

# Synthèse des recommandations

## La sécurité routière doit devenir un droit fondamental

Se déplacer est une activité essentielle et quotidienne pour tout être humain. Malgré son aspect fondamental, notre société semble tolérer dans cette activité un niveau de risque qui serait jugé inacceptable dans bien d'autres sphères de notre vie. Il y a 40 ans, les Québécois ont inscrit le droit à la santé et à la sécurité en milieu de travail dans leur Charte des droits et libertés. Ils ont fait adopter une loi qui vise à éliminer à la source les risques pour la santé et la sécurité des travailleurs (article 2 de la *Loi sur la santé et la sécurité du travail*). Il est temps de faire de même en sécurité routière. La banalisation des morts et des blessés de la route a assez duré!

### Vision zéro victime sur nos routes et nos rues

La société québécoise doit, dans la même logique que celle qui prévaut en matière de sécurité au

travail, et avec le même sérieux, viser l'élimination à la source des risques en sécurité routière. Cela impliquera des changements de mentalité, mais aussi des changements dans la façon d'aménager nos villes et nos rues, ainsi que dans nos priorités en matière de planification des transports.

### Le principe de prudence envers les usagers vulnérables

Tous les usagers de la route ne sont pas égaux en cas de collision. Parmi ceux-ci, les piétons sont les plus vulnérables. Face à une voiture roulant à 50 km/h, un piéton a 75% de risque de décès (à 30 km/h, ses chances de survie sont de 90%). Le droit de conduire un véhicule motorisé devrait donc être assujéti, dans le Code de la sécurité routière (CSR), à un devoir de prudence envers les usagers plus vulnérables.

### Recommandations générales

1. Inscrire le droit à la sécurité routière dans la Charte des droits et libertés du Québec;
2. Adopter une loi visant à éliminer à la source les risques pour la santé et la sécurité sur le réseau routier (Vision Zéro victime);
3. Inscrire le principe de prudence envers les usagers vulnérables au CSR;
4. Élargir l'interprétation de la notion de négligence criminelle dans le Code criminel;
5. Adopter une politique de mobilité durable qui favorise une diminution de l'usage de l'automobile et, par conséquent, une diminution de l'exposition aux risques;
6. Continuer à améliorer les normes de conception routière afin d'offrir à tous les types d'usagers de la route un accès sécuritaire à l'ensemble du réseau routier;
7. Amender le Guide de détermination des limites de vitesse de sorte qu'il favorise l'adoption de limites qui reflètent le milieu de vie souhaité plutôt que la configuration existante de la chaussée;
8. Faire campagne pour changer les normes sociales afin de lutter contre la banalisation des infractions de la route et afin de faire reconnaître qu'aucun mort sur la route n'est acceptable;
9. Favoriser un partage des données provenant des milieux policiers et hospitaliers concernant les incidents qui surviennent sur le réseau routier afin de mieux documenter ceux-ci;
10. Faciliter l'accès aux données en lien avec les infrastructures de transport et la sécurité routière, notamment via les ministères, les municipalités, la SAAQ et le bureau du coroner;
11. Introduire un processus consultatif dans le domaine des transports similaire à celui existant dans le domaine des affaires municipales (ex: zonage, plan d'aménagement, etc.).

## Enjeux piétons

Malgré le fait que nous sommes tous piétons à un moment ou un autre, force est de constater que les piétons se retrouvent souvent marginalisés dans un réseau routier priorisant la fluidité automobile. Les parcours des piétons sont souvent ponctués d'obstacles et mettent parfois leur sécurité en péril. La majorité des décès de piétons résultent d'une collision avec un véhicule motorisé.

### Faits saillants

Les faits qui suivent sont le fruit d'une analyse des données transmises à Piétons Québec par la SAAQ.

- 14 523 piétons ont été heurtés par un véhicule entre 2011 et 2015 au Québec, soit 8 piétons par jour;
- 254 piétons ont perdu la vie entre 2011 et 2015;
- La moitié des piétons décédés avaient 65 ans ou plus;
- 42% des collisions sont survenues sur des artères, où le volume et la vitesse de circulation sont élevés;
- 30% des décès sont survenus sur des routes numérotées dont le MTQ a la responsabilité;
- Les deux tiers des collisions sont survenues alors que le piéton tentait de traverser la chaussée;
- Dans seulement 10% des collisions, le piéton traversait à l'encontre de la signalisation;
- 13% des collisions et 5% des décès de piétons sont survenus sur un terrain de stationnement;
- Les véhicules lourds ont été impliqués dans 20% des décès, alors qu'ils ne l'ont été que dans 8% des collisions.

### Recommandations spécifiques aux enjeux piétons

À l'adresse du gouvernement du Québec:

1. Créer un fonds dédié aux infrastructures piétonnes, permettant d'assurer qu'un minimum de 5% des budgets d'infrastructures routières soit alloué aux piétons;
2. Produire un bilan quinquennal sur l'état des infrastructures piétonnes et de la marche au Québec;
3. Interdire le virage à droite au feu rouge sur l'ensemble du territoire québécois;
4. Modifier la notion d'engagement sur la chaussée dans le CSR, afin d'accroître la priorité des piétons et leur sécurité au niveau des passages piétonniers;
5. Intégrer la notion de dépassement sécuritaire à l'endroit des piétons dans le Code de la sécurité routière;
6. Supprimer l'obligation pour le piéton de circuler dans le sens inverse de la circulation;
7. Équiper les véhicules lourds de jupes de protection latérales et adopter des normes pour accroître la visibilité des conducteurs de véhicules lourds;
8. Outiller et accompagner les municipalités dans l'amélioration de la sécurité des piétons;

À l'adresse des municipalités:

9. Se munir d'un plan d'action pour la sécurité des piétons;
10. Aux artères, diminuer la largeur des voies et leur nombre lorsque possible, allonger les temps de traversée de la rue et implanter des îlots de refuge;
11. Apaiser la circulation et diminuer les vitesses, en favorisant l'expansion des secteurs limités à 30 km/h et en procédant à des aménagements physiques pour faire ralentir les véhicules motorisés;
12. Assurer un tracé continu des réseaux piétons, dans l'aménagement urbain ainsi que lors de travaux;
13. Revoir la conception des aménagements et favoriser la mise en place de mesures permettant d'augmenter la sécurité des piétons (ex: avancées de trottoirs, rétrécissement de l'emprise des voies de circulation, traverses piétonnes surélevées, rues complètes, etc.);
14. Exiger des propriétaires de terrains de stationnement d'implanter des corridors piétons sécuritaires;
15. Limiter la taille des véhicules lourds dans les centres urbains.

### À propos de Piétons Québec

Piétons Québec est une organisation nationale d'intérêt public représentant les intérêts des piétons. Elle s'attache à valoriser la marche comme mode de déplacement et à faire évoluer les lois, normes et pratiques afin d'améliorer la sécurité et le confort de toutes les personnes se déplaçant à pied au Québec.

Pour nous joindre : [info@pietons.quebec](mailto:info@pietons.quebec) – 514 394-0002 – 418 655-0728