

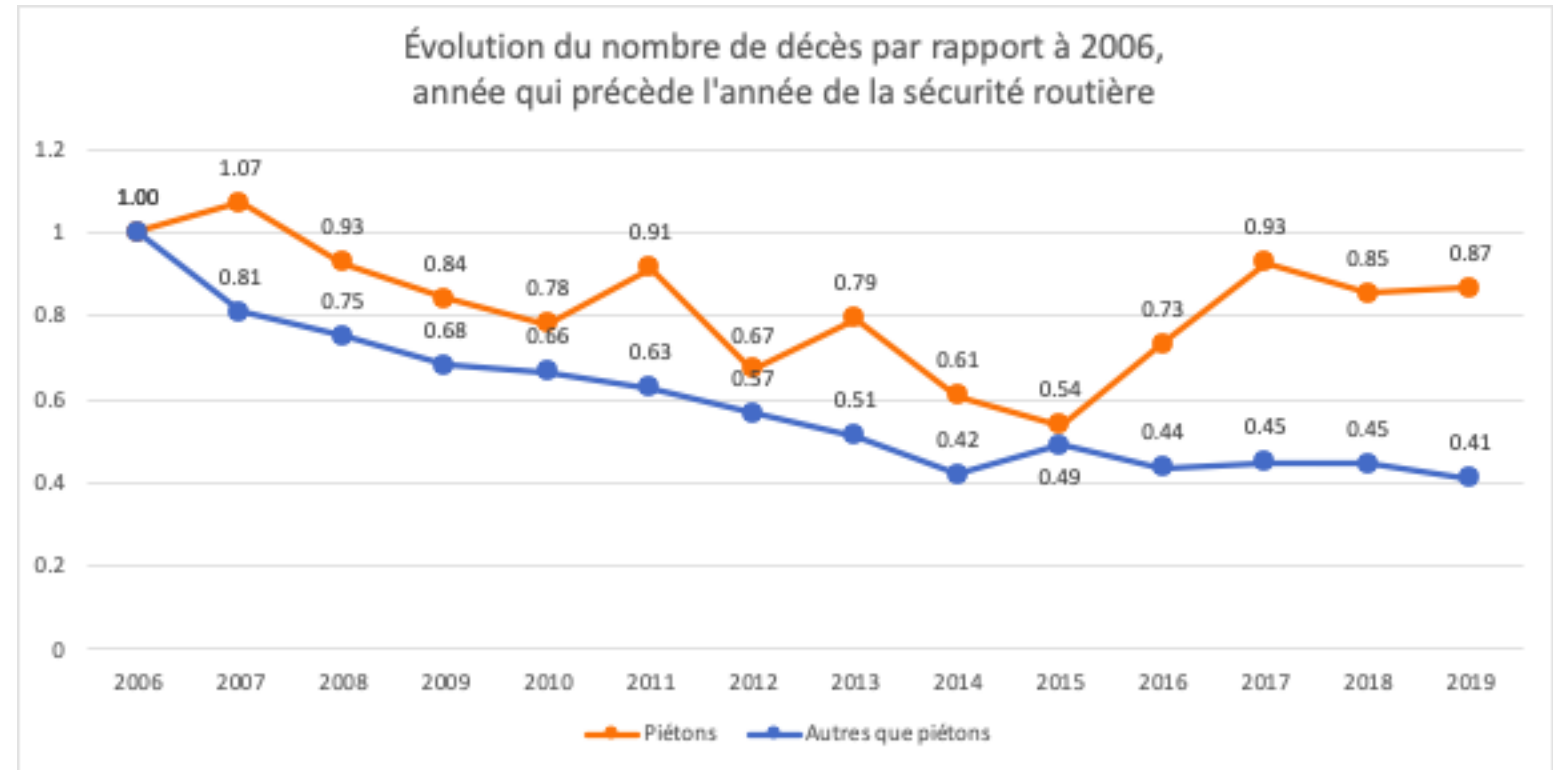
Bilan routier 2019

Analyse de Piétons Québec

Document complémentaire au communiqué de presse

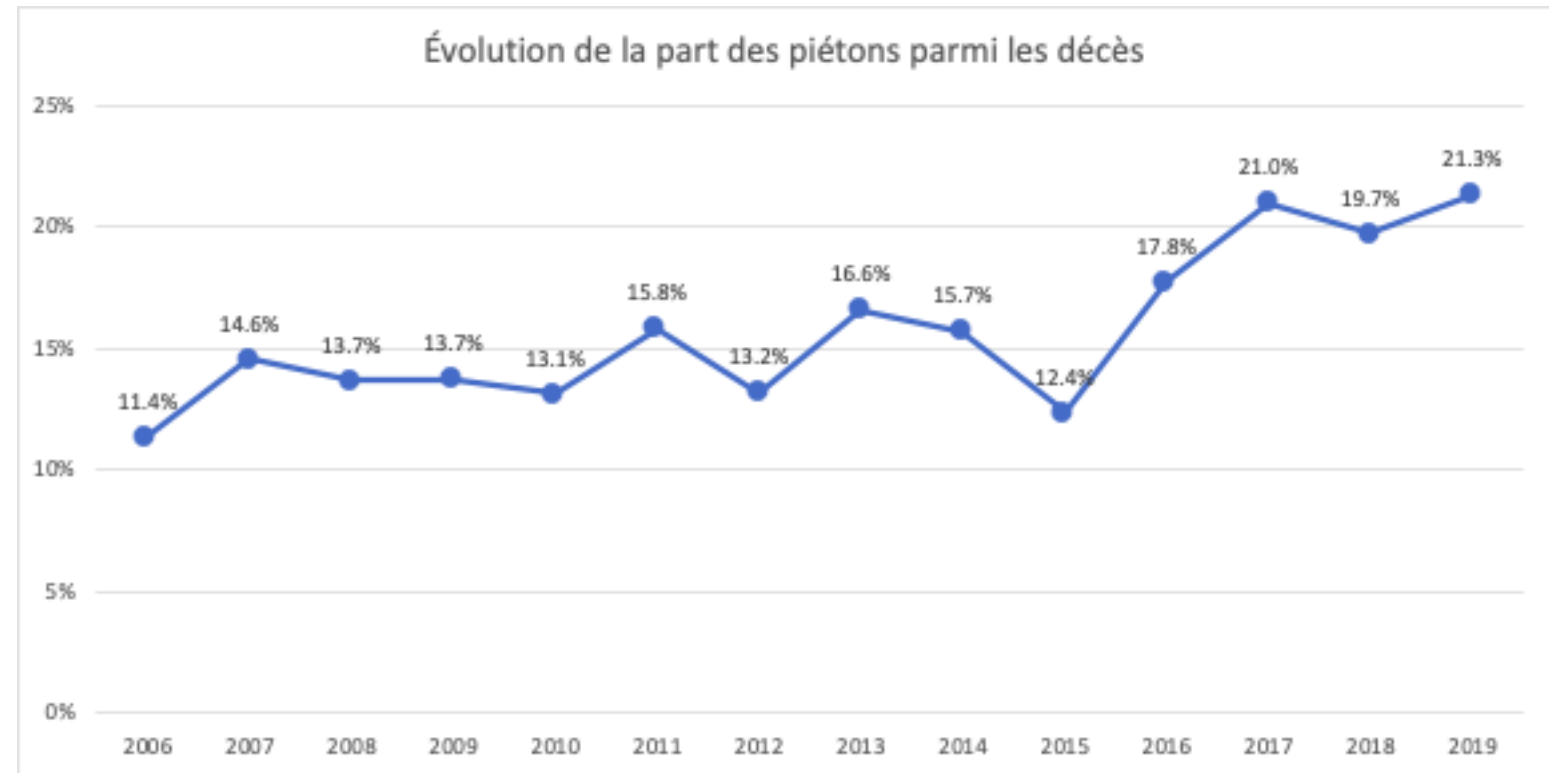


Amélioration
beaucoup
moins rapide
du bilan piéton
que du bilan
routier général

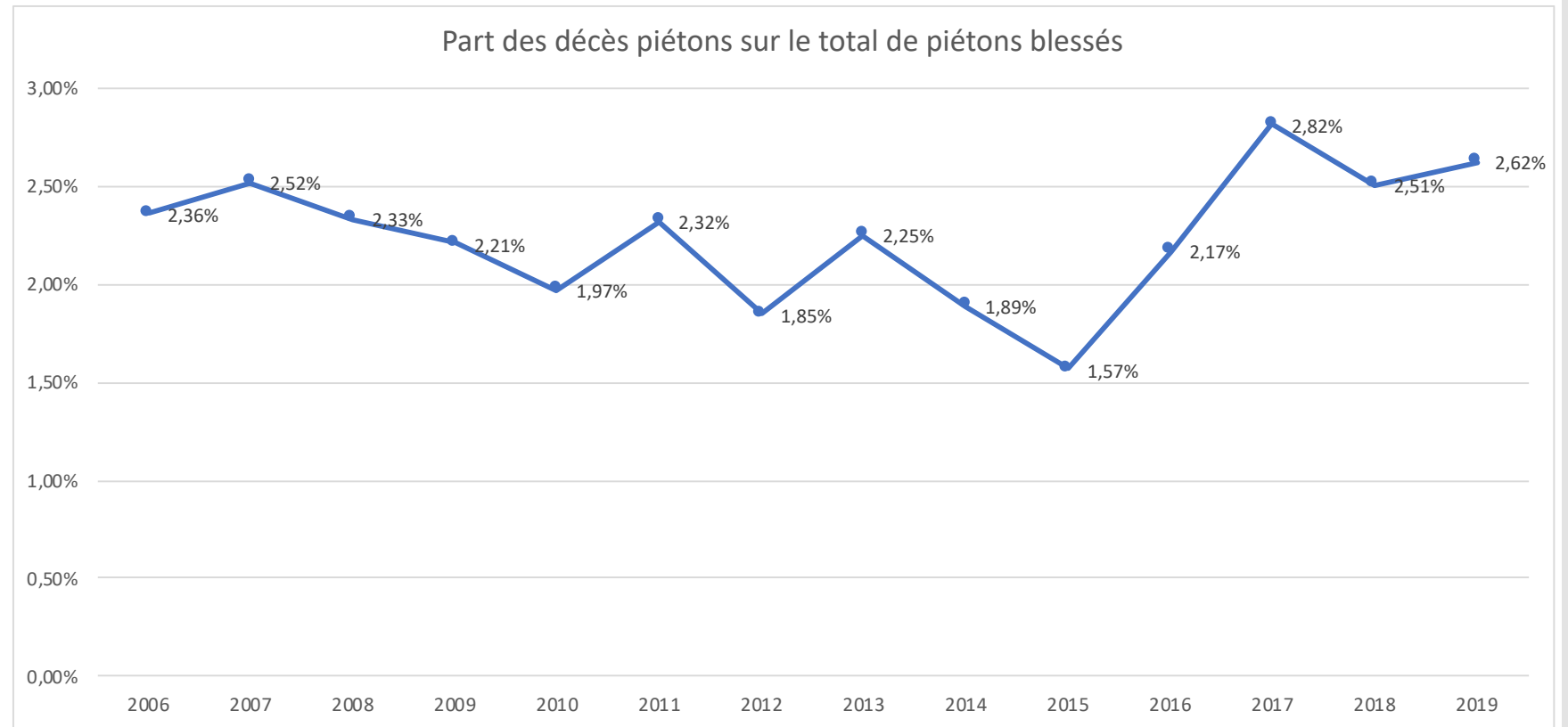


Part des décès piétons par rapport à tous les décès de la route

Alors que la part modale de la marche dans les déplacements domicile-travail représente seulement 5,6% (Statistique Canada, 2016)



Augmentation
de la part des
décès sur le
total des
blessés piétons
(2017 à 2019)



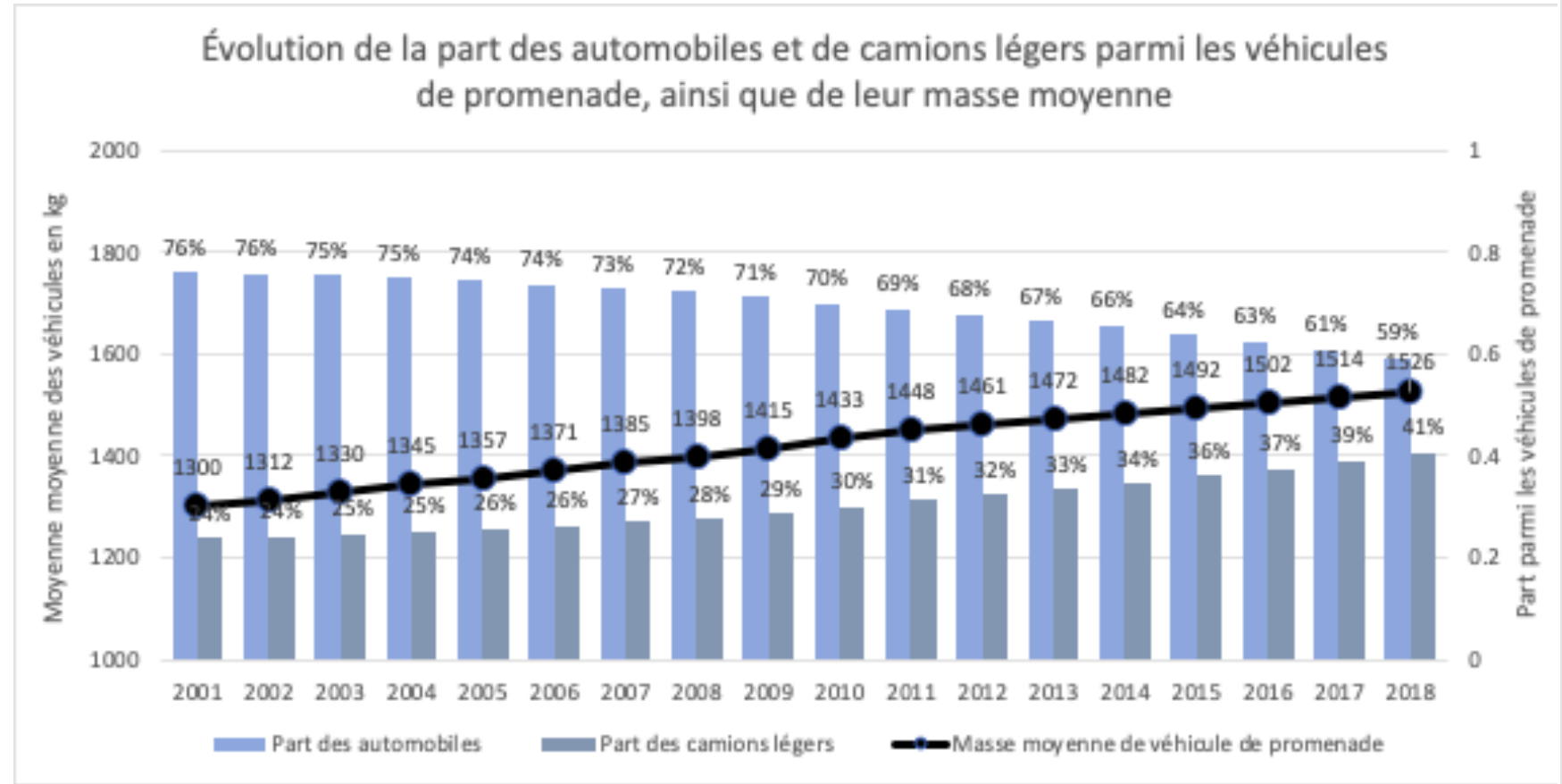
Causes

Quelques hypothèses

1. Augmentation de la taille et de la masse des véhicules

La masse et la taille des véhicules au Québec ne cessent d'augmenter, comme le démontre ce graphique.

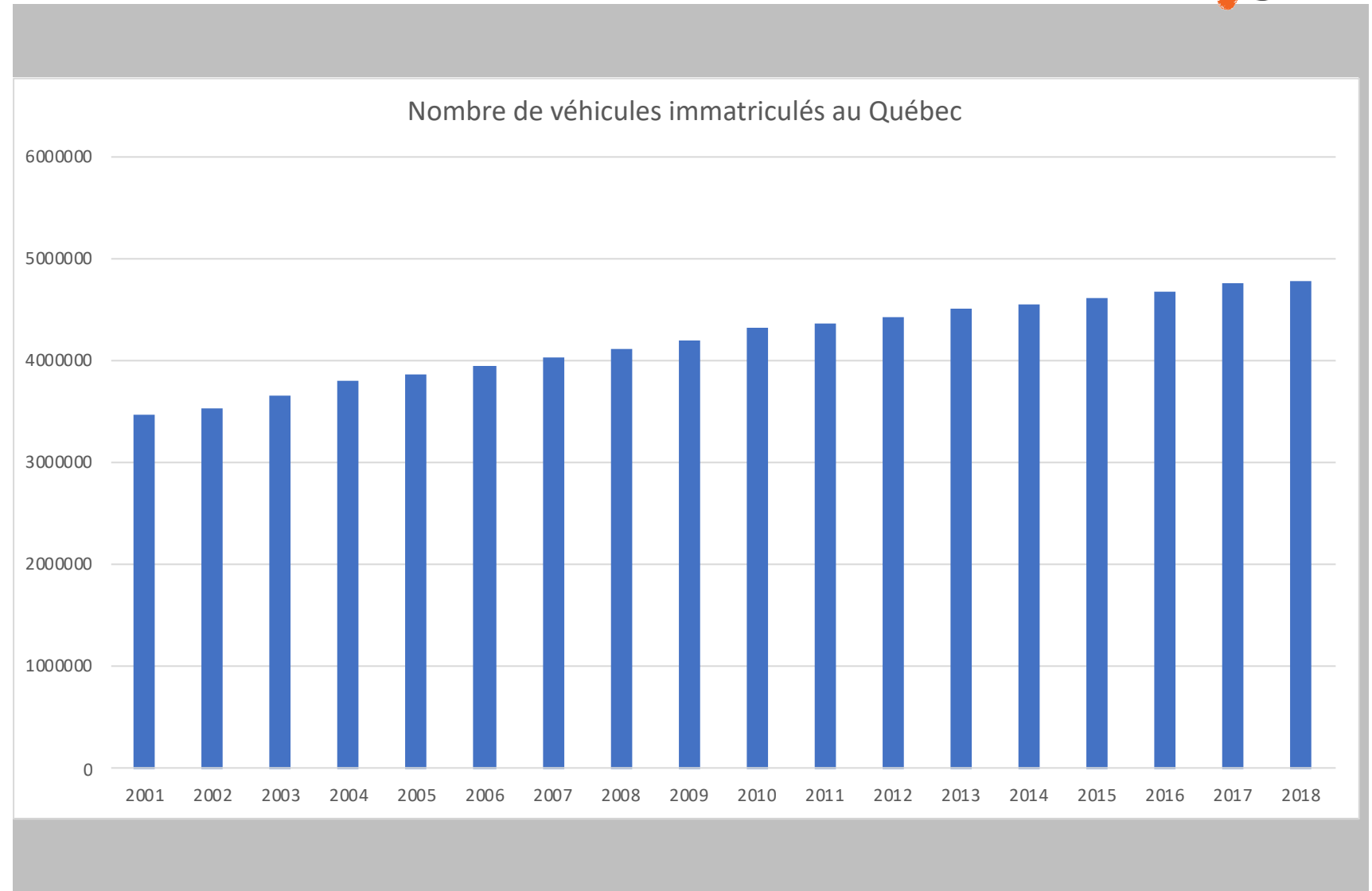
Les piétons sont-ils plus à risque de décès lorsqu'ils sont happés par un camion léger? Cette hypothèse plausible ne peut toutefois pas être vérifiée, puisqu'on manque cruellement de données sur cette question: les données de la SAAQ ne différencient pas les collisions impliquant un piéton avec camion léger versus les collisions avec auto. Afin de pouvoir analyser l'évolution de ce phénomène avec plus de précision, ainsi que son impact sur la sécurité des piétons, cette donnée doit être récoltée et rendue publique par la SAAQ.



2. Augmentation du nombre de véhicules en circulation

La hausse du nombre de véhicules immatriculés au Québec est en augmentation.

L'augmentation du nombre de véhicules sur les routes du Québec est inquiétante puisqu'elle a pour conséquence directe d'augmenter l'exposition au risque pour les piétons.



3. Vieillesse de la population

Chaque année, les aînés représentent près de la moitié des piétons décédés. Considérant que la part des personnes âgées dans la population québécoise croît rapidement, il importe d'agir rapidement sur les aménagements pour assurer la sécurité de ces usagers vulnérables, si on veut éviter que le bilan de sécurité routière piéton ne continue de s'alourdir dans les prochaines années.

Selon l'institut de la statistique du Québec (ISQ), la part des personnes de 65 ans et plus dans la population québécoise, qui est de 18 % en 2016, devrait atteindre **25 % en 2031** et **plus de 28 % en 2066** (Gouvernement du Québec, 2019).

Le risque de décéder des suites d'une collision augmente avec l'âge: une personne de 70 ans a les mêmes chances de décéder des suites d'une collision si elle est happée à 30 km/h qu'une personne de 30 ans si elle est happée à 50 km/h¹.

¹Tefft, B.C. (2011). Impact Speed and a Pedestrian's Risk of Severe Injury or Death. AAA Foundation for Traffic Safety. <https://aaafoundation.org/impact-speed-pedestrians-risk-severe-injury-death/>

4. Impact de la vitesse sur la gravité des collisions

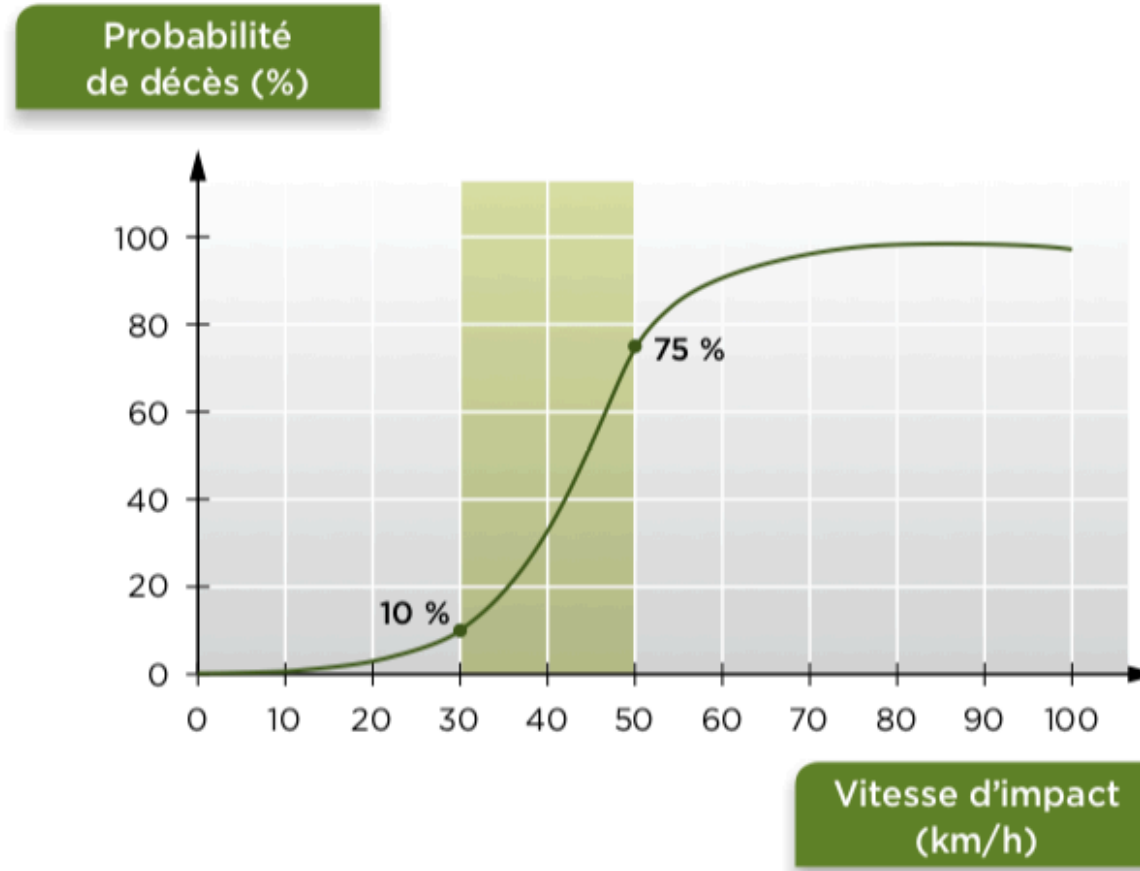
La vitesse induite par l'aménagement des rues tue. Les milieux de vie au Québec doivent être aménagés afin de favoriser des vitesses pratiquées par les véhicules plus lents.

La probabilité de décéder des suites d'une collision augmente de façon exponentielle en fonction de la vitesse du véhicule lors de l'impact:

10% si la vitesse du véhicule lors de l'impact est de 30 km/h.

70% si la vitesse du véhicule lors de l'impact est de 50 km/h

FIGURE 3 Probabilité de décès des piétons selon la vitesse d'impact



Source : S. J. Ashton, « Pedestrian injuries : The influence of Vehicle Design », *Road Safety Research and Practice*, Praeger, 1981.

Pistes de solutions

Accélérer la mise en œuvre de la vision zéro

Le Québec doit mettre de l'avant la vision zéro dans ses politiques de transport ainsi que dans ses investissements en infrastructures. Nous savons que la vision zéro rapporte gros en matière de sécurité routière, comme le démontre l'exemple de la Suède qui a mis en place la vision zéro il y a un peu plus de 20 ans.

- La Suède a implanté la vision zéro en 1997
- Avec une population de 10,3 Millions en 2019, elle a recensé 221 décès de la route, contre 333 au Québec.
- La Suède a donc un taux de 2,2 décès par 100 000 habitants, contre 3,9 pour le Québec. **145 vies au Québec auraient pu être épargnées en 2019.**
- On dénombre seulement **26 décès chez les piétons** en Suède.
- Un taux de 0,25 décès par 100 000 habitants contre 0,83 pour le Québec. **C'est donc les vies de 49 piétons qui auraient pu être épargnées,** si le Québec avait un aussi bon taux que la Suède.
- Implanter l'approche vision zéro n'est donc pas seulement bénéfique pour les piétons, mais pour tous.