

Les problèmes de sécurité pour les piétons et cyclistes sont bien connus : non-respect des passages piétonniers, difficile partage de la route entre véhicules et cyclistes, vitesse excessive, infractions au code de sécurité routière à proximité des écoles, etc.

L'occasion est idéale pour repenser la place qu'occupent les piétons et les cyclistes sur le réseau routier et renforcer leur sécurité.

SÉCURITÉ DES PIÉTONS ET CYCLISTES SUR LE RÉSEAU ROUTIER

POURQUOI PRIORISER LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS ET CYCLISTES ?

Les piétons et les cyclistes sont plus vulnérables sur les routes que les occupants de véhicules à moteur. Ils ne disposent d'aucune protection physique (à part le casque de vélo) et sont directement exposés à l'énergie diffusée lors d'une collision avec un véhicule. Selon la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), la probabilité de décès est deux fois plus élevée chez les piétons que chez les occupants de véhicules à moteur impliqués dans un accident de la route [1].

Plusieurs facteurs comme le volume de circulation et la vitesse des véhicules contribuent à augmenter le risque de collision et de blessures graves. Plus le débit de circulation automobile (volume) est élevé, plus le risque d'accident est grand. Cette probabilité de survenue d'une collision augmente chez les conducteurs en fonction du nombre de kilomètres parcourus. De leur côté, les usagers vulnérables (piétons et cyclistes) qui cohabitent avec un plus grand nombre de véhicules sont davantage à risque de collision [2]. Le risque de collision dépend également de la vitesse du véhicule. Plus la vitesse est élevée, plus le champ visuel de l'automobiliste est réduit (figure 1) et plus la distance d'arrêt augmente.

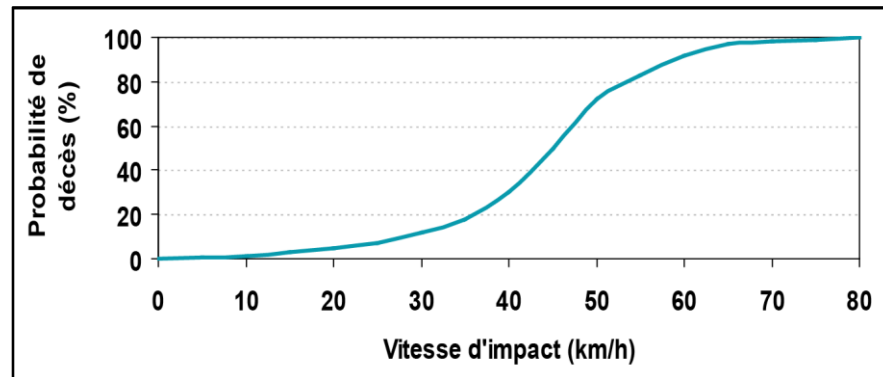
Figure 1. Vitesse et champs visuels



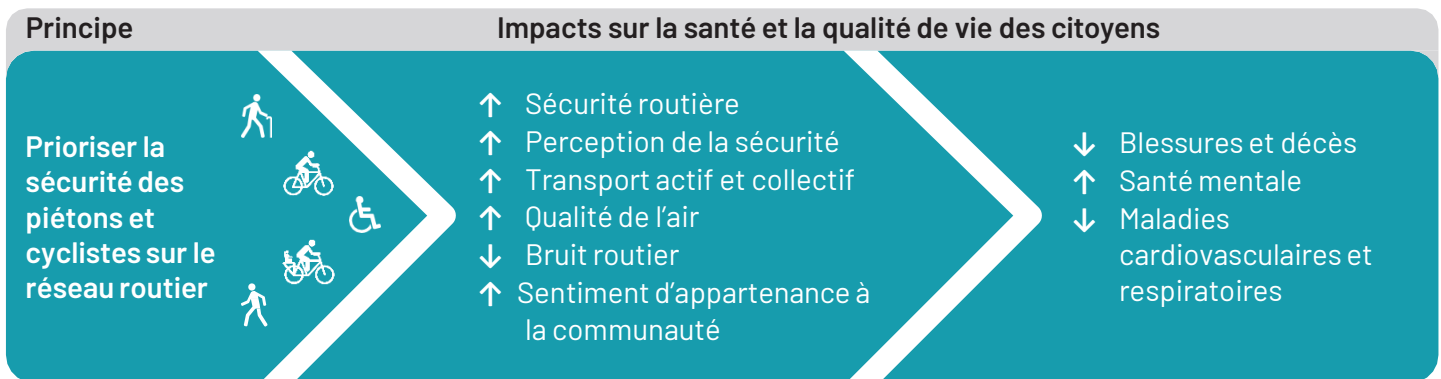
Source : DSPu Montérégie.

Par ailleurs, la vitesse a un impact significatif sur la gravité des blessures et la probabilité de décès lors d'une collision. À une vitesse de 65 km/h, les chances de survie du piéton ne sont que de 25 % alors qu'à 30 km/h, la probabilité de survie atteint 90 % (figure 2).

Figure 2. Probabilité de décès d'un piéton, selon la vitesse d'impact



Source : Ashton, S. J., 1982. A preliminary assessment of the potential for pedestrian injury reduction through vehicle design. SAE, Technical Paper 801315.



BÉNÉFICES POUR LA MUNICIPALITÉ ET LA COMMUNAUTÉ

Aménager le réseau routier pour une meilleure sécurité des piétons et des cyclistes à l'échelle d'un secteur :

- Diminue le nombre de collisions et la gravité des blessures sur le territoire grâce à des trajets plus sécuritaires et plus attrayants pour l'ensemble des usagers ;
- Attire des jeunes familles ou de nouveaux résidents en quête d'un quartier sécuritaire et paisible ;
- Permet une meilleure cohabitation des modes de transport ;
- Diminue le recours à l'automobile ;
- Incite plus de citoyens à marcher pour aller au travail et à l'école, ou vers les services de proximité ;
- A un impact positif sur la fréquentation des commerces, des services de proximité et des terrasses.

INTERVENTIONS À PRIVILÉGIER

PRIORISER LES USAGERS LES PLUS VULNÉRABLES LORS DE LA CONCEPTION ET DE LA RÉFECTION ROUTIÈRES

La rue doit être conçue pour répondre aux besoins de tous les usagers de la route en respectant certains principes qui visent un partage de l'espace routier de façon équitable. Toutefois, lors de la réfection ou de l'aménagement du réseau routier, il faut s'assurer que les aménagements priorisent d'abord la sécurité des usagers les plus vulnérables sur nos routes : piétons, aînés, enfants et personnes à mobilité réduite (figure 3). Ceci comprend notamment l'ajout de mesures physiques visant l'apaisement de la circulation ainsi que des infrastructures sécuritaires pour les piétons et pour les cyclistes (voir encadré).



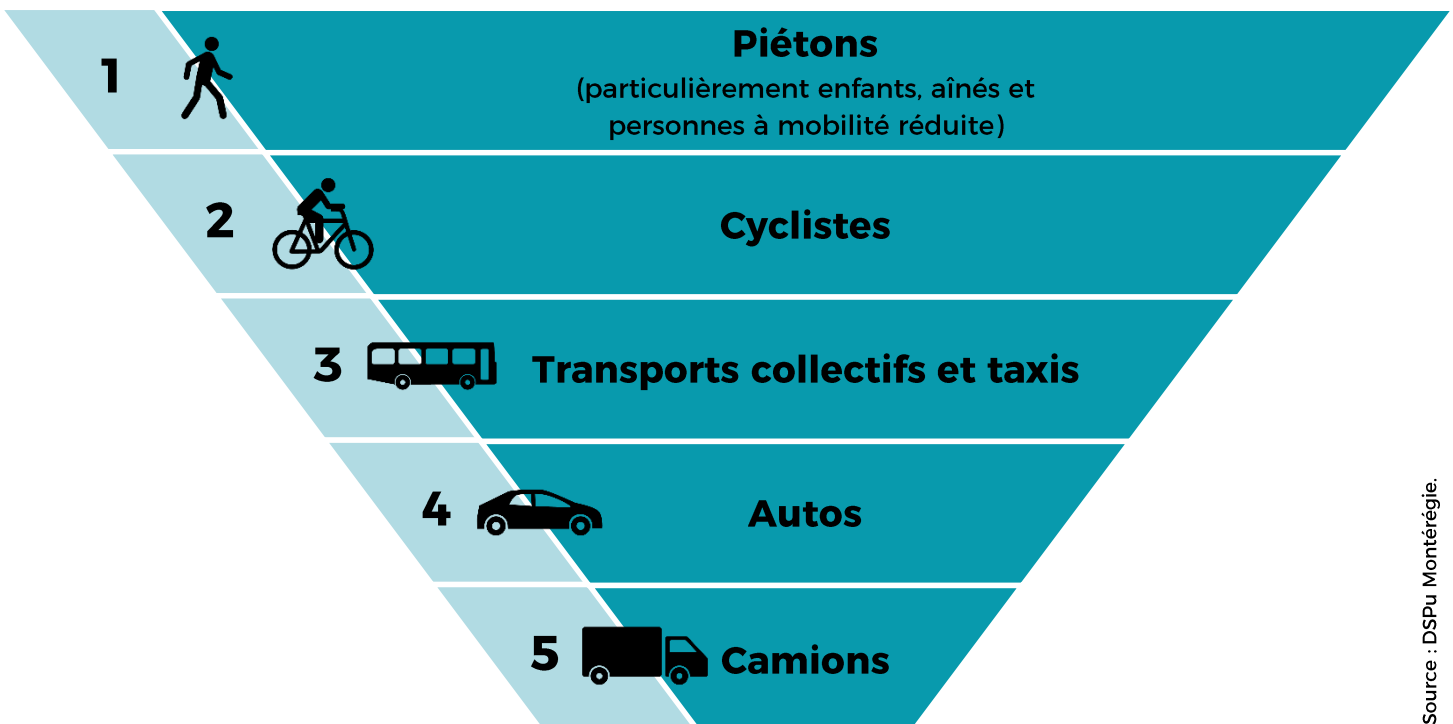
POUR ALLER PLUS LOIN !

FICHES
INTERVENTIONS

- [Infrastructures sécuritaires pour cyclistes](#)
- [Infrastructures sécuritaires pour piétons](#)
- [Apaisement de la circulation](#)

Consultez l'ensemble des fiches de notre collection [ici](#)

Figure 3. Priorité dans la mobilité et les aménagements routiers



Source : DSPu Montérégie.



Intervenir en priorité dans les secteurs défavorisés (plus pauvres), car le risque de collision y est plus grand en raison d'un environnement routier engendrant un volume et une vitesse élevés des véhicules. Par exemple, le débit de la circulation automobile, surtout de transit, et le nombre d'artères y sont plus élevés qu'en milieux favorisés.

Implanter une politique de rue complète

Une politique de rue complète¹ vise un engagement politique de la municipalité ou de la municipalité régionale de comté (MRC) à développer le réseau routier en milieu urbain en respectant certains principes qui visent un partage de l'espace routier de façon équitable entre tous les usagers.

Rue partagée

Une rue partagée² est une rue où l'ensemble des usagers de la route cohabitent dans le même espace routier sans séparation physique et sur laquelle les règles de circulation diffèrent des autres rues. Par exemple :

- Le piéton est autorisé à circuler et à traverser la chaussée à tout moment à l'endroit de son choix ;
- Le conducteur d'un véhicule routier doit limiter sa vitesse à 20 km/h et céder en tout temps le passage aux piétons.

S'engager dans une approche Vision Zéro

Personne ne devrait décéder ou être gravement blessé en se déplaçant dans les rues. C'est ce que la Vision Zéro³ suggère pour améliorer la sécurité de tous les usagers de la route : piétons, cyclistes, conducteurs et passagers de tous les âges et de toutes les conditions. La stratégie Vision Zéro accident grave ou mortel vise donc à agir au niveau de la planification, la conception et la réfection des infrastructures, mais aussi des dispositions réglementaires, de l'éducation et de la sensibilisation.

Approche traditionnelle	Approche Vision Zéro
Se concentre sur tous les accidents	Se concentre sur les décès et blessés graves
Suppose un comportement humain type (parfait)	Reconnaît que les humains sont faillibles et vulnérables
Place la responsabilité sur l'utilisateur	Assure un partage de la responsabilité entre les concepteurs, gestionnaires, décideurs et utilisateurs du système
Priorise les lieux « accidentogènes »	Est une approche globale, systémique

RESSOURCES



LE SAVIEZ-VOUS ?

Les Centres intégrés de santé et de services sociaux (CISSS) peuvent vous accompagner pour rendre vos communautés plus saines et faire des choix qui auront un impact positif sur la qualité de vie de vos citoyens.



[Contactez-nous!](#)

¹ Consultez le site completestreetsforcanada.ca (en anglais) pour en savoir plus les politiques de rues complètes au Canada.

² Consultez le *Guide d'application - Rue partagée* du Ministère des transports du Québec. Document PDF : bit.ly/48VVgmr

³ Approfondissez le sujet avec la *Fiche n° 6 - Vision zéro, une nouvelle stratégie de sécurité routière* réalisée par le Centre d'écologie urbaine de Montréal. Document PDF : bit.ly/2T4yxzQ

Outils



Fiche n° 6 : Vision Zéro, une nouvelle stratégie de sécurité routière

Centre d'écologie urbaine de Montréal

Document PDF : bit.ly/36KZahu



Mémoire dans le cadre des consultations sur la sécurité routière

Directions de santé publique de la Montérégie et de l'Estrie, 2017

Document PDF : bit.ly/49qyVxXf



Boîte à outils : Rue complète

Complete Streets for Canada

Site Web (en anglais) : completestreetsforcanada.ca

Soutien financier



Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains

MTQ

Page Web : bit.ly/2jlhsZE



Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière

MTQ

Page Web : bit.ly/2zDs726

Organismes



Ministère des Transports du Québec

Partenaire lorsque la route concernée est sous la juridiction provinciale.

Site Web : transports.gouv.qc.ca

Citation suggérée :

Direction de santé publique de la Montérégie. (2020). *Fiche thématique – Sécurité des piétons et cyclistes sur le réseau routier*. Répertoire de fiches pour des communautés saines et durables. Longueuil : Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Centre. 5 p.

Références :

1. Société de l'assurance automobile du Québec. (2015). *Bilan routier 2015*. Repéré à <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/bilan-routier-2015.pdf>
2. Morency Patrick, Judith Archambault, Marie-Soleil Cloutier, Mathieu Tremblay, & Céline Plante. (2015). *Major urban road characteristics and injured pedestrians: A representative survey of intersections in Montréal, Quebec*. Canadian Journal of Public Health, 106(6), p. 388-394.

Centre intégré
de santé et de
services sociaux de
la Montérégie-Centre



DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DE LA MONTÉRÉGIE