



INTÉGRER LE PRINCIPE DE PRUDENCE DANS LES CAMPAGNES DE PARTAGE DE LA ROUTE

Cette fiche offre **cinq recommandations** aux personnes professionnelles chargées de concevoir **des campagnes de partage de la route**, qu'elles travaillent pour des municipalités, des entreprises privées, les services de police ou autres.

ENCOURAGER DES COMPORTEMENTS SÉCURITAIRES

Une **campagne de sécurité routière** consiste en une série d'actions coordonnées visant à sensibiliser et à éduquer les usagères et les usagers de la route sur les comportements sécuritaires, à promouvoir le respect du Code de la sécurité routière et à réduire les collisions. Elles peuvent cibler différents enjeux, notamment la vitesse, la distraction, le respect du Code de la sécurité routière et le partage de la route. Son objectif principal est de sauver des vies, de prévenir les blessures graves et de promouvoir une conduite responsable pour toutes les personnes usagères de la route.

D'ailleurs, la sensibilisation et l'éducation sont deux des champs d'action de l'approche [vision zéro décès et blessés graves](#), une démarche de sécurité routière qui a comme but d'agir de manière proactive et systématique sur les facteurs de risque causant des collisions^{1,2}.

PARTAGE ÉQUITABLE DE LA RESPONSABILITÉ SUR LA ROUTE

Une campagne de partage de la route adéquate doit mettre de l'avant le **principe de prudence**. Ce dernier stipule que les personnes au volant d'un véhicule posent un risque plus grand, en raison de la taille et de la vitesse de l'automobile. La conduite d'un véhicule imposant et dangereux pour les autres usagères et usagers de la route vient avec de plus grandes responsabilités, notamment celle d'anticiper la présence de personnes vulnérables et de faire preuve d'une prudence accrue à leur égard. Les messages de la campagne doivent donc être adaptés en fonction de la réalité et des risques engendrés par chaque type d'usagère et d'usager sur les autres. En d'autres mots, ils doivent responsabiliser la population usagère de façon équitable plutôt qu'égale.



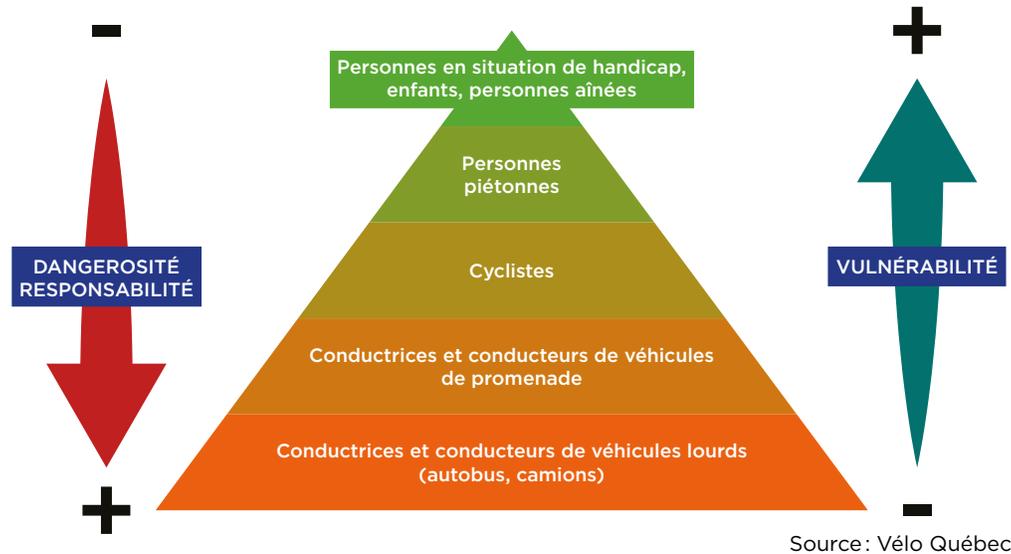
Améliorer le bilan routier au Québec

En 2022, 2230 piétonnes et piétons ont été blessés, dont 79 mortellement, à la suite d'une collision routière au Québec, soit le bilan le plus meurtrier pour les personnes piétonnes des 15 dernières années. La part des usagères et usagers vulnérables parmi les victimes de collisions routières continue de croître, une tendance observée depuis des années³.



Crédit photo : PÉTÉ Photographie

Figure 1. Pyramide du principe de prudence



La **figure 1** illustre cette logique et permet de formuler les affirmations suivantes :

- Les cyclistes doivent faire preuve de prudence accrue envers les personnes piétonnes ;
- Les conductrices et conducteurs de véhicules de promenade doivent faire preuve de prudence accrue envers les cyclistes et les personnes piétonnes ;
- Les chauffeuses et chauffeurs de véhicules lourds doivent faire preuve de prudence accrue envers les conductrices et conducteurs, les cyclistes ainsi que les personnes piétonnes.

Les messages des campagnes de partage de la route devraient être dosés pour respecter cette logique et responsabiliser l'usagère ou l'utilisateur selon la dangerosité de son mode de déplacement pour les autres. L'esprit général qui s'en dégage ne peut pas demander à la personne moins protégée de porter le fardeau de sa propre sécurité ou d'adopter des comportements peu applicables.



Les résultats du projet recherche À pied en sécurité : aménager la traversée des artères ont démontré qu'à certaines intersections d'artères, un quart des piétones ou piétones observés disent ne pas respecter la signalisation pour leur propre sécurité et préfèrent choisir un autre moment pour éviter les mouvements de virage des véhicules. Ainsi, ils n'appliquent pas les comportements attendus des équipes de conception et prescrits par la loi, puisqu'adopter ceux-ci semble leur procurer un sentiment d'insécurité. (Piétons Québec, 2024)

RESPONSABILISER DAVANTAGE LES PERSONNES DERRIÈRE LE VOLANT

Des messages de type « Sur la route, nous sommes tous et toutes responsables » peuvent être accueillis avec résistance de la part d'usagères et d'utilisateurs sans protection, qui se sentent mis en danger par des usagères et utilisateurs plus dangereux, alors qu'à l'inverse, ces personnes ne représentent pas, ou peu, de menaces pour les autres sur la route.

Il est important de reconnaître que les réseaux de transports du Québec ont été conçus pour prioriser la fluidité de la circulation motorisée, parfois au détriment de la fluidité et de la sécurité des personnes qui se déplacent autrement.

Les bénéficiaires de l'infrastructure « tout-à-l'auto » ont une responsabilité accrue en raison du plus grand danger potentiel que ces usagères et utilisateurs représentent pour autrui. Lorsqu'on détient un permis de conduire, il est crucial de reconnaître que cette autorisation s'accompagne d'une responsabilité accrue, étant donné les privilèges accordés.

Les personnes qui se déplacent activement ne sont pas protégées par l'habitacle d'un véhicule. Elles sont alors exposées à la circulation et à la vitesse, ainsi qu'à des véhicules de promenade de plus en plus gros.

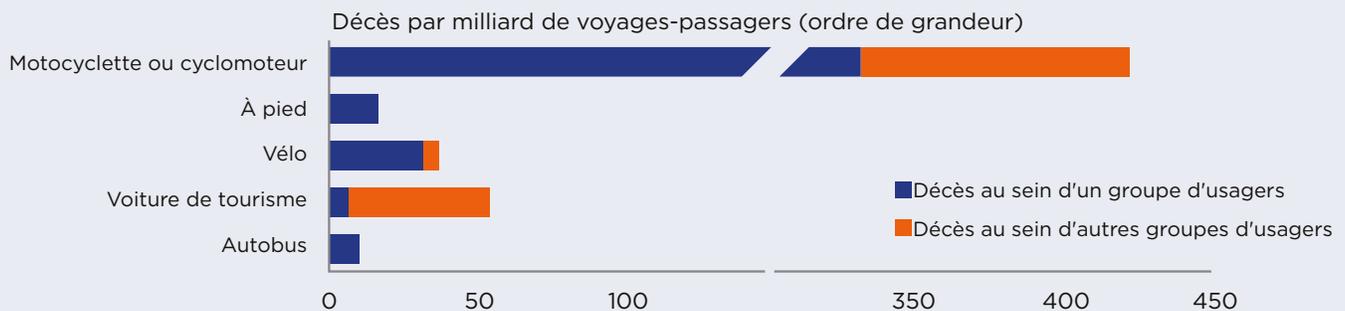
Lors d'une collision, les différents usagers et usagères de la route ne sont pas égaux.

L'impact causé par un véhicule est exponentiellement plus grand que celui occasionné par un cycliste ou une personne piétonne. Les cas d'emporiage démontrent aussi que les véhicules motorisés sont une source de danger, même lorsqu'ils sont à l'arrêt. De janvier 2019 à novembre 2022, pas moins de 309 cas d'emporiage ont été signalés à Montréal.⁴



Source : SAAQ. campagne «respectons nos distances» (2019)

Figure 2. Nombre de morts dans des collisions impliquant un groupe d'utilisateur donné dans les villes sélectionnées, 2011-2015



Note: Les chiffres concernant les trottinettes électriques et les vélos électriques lents ne sont pas disponibles, mais on pense qu'ils sont similaires à ceux des vélos.

Données pour décès, voyages et distances de déplacement tirées à partir d'Auckland, Barcelone, Berlin, Londres (grande région) et la Paris (grande région). Les matrices de collisions sont tirées des villes de Bogota, Londres (centre) et Paris.

Source : International Transportation Forum, Safe Micromobility: Corporate Partnership Board Report, 2020

La **figure 2** démontre que le groupe usager qui bénéficie de la protection d'une carrosserie impose plus de risques aux autres groupes d'usagères et d'usagers qu'à lui-même et, à l'inverse, les personnes usagères n'étant pas protégées par une carrosserie courent plus de risques personnels⁵. Il est donc possible de déduire que les usagères et usagers vulnérables sont plus à risque de blessures, voire de décès, résultant de comportements imprudents des autres personnes usagères plus dangereuses.

Nous sommes toutes et tous piétonnes et piétons!

De plus, il convient de souligner qu'il n'est pas nécessaire de s'identifier consciemment en tant que piétonne ou piéton pour l'être. Un enfant qui joue dans la rue, une personne qui se déplace lentement et ne peut pas presser le pas en traversant ou deux collègues qui discutent en marchant vers leur arrêt de transport collectif sont toutes et tous des personnes piétonnes sans en avoir pleinement conscience. On peut aussi devenir piétonne ou piéton à un moment spécifique de notre déplacement, par exemple lorsqu'on sort de sa voiture ou lorsqu'on descend de notre vélo.

RECOMMANDATIONS POUR COMMUNIQUER AU SUJET DE LA POPULATION USAGÈRE NON PROTÉGÉE

Afin d'encourager une meilleure adhésion auprès des usagères et usagers vulnérables, au premier plan les personnes en situation de handicap, les personnes piétonnes et les cyclistes, voici cinq recommandations générales pour assurer des campagnes de partage de la route équitables :

1

Communiquer des nouveautés

Profiter des campagnes pour informer les usagères et usagers, les décideuses et décideurs professionnels et les forces policières des changements apportés au Code de la sécurité routière. Par exemple, en 2018 et 2019, de nouvelles règles de sécurité routière concernant les personnes se déplaçant à pied et les cyclistes entrent en vigueur au Québec.^{6,7} En voici quelques exemples :

- Il est obligatoire de changer de voie pour [dépasser](#) une personne se déplaçant à pied, à vélo ou en trottinette électrique. Le dépassement à l'intérieur de la voie n'est permis que si la personne au volant réduit sa vitesse et qu'une distance minimale de 1m est respectée sur les routes où la vitesse permise est de 50 km/h ou moins, et de 1,5m sur celles où la vitesse permise est supérieure à 50 km/h⁸.
- Aux [passages piétons](#), la priorité piétonne est donnée non seulement lorsque la personne se déplaçant à pied s'engage, mais aussi lorsqu'elle manifeste son intention de traverser⁹.
- Tout comme les automobilistes, les cyclistes ont désormais l'obligation de s'immobiliser à 5m d'un [autobus scolaire](#) lorsque les feux rouges clignotants sont en fonction¹⁰.
- Les cyclistes peuvent traverser aux feux piétons tout en restant en selle, à condition de faire un arrêt obligatoire et de céder le passage aux personnes piétonnes¹¹.

De plus, de nouveaux types de rues on fait leur apparition au Québec en 2018 :

- Le concept de [vélorues](#) voit le jour au Québec pour favoriser la circulation sécuritaire des cyclistes. La vitesse maximale d'un véhicule est de 30 km/h et les cyclistes peuvent rouler à l'endroit de leur choix sur la voie dans le sens de la circulation ou même rouler côte à côte¹².

- Les [rues partagées](#) accordent la priorité aux personnes piétonnes sur l'ensemble de la chaussée et fixent la vitesse maximale à 20 km/h. Bien que les règles soient peu précisées dans le Code de la sécurité routière, les cyclistes devraient alors adapter leur vitesse, céder la priorité aux personnes piétonnes et laisser amplement d'espace lors d'un dépassement¹³.

En 2023, la Ville de Laval a profité de l'occasion de nouvelles vitesses (passant de 50 km à 40 km) pour lancer la campagne « [Tout doux dans nos rues](#) »¹⁴. Celle-ci met de l'avant les avantages d'une vitesse apaisée dans les rues locales et encourage un changement d'habitudes afin d'assurer une mobilité équitable et un plus grand sentiment de sécurité pour toutes et tous. De plus, les visuels ludiques et une chanson entraînante ont aidé à faire de cette campagne un vrai succès!



2

Baser les actions sur les faits

Faire appel à des caricatures cyclistes ou piétonnes, sans fondement empirique, pousse la société à catégoriser automatiquement ces groupes et favorise des jugements négatifs à leur égard. Afin d'éviter de perpétuer des stéréotypes, il est important d'orienter les messages selon les comportements imprudents ou inadéquats qui sont démontrés comme ayant une incidence importante sur la sécurité des personnes, ainsi que les types d'usagères et d'usagers qui ont un plus grand impact.

Même si tous les types d'usagères et d'usagers peuvent adopter un comportement imprudent, la section précédente a démontré qu'en raison du volume et de la vitesse des véhicules, conduire pose plus de risques pour tous les types de personnes usagères sur la route, incluant la personne qui conduit (voir **figure 2**). Selon la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), voici les principales causes de collision sur les routes du Québec les plus souvent mentionnées par les forces policières lors d'une collision avec blessés ou décès¹⁵.

- 1. La distraction:** Bien qu'être distrait est un comportement naturel, la complexité de l'acte de conduire signifie que toute l'attention doit y être portée. Tout élément peut détourner l'attention de la personne qui conduit, pas juste les écrans! La distraction peut être catégorisée en quatre catégories: cognitive (ex. être dans la lune), visuelle (ex. regarder un GPS), manuelle (ex. déballer un sandwich) et auditive (ex. une discussion animée entre personnes passagères)¹⁶.
- 2. La vitesse:** Quand la vitesse augmente, le risque d'avoir une collision et sa gravité augmentent aussi¹⁷. Selon l'Institut national de la santé publique, lors d'une collision avec une voiture roulant à 50 km/h, les probabilités de survie d'une personne piétonne sont de 25%. Cette probabilité augmente à 70% à 40 km/h, et à 90% à 30 km/h¹⁸. La vitesse peut aussi diminuer le sentiment de sécurité et de confort, perçu ou vécu, des personnes non protégées par un habitacle¹⁹.

- 3. L'alcool au volant:** De 2015 à 2019, en moyenne, 85 décès sont survenus (24%) et 220 personnes ont été blessées gravement (15%) à cause de l'alcool au volant. La majorité des infractions et des collisions liées à la conduite avec les facultés affaiblies sont le fait de personnes qui en sont à leur première infraction, et non des récidivistes présentant un taux élevé d'alcoolémie²⁰.

Finalement, ces trois causes peuvent mener à **l'omission de céder la priorité de passage**, un facteur important signalé dans les collisions touchant une usagère ou un usager vulnérable²¹.

La campagne 2020-2021 «[À pied nous n'avons pas d'armure](#)», menée par Piétons Québec, appelait à appliquer le principe de prudence sur les routes du Québec, tout en incitant également le passage à l'action pour aménager des milieux de vie facilitant des déplacements à pied plus sécuritaires.



3

Privilégier l'utilisation d'un langage bienveillant qui donne une dimension humaine aux usagères et usagers vulnérables

Il est important de penser aux répercussions des messages lancés sur la polarisation entre personnes usagères et la perception des uns des autres.

En 2022, une enquête menée par la SAAQ révélait que 40% de la population estimait que les personnes piétonnes et les cyclistes nuisent à la circulation²². Cette statistique non négligeable démontre une forme d'hostilité persistante à l'égard de ces derniers et alimente l'idée que ces usagères et usagers doivent mieux partager la route ou que celle-ci est principalement destinée à la circulation véhiculaire²³. Éviter le vocabulaire et les messages portant un jugement permet de ne pas renforcer cette perception.

Utiliser des expressions qui prêtent aux personnes usagères des intentions ou qui expriment des sentiments de supériorité ou d'impunité perpétue des stéréotypes bien ancrés. Ces expressions sont porteuses d'un jugement moral et sont aussi susceptibles d'entraîner une réaction négative de la part du public visé.

Expressions à éviter

- « S'entraîner pour le Tour de France » (*cyclistes*)
- « Roi de la route » (*cyclistes et piétons*)
- « Les lois ne s'appliquent pas à eux » (*cyclistes et piétons*)
- « Tribu des têtes baissées » (*piétons*)
- « Ils se croient tout permis parce qu'ils sauvent la planète » (*cyclistes*)
- « Piétons suicidaires »
- « Piétons zombies »
- « Dans leur petit kit serré » (*cyclistes*)
- « Les crinqués en lycra » (*cyclistes*)

Le cocktail transport

Lors de la création des messages, il est également important de considérer qu'une même personne peut faire partie de différentes catégories d'usagères et d'usagers. Elle peut choisir de se déplacer à pied pour se rendre à un arrêt de transport en commun, conduire une voiture la fin de semaine pour voir des amis, et utiliser son vélo pour effectuer ses courses.

Le discours post-collision

Il est aussi important d'apporter une dimension humaine lors de la couverture d'une collision impliquant un usager vulnérable. Par exemple, l'utilisation du terme « *collision* » est préférable à celui d'« *accident* », car le premier, plus actif, évoque le choc entre deux corps en mouvement, tandis que le second, plus passif, semble renvoyer à l'idée d'un événement imprévisible et inévitable. Pour plus d'informations et d'exemples, veuillez consulter « [Le discours post-collision : un guide de communication](#) ».

La campagne sur le partage de la route 2023 de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) — « [Sur la route, on se conduit bien](#) » — est une annonce télévisée et auditive qui s'adresse aux conductrices et conducteurs. Après avoir présenté un dispositif d'empathie artificielle, la campagne souligne que ce concept n'existe pas et que c'est aux conductrices et conducteurs de penser aux autres.



4

Tenir compte de la réalité du terrain

L'application du Code de la sécurité routière laisse aussi une certaine marge de manœuvre aux services de police pour tenir compte de la réalité des personnes qui se déplacent et du danger potentiel que leur comportement implique sur les autres.

Voici des exemples de règles offrant une certaine marge:

- Les personnes se déplaçant à pied doivent utiliser le trottoir et traverser aux intersections ou aux traversées piétonnes signalisées. Toutefois, lorsqu'il n'y a pas d'aménagement piéton à proximité ou que celui-ci est impraticable, il est possible de:
 - Traverser tout en cédant le passage aux véhicules routiers et aux cyclistes;
 - Marcher sur le bord de la route ou sur l'accotement, et ce, dans le sens contraire de la circulation ou dans le sens de la circulation si cela permet de ne pas traverser la chaussée à plusieurs reprises sur une courte distance, de circuler du côté éclairé du chemin ou de circuler là où l'accotement est plus large.
- Sur la chaussée, les cyclistes doivent circuler aussi près que possible du côté droit, tout en tenant compte de l'état de la chaussée et des risques d'emportierage, et dans le même sens de la circulation²⁴. Depuis 2010, les cyclistes ne sont plus obligés d'emprunter la voie cyclable lorsque le chemin en comprend une²⁵.
- Le Service de police de la Ville de Montréal reconnaît qu'il attend des cyclistes un «ralentissement marqué» aux arrêts, plutôt que d'exiger un «arrêt complet» lors duquel la personne cycliste doit absolument mettre pied à terre²⁶.

Lors de la création des messages, il est donc recommandé de vérifier auprès des autres services municipaux davantage en contact avec les usagères et usagers vulnérables que ceux-ci soient cohérents avec les pratiques locales.

La campagne sur la distraction 2023 de la Société de l'assurance automobile du Québec — «[Toute votre attention sur la route](#)» — vise à sensibiliser les conductrices et conducteurs à l'importance de rester concentrés sur la route.



5

Distinguer les conseils des obligations et éviter de donner l'impression de «blâmer les victimes»

Il est délicat de transmettre un message qui fait porter la responsabilité aux usagères et usagers vulnérables, surtout que ce message pourrait laisser croire qu'une obligation leur incombe, alors qu'en réalité, aucune obligation ne s'impose. C'est d'autant plus vrai lorsque ces messages sont portés par les services de police, puisque la population s'attend d'eux qu'ils transmettent les comportements exigés par la loi.

Par exemple, les messages enjoignant les personnes se déplaçant à pied ou à vélo à porter des vêtements clairs ou à haute visibilité ne correspondent à aucune obligation dans le Code de la sécurité routière, et sont difficiles à porter par des organisations policières, d'autant qu'ils suggèrent que les usagères et usagers vulnérables doivent multiplier les précautions pour assurer leur propre sécurité.

Le type de conseil commun pour les personnes piétonnes qui recommande de «s'assurer d'être vu» est notamment à éviter, car, même en s'assurant d'être visibles, elles ne peuvent pas s'assurer d'être vues. De nombreux facteurs peuvent venir interférer avec le contact visuel et sont hors du contrôle des personnes à l'extérieur du véhicule, notamment une voiture mal déneigée, des vitres teintées (une tendance croissante sur les routes), de mauvaises conditions météo, le soleil dans les yeux ou une personne automobiliste dans la lune, etc. De plus, ce type de conseil va à l'encontre du principe de prudence, car il peut même donner le sentiment que la responsabilité du comportement dangereux repose sur la personne qui en est victime, et d'exonérer la personne à l'origine du risque.

Messages pour les cyclistes et les personnes piétonnes

Ceci étant dit, il peut être pertinent d'encourager les usagères et usagers vulnérables d'adopter des comportements prévisibles lors de leurs déplacements pour favoriser leur sécurité. Par exemple, on peut conseiller aux personnes piétonnes ou cyclistes d'être visibles lorsqu'elles se déplacent le soir, particulièrement si le cheminement ne dispose pas d'éclairage urbain adéquat.

La campagne «[Partage de la Route](#)» (2019) de Vélo Québec encourage un comportement prudent sur la route et suggère huit bonnes pratiques cyclistes à adopter.



Un guide inspirant

Le guide «[Pour un partage sécuritaire de la rue](#)», conçu par la section de la sécurité routière du Service de police de la Ville de Montréal, liste les règles de circulation selon les catégories d'usagères et d'usagers, en respectant l'équilibre des messages, ce qui favorise ainsi une attention accrue envers les plus vulnérables²⁶.



Crédit photo : Piétons Québec

BIBLIOGRAPHIE

1. Piétons Québec. (2021). « [Découvrir l'approche vision zéro décès et blessés graves](#) »
2. Ville de Montréal. (2022). « [Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave](#) »
3. Société de l'assurance automobile du Québec(SAAQ) (2015-2019). « [Bilan routier 2015-2019](#) »
4. Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal. (2024). « [Premier portrait des emportières sur le territoire montréalais](#) »
5. International Transport Forum. (2019). [Safe Micromobility](#).
6. Radio-Canada. (2018). « [De nouvelles règles de sécurité routière entrent en vigueur au Québec](#) »
7. Radio-Canada. (2018). « [8 nouvelles règles à savoir pour les cyclistes](#) »
8. SAAQ. (2024). « [Dépassements](#) »
9. SAAQ. (2024). « [Partage de la route](#) »
10. SAAQ. (2024). « [Ce que dit la loi](#) »
11. Ibid 10.
12. SAAQ. (2024). « [Règles pour circuler sur une vélorue](#) »
13. Ministère des Transports. (2019).« [Guide d'application rue partagée](#) »
14. Ville de Laval. (2023). « [Laval lance la campagne Tout doux dans nos rues avec Claude Bégin](#) »
15. SAAQ. (2024) « [Vitesse](#) »
16. SAAQ. (2022). « [Distractions](#) »
17. SAAQ. (2022). « [Lois de la physique et de la vitesse](#) »
18. Institut national de santé publique du Québec. (2022). « [La vitesse au volant](#) »
19. SAAQ. (2022). « [Vitesse et usagers vulnérables](#) »
20. SAAQ. (2021). « [Mythes et réalités](#) »
21. SAAQ. (2024). « [Partage de la route](#) »
22. Ibid 21.
23. Ibid 21.
24. SAAQ. (2024). « [En vélo: ce que dit la loi](#) »
25. Radio-Canada. (2015). « [Est-il obligatoire d'emprunter les pistes cyclables?](#) »
26. Radio-Canada.(2024). « [Trois infractions que les policiers tolèrent à vélo](#) »
27. Service de police de la Ville de Montréal. (n.d.) « [Pour un partage sécuritaire de la rue](#) »



INTÉGRER LE PRINCIPE DE **PRUDENCE** DANS LES CAMPAGNES DE **PARTAGE DE LA ROUTE**

CRÉDITS

Recherche et rédaction
Magali Bebronne et Séverine Renard

Coordination
Katia Lesiack

Révision et relecture
**Sandrine Cabana-Degani, Chloé Fortin Côté
et Révision AM**

Graphisme
CORSAIRE Design | Communication | Web

©Piétons Québec, mai 2024

www.pietons.quebec



Avec la participation financière de :

