifier, analyser et aménager au besoin, en collaboration avec les intervenants du milieu, des trajets favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école.

Dans le contexte où on désire favoriser les déplacements actifs, des efforts de sensibilisation sont déployés et visent à faire redécouvrir le potentiel de la marche et du vélo.

Ainsi, le guide présentera une technique permettant d'identifier et de sélectionner des trajets scolaires. Cette activité devra prendre en compte les différents milieux que l'on identifie comme milieu physique, milieu humain et milieu routier. Alors que le premier consiste à caractériser l'occupation de l'espace, le second identifie les chemins empruntés en considérant la présence de personnes secours comme les brigadiers scolaires le long du chemin et finalement, le troisième concerne la circulation et les accidents qui surviennent.

Les jeunes écoliers n'ayant pas conscience des risques, il importe, a priori, de procéder à l'identification de la nature des dangers et des obstacles aux déplacements actifs. Cette opération jumelée à un diagnostic de sécurité routière permet d'identifier des tracés potentiels et les solutions applicables à chacun. La prise en compte des conflits existants, de la vitesse pratiquée et de la visibilité est essentielle.

Le guide porte également une attention particulière à l'implantation du trajet. Faire vivre le projet constitue un travail de concertation. L'éducation, l'information, la sensibilisation, la promotion et finalement l'évaluation représentent des activités essentielles aux succès des trajets identifiés.

## **8 LE VIRAGE À DROITE AU FEU ROUGE**

Depuis le 13 avril 2003, le virage à droite au feu rouge (VDFR) est autorisé sur l'ensemble du territoire québécois, à l'exception de l'île de Montréal. Des projets pilotes étaient en cours dans cinq régions du Québec depuis janvier 2001. Tout au long de cette période pilote, les projets ont fait l'objet d'une évaluation dont les principaux critères étaient basés sur les temps d'attente et de déplacement, l'analyse des accidents, l'étude des comportements et la réalisation de sondages.

À la suite de l'engagement du ministère des Transports et de ses partenaires d'assurer une mise en œuvre sécuritaire du VDFR, un suivi des différents aspects entourant cette manœuvre a été effectué au cours de la première année suivant son entrée en vigueur. Plus particulièrement, les données relatives aux accidents, aux infractions et à l'évolution des comportements ont fait l'objet d'un suivi régulier afin de s'assurer que l'implantation de cette nouvelle manœuvre soit conforme aux orientations de la sécurité routière.

Lors de la mise en œuvre du virage à droite au feu rouge, le Ministère étant préoccupé par la sécurité des piétons, plusieurs actions ont été réalisées :

- Publication des premières normes québécoises sur l'installation de systèmes de feux de piétons avec décompte numérique pour faciliter la traversée des piétons et harmoniser le type d'équipement installé par les gestionnaires de réseaux routiers;
- Publication des premières normes québécoises sur l'installation de systèmes de signaux sonores pour sécuriser la traversée des personnes ayant une déficience visuelle et harmoniser le type d'équipement installé par les gestionnaires de réseaux routiers;
- Aide financière de 2,5 M\$ accordée aux municipalités par la société Infrastructure-Transport pour l'achat d'équipement et qui souhaitent installer des feux pour piétons à décompte numérique et des signaux sonores pour les personnes ayant une déficience visuelle.

L'autorisation du VDFR au Québec a permis de revoir la qualité des équipements tels que les feux pour piétons qui étaient en place et de s'assurer qu'ils répondaient au besoin concernant la sécurité des piétons.

De toute évidence, l'introduction du VDFR a engendré une augmentation du nombre d'accidents aux carrefours à feux puisqu'on a introduit un mouvement qui n'existait pas auparavant aux carrefours. Cependant, et à la lueur du suivi des accidents réalisé à la suite de l'entrée en vigueur de la manœuvre du VDFR, il a été vérifié que la proportion des accidents liés au VDFR est faible par rapport à d'autres types d'accidents qui surviennent dans un autre contexte sur le réseau routier. En effet, ils représentent 0,18 % (soit 18 accidents sur 10 000) de tous les accidents pour la même période [6]. Ce pourcentage est comparable à ceux des autres administrations routières en Amérique du Nord où l'on observe aussi un pourcentage d'accidents liés au VDFR de moins de 1 % par rapport à tous les accidents.

## **9 CHARTE DU PIÉTON DE LA VILLE DE MONTRÉAL**

Dans le contexte de la préparation de son Plan de transport, la Ville de Montréal a élaboré une charte du piéton plaçant ainsi ce dernier au cœur de ses priorités. Par cette charte, qui est présentement en processus d'adoption, l'administration municipale veut reconnaître la primauté du piéton dans l'espace urbain et en même temps la nécessité, pour le piéton, d'adopter des comportements sécuritaires en respectant notamment le Code de sécurité routière. Bien entendu, aucune mesure ne sera ultimement efficace si les piétons n'assument pas leur part de responsabilité et ne mettent pas fin au non-respect généralisé du Code de sécurité routière. Par ailleurs, la Charte du piéton interpelle un engagement mutuel entre, d'une part, la Ville et ses partenaires, incluant le Service de la police et d'autre part, les citoyens.

## **10 ORIENTATIONS**

Les travaux de la Table de concertation provinciale sur les piétons ont permis de cibler différentes mesures. Les mesures identifiées ont notamment pour objectif de :

- Développer une culture de respect et de courtoisie envers les piétons afin d'augmenter leur sécurité;
- Renforcer l'application du Code de la sécurité routière du Québec;
- Clarifier et simplifier les règles de circulation s'adressant aux piétons;
- Garantir une signalisation et des infrastructures de qualité;
- Promouvoir un virage en faveur du transport en commun et du transport actif pour améliorer la santé publique;
- Prendre les dispositions nécessaires pour engager dans l'action tous les acteurs en sécurité routière.

Différents champs d'action sont concernés au regard de l'atteinte de ces objectifs. En effet, l'amélioration de la sécurité des piétons et la réduction du nombre de victime piétons dans les accidents routiers nécessitent la mise en place d'une stratégie qui se décline en différents volets dont la sensibilisation et l'éducation, la législation et la réglementation, le contrôle et la dissuasion ainsi que l'environnement routier.

## **11 CONCLUSION**

Au cours des dernières années, les municipalités du Québec et le ministère des Transports ont travaillé à la mise en œuvre de différentes mesures en vue d'améliorer la sécurité des piétons. Néanmoins, chaque année, environ 3 800 piétons subissent des blessures ou décèdent lors d'un accident routier. La situation est particulièrement préoccupante pour la Ville de Montréal où on observe chaque année que plus de 50 % des décès survenus lors d'accident routier sont des piétons.

Pour mieux connaître la problématique de la sécurité des piétons, il faudrait situer le bilan dans le contexte de l'évolution de la pratique de la marche, une activité bénéfique pour la santé. Or, au Québec, la marche ayant perdu du terrain, la relative stabilité du nombre de piétons blessés peut difficilement être qualifiée de succès.

En offrant des conditions sécuritaires de déplacements tout en intégrant de façon harmonieuse les réseaux de transport à l'espace urbain en priorisant le piéton lors de la conception et de l'aménagement de l'environnement public, les gestionnaires de réseaux

contribuent à l'amélioration de la sécurité des déplacements piétons tout en favorisant la marche comme déplacement.

Pour atteindre les objectifs de réduire le nombre de décès et de blessés piétons, les mesures mises en œuvre doivent s'inscrire dans une stratégie plus globale qui inclue notamment l'amélioration de l'environnement routier, la sensibilisation et l'éducation de même que la législation et la réglementation.

## **RÉFÉRENCES**

1. Société de l'Assurance automobile du Québec, Bilans routiers annuels
2. *Id.*
3. Ville de Montréal, Plan de Transport de Montréal – portrait et diagnostic, Montréal, juin 2005
4. Société de l'assurance automobile du Québec, Bilans routiers de 2000 à 2004.
5. Société de l'assurance automobile du Québec, Bilan routier 2005
6. Comité consultatif et de suivi de la mise en œuvre sécuritaire du virage à droite au feu rouge, Rapport du Comité, Québec, juillet 2004.