



Les Mercredis de l'AMT
27 avril 2011

La sécurité des piétons: un enjeu et une priorité

Louise Bonneau, MAP
Lieutenant
Division de la sécurité routière et de la circulation

Saviez-vous que...

Dans les rues de
MONTRÉAL,
il y a plus de **PIÉTONS** qui
décèdent par année, que
d'occupants de
véhicule routier?

Déroulement de la présentation

- Démarches réalisées par le SPVM
- État de la situation – bilan routier
- Les grands constats
- Les enjeux et les défis
- Les actions et la stratégie d'intervention du SPVM
- Les résultats...

Les démarches du SPVM

- En avril 2004, le SPVM a exprimé ses préoccupations à la SAAQ
- Mandat a été confié au SPVM de créer une Table de concertation
- Objectif: faire un diagnostic et soumettre des recommandations visant à améliorer le bilan routier des piétons
- Approche utilisée pour effectuer l'analyse: les (3E), environnement routier, éducation/sensibilisation, législation et contrôle + comportement
- Dépôt du rapport: Juin 2006

Les membres de la Table

- ADPQ
- SPVM
- Service de protection du citoyen de Laval
- Service de police de Québec
- Service de police de Longueuil
- Sûreté du Québec
- Ville de Montréal, Division sécurité et aménagement et Division des transports
- SAAQ
- Direction de la santé publique de Montréal
- Université de Montréal
- MTQ
- MSP
- CAA Québec
- Ville de Québec
- Ville de Laval

Bilan routier au Québec

■
**Nombre total
 de victimes au Québec**
 selon les catégories d'usagers, de 2004 à 2009

| Catégorie d'usagers | Nombre de victimes par année | | | | | | Variation en % | |
|---|------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------------|
| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2009/2008 | 2009/ 2004 à 2008 |
| Occupant d'une automobile | 32 710 | 33 850 | 33 281 | 30 983 | 28 862 | 29 083 | 0,8 % | -8,9 % |
| Occupant d'un camion léger | 5 544 | 5 688 | 5 337 | 5 060 | 4 546 | 4 244 | -6,6 % | -18,9 % |
| Occupant d'une automobile ou d'un camion léger | 38 254 | 39 538 | 38 618 | 36 043 | 33 408 | 33 327 | -0,2 % | -10,3 % |
| Occupant d'un camion lourd | 799 | 859 | 786 | 727 | 734 | 604 | -17,7 % | -22,7 % |
| Occupant d'une motocyclette | 2 499 | 2 498 | 2 259 | 2 138 | 1 887 | 1 874 | -0,7 % | -16,9 % |
| Occupant d'une bicyclette | 2 577 | 2 498 | 2 420 | 2 444 | 2 065 | 2 102 | 1,8 % | -12,4 % |
| Piéton | 3 416 | 3 652 | 3 479 | 3 511 | 3 279 | 3 137 | -4,3 % | -9,5 % |
| Autres ¹ | 2 696 | 3 143 | 2 922 | 3 114 | 2 772 | 2 538 | | |
| Total | 50 241 | 52 188 | 50 484 | 47 977 | 44 145 | 43 582 | -1,3 % | -11,1 % |

1 Outre les victimes dont la catégorie d'usagers de la route n'est pas déterminée, la catégorie « Autres » comprend les victimes occupant les types de véhicules suivants : autobus, autobus scolaire, taxi, cyclomoteur, véhicule d'équipement, véhicule-outil, véhicule agricole et ensemble des véhicules circulant habituellement hors du réseau routier.

Bilan routier au Québec

Nombre de victimes décédées au Québec

selon les catégories d'usagers, de 2004 à 2009

Piétons: 13% de l'ensemble des victimes décédées au Québec

| Catégorie d'usagers | Nombre de victimes par année | | | | | | Variation en % | |
|---|------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|----------------|----------------------|
| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2009/2008 | 2009/ 2004 à 2008 |
| Occupant d'une automobile | 369 | 435 | 437 | 357 | 320 | 297 | -7,2 % | -22,6 % |
| Occupant d'un camion léger | 79 | 70 | 73 | 56 | 65 | 50 | -23,1 % | -27,1 % |
| Occupant d'une automobile ou d'un camion léger | 448 | 505 | 510 | 413 | 385 | 347 | -9,9 % | -23,3 % |
| Occupant d'un camion lourd | 15 | 26 | 17 | 10 | 9 | 20 | 122,2 % | 29,9 % |
| Occupant d'une motocyclette | 57 | 63 | 56 | 58 | 49 | 42 | -14,3 % | -25,8 % |
| Occupant d'une bicyclette | 15 | 16 | 20 | 15 | 12 | 16 | 33,3 % | 2,6 % |
| Piéton | 80 | 72 | 82 | 85 | 71 | 68 | -4,2 % | -12,8 % |
| Autres ¹ | 29 | 25 | 36 | 40 | 31 | 22 | | |
| Total | 644 | 707 | 721 | 621 | 557 | 515 | -7,5 % | -20,8 % |

¹ Outre les victimes dont la catégorie d'usagers de la route n'est pas déterminée, la catégorie «Autres» comprend les victimes occupant les types de véhicules suivants : autobus, autobus scolaire, taxi, cyclomoteur, véhicule d'équipement, véhicule-outil, véhicule agricole et ensemble des véhicules circulant habituellement hors du réseau routier.

État de situation

- 46% des victimes proviennent de Montréal
- Taux de victimes piétons à Montréal est le double du taux moyen de l'ensemble du Québec
- 89% des collisions surviennent sur le réseau municipal
- 47 % des collisions se produisent sur la chaussée à l'intersection
- Seulement 28% des piétons traversaient conformément à un signal

Bilan routier du SPVM en 2010

- **37 décès:**
 - 18 piétons, 15 occupants de véhicule et 4 cyclistes
- **49% des victimes décédées**
- **44% des blessés graves**
- **21% des blessés légers**
- **66% des victimes ont + de 60 ans**

Analyse des collisions

- Mois: octobre à décembre
- Jour: jeudi et vendredi
- Heure: entre 12H et 20H
- Âge des victimes: 5-24 ans et 60 ans +
- Mouvement du piéton: 50% action contraire au C.s.r.
- Causes: négligence du piéton, inattention/distraction
- À Montréal, les piétons représentent 29% des hospitalisations des blessés de la route

Les comportements imprudents des usagers

PIÉTONS:

- Traversent hors intersections (27%)
- Non-respect des feux (59%)
- Attendent sur la chaussée
- Traversent en diagonale

CONDUCTEURS:

- N'a pas cédé le passage au piéton
- Non-respect de la ligne d'arrêt et des limites de vitesse

Comportements des automobilistes aux intersections



À Toronto, 74% des
conducteurs accordent
la priorité aux piétons

**À Montréal:
30% !**

Environnement routier

- Les espaces entièrement dédiés aux piétons sont peu nombreux
- L'automobile occupe la plus grande place
- La sécurité des piétons est dépendante des aménagements de la voie publique
- Les aménagements agissent sur la vitesse, les volumes de circulation, la gestion des conflits, la visibilité et la lisibilité

Environnement routier

- Les aménagements le long des axes de circulation, aux intersections, dans les quartiers sensibles (passages, trottoirs, feux, marquage)
- Les aménagements sont inégaux, manque de cohérence, en raison de considérations économiques
- Les techniques ont aussi leurs limites

Éducation et sensibilisation

- La SAAQ s'est introduite dans les écoles, mais ce n'est pas une matière obligatoire
- 2001-2002, campagne publicitaire à la radio visant les groupes cibles
- Site Internet avec jeux adaptés aux groupes d'âge
- 2003 « je pense piétons » - VDFR
- 2004 « chemin faisant vers la rentrée »
- Actions spécifiques locales (Sherbrooke, Mtl.)
- Campagnes provinciales: Courtoisie, Distraction, Mois du piéton

Législation et sanctions

- Les piétons et les automobilistes enfreignent régulièrement le Code
- Non-respect de la législation est un phénomène de société
- N'est pas lié exclusivement au manque de connaissance des règles et aux contrôles policiers
- Il faut se demander si les règles sont bien adaptées et applicables (piétons vs cyclistes)
- Priorités mal définies, complexes, amendes peu dissuasives

Contrôle et dissuasion

- Les interventions sont plutôt de nature préventives
- N'est pas ancrée dans la culture policière
- Absence de consensus social
- Banalisation des événements entourant les collisions avec piéton
- Impact de l'environnement
- Identification du contrevenant

CHAPITRE II
ARRESTATIONCHAPTER II
ARREST

72. [Constat d'infraction] L'agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire qu'une personne a commis une infraction peut exiger qu'elle lui déclare ses nom et adresse, s'il ne les connaît pas, afin que soit dressé un constat d'infraction.

[Doute sur l'identité] L'agent qui a des motifs raisonnables de croire que cette personne ne lui a pas déclaré ses véritables nom et adresse peut, en outre, exiger qu'elle lui fournisse des renseignements permettant d'en confirmer l'exactitude.

1987, c. 96, a. 72.

73. [Refus de déclarer] Une personne peut refuser de déclarer ses nom et adresse ou de fournir des renseignements permettant d'en confirmer l'exactitude tant qu'elle n'est pas informée de l'infraction alléguée contre elle.

1987, c. 96, a. 73.

74. [Arrêt sans mandat] L'agent de la paix peut arrêter sans mandat la personne informée de l'infraction alléguée contre elle qui, lorsqu'il l'exige, ne lui déclare pas ou refuse de lui déclarer ses nom et adresse ou qui ne lui fournit pas les renseignements permettant d'en confirmer l'exactitude.

[Mise en liberté] La personne ainsi arrêtée doit être mise en liberté par celui qui la détient dès qu'elle a déclaré ses nom et adresse ou dès qu'il y a confirmation de leur exactitude.

1987, c. 96, a. 74.

72. [Statement of offence] A peace officer who has reasonable grounds to believe that a person has committed an offence may require the person to give him his name and address, if he does not know them, so that a statement of offence may be prepared.

[Further information] A peace officer who has reasonable grounds to believe that the person has not given him his real name and address may require further information from the person to confirm their accuracy.

73. [Refusal] A person may refuse to give his name and address or further information to confirm their accuracy so long as he is not informed of the offence alleged against him.

74. [Arrest] A peace officer may arrest without a warrant a person informed of the offence alleged against him who, despite the peace officer's demand, fails or refuses to give him his name and address or further information to confirm their accuracy.

[Release] The person so arrested must be released from custody by the person detaining him once he gives his name and address or once their accuracy is confirmed.

Les grands constats

- L'importance de la marche
- Un risque causé par les véhicules routiers
- Actions efficaces: les aménagements
- Peu de ressources financières pour la sensibilisation
- Défi: identifier des dispositions adaptées
- Augmenter la perception du risque d'être arrêté

La stratégie du SPVM

- **Plan d'intervention 2005-2009**
- **Éducation – Engineering, Enforcement**
 - **2005: Établissement du diagnostic**
 - Table de concertation provinciale sur les piétons
 - **2006: Mobiliser le personnel et les partenaires**
 - Ajout de 133 policiers dédiés à la sécurité routière
 - Implication de la SAAQ
 - Plan de transport de la Ville de Montréal
 - **2007: Sensibilisation de la population**
 - Les campagnes de sensibilisation grand public
 - **2008: Application de la réglementation**
 - **2009: Poursuite de la répression**

- **Table de concertation provinciale sur la sécurité des piétons**
- **Mobiliser les partenaires externes**
- **Conscientiser le personnel policier à la problématique**
 - Importance de l'intervention policière pour modifier les comportements

- **Intégration de la nouvelle unité de circulation - 133 policiers**
- **S'approprier l'approche des 3^E – le fondement du changement de la culture policière**
- **Fournir des outils permettant de cibler les clientèles vulnérables, les endroits dangereux et les comportements à risque.**
- **Développer des outils de sensibilisation pour réduire le nombre de piétons impliqués dans les collisions**

- **Campagnes de sensibilisation grand public – messages radiophoniques diffusés par la SAAQ**
- **Le plan de transport de la Ville de Montréal, la Charte du piéton et le Bureau de la sécurité des déplacements**
 - Programme de sécurisation des intersections
 - Mise aux normes des feux de circulation
 - Aménagements autour des écoles
- **Intensification des opérations de contrôle**
- **Plan d'action du SPVM: Priorité d'intervention**

2010- 2011

- **Poursuite des interventions....**
- **Projet de loi**
- **Les comités de travail de la Table québécoise de la sécurité routière**
- **Table de concertation avec les arrondissements de la Ville**
- **Etc.**

Synthèse des interventions au SPVM

| COLLISIONS PIÉTONS | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | % 2010 vs 2006 |
|-------------------------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------------------------|
| Mortelles | 27 | 24 | 18 | 19 | 18 | - 33 % |
| Graves | 183 | 124 | 79 | 84 | 120 | -34% |
| Légères | 1325 | 1307 | 1 233 | 1 217 | 1 225 | -7,5% |
| TOTAL | 1534 | 1 455 | 1 330 | 1 320 | 1363 | -11% |

| PIÉTONS | 2008 | 2009 | 2010 | % 2010 vs 2008 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------------------|
| Opération de sensibilisation | 183 | 343 | 346 | 89 % |
| Opération de contrôle | 683 | 917 | 1 043 | 52 % |
| Constats émis aux piétons * | 12 345 | 13 169 | 15 545 | 26 % |
| Constats émis aux automobilistes qui n'ont pas respecté les piétons + * | 42 588 | 44 051 | 43 789 | 2,8 % |

Nos recommandations

- **Développer des campagnes avec la SAAQ sur les comportements irrespectueux qui causent les collisions**
- **Simplifier certaines dispositions du CSR pour faciliter son application et identifier les contrevenants**
- **Favoriser des mesures de partage de la route en conformité avec les normes du MTQ**
- **Impliquer tous les services de police afin de changer les comportements des Québécois**

CONCLUSION

- **Le succès d'une stratégie efficace et durable pour réduire le nombre de victimes piétons au Québec devra passer par une adhésion de tous les acteurs dans le domaine de la sécurité routière.**
- **Des efforts additionnels sont nécessaires pour tendre vers une réduction significative du nombre de victimes piétons sur nos routes**