

SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET MOBILITÉS ACTIVES : VERS UNE NOUVELLE APPROCHE

Clément Dusong, Clara Vadillo Quesada et Sandrine Cabana-
Degani

Mardi 2 novembre 2021

Programme

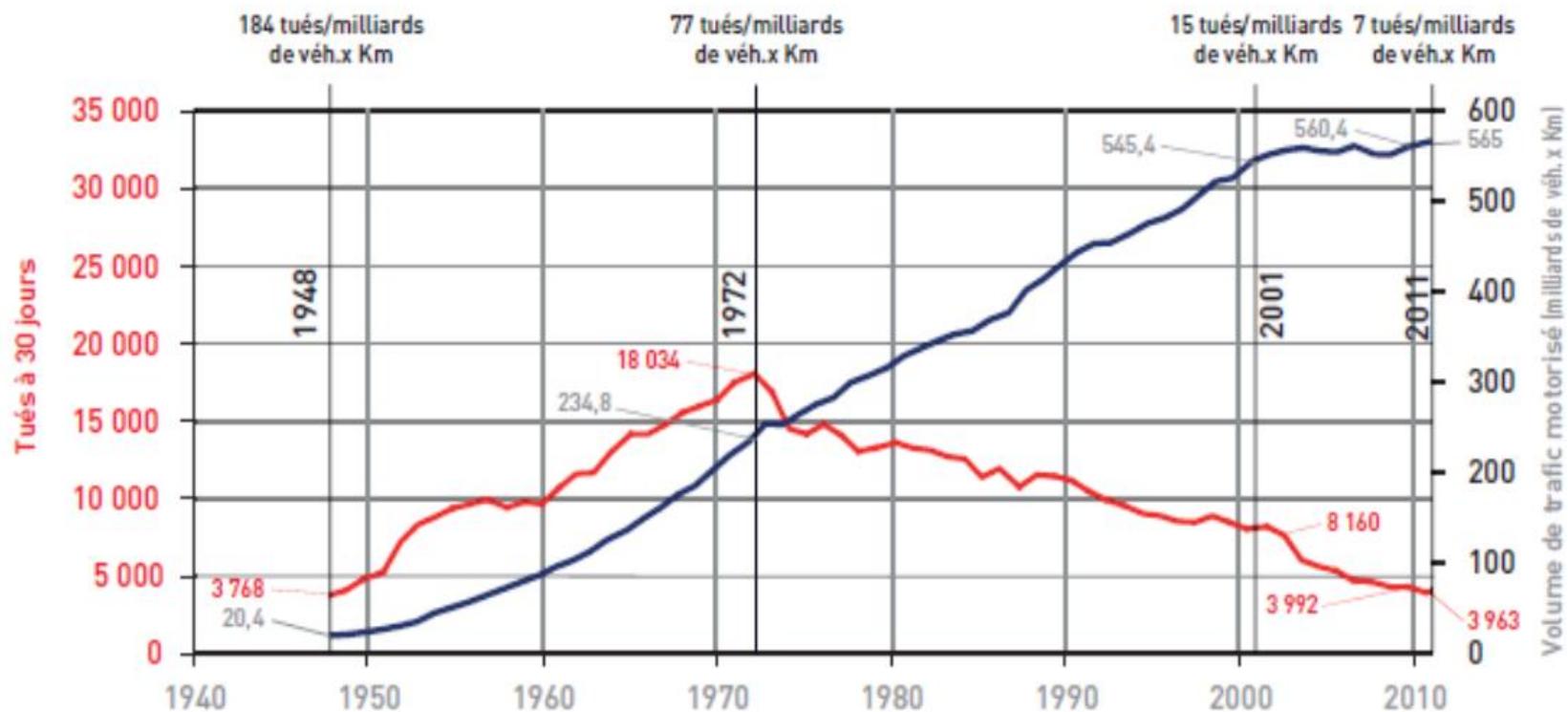
1. Panorama de l'accidentalité en France
2. L'approche « système sûr » : nouveau paradigme de sécurité routière
3. Les origines et les applications du système sûr
4. La Vision Zéro au Québec

Questions et réponses

-> Posez vos questions dans le fil de discussion

1. PANORAMA DE L'ACCIDENTALITÉ EN FRANCE





Nombres de tués à 30 jours (échelle de gauche) et kilomètres motorisés parcourus en milliard (échelle de droite) entre 1949 et 2010 en France

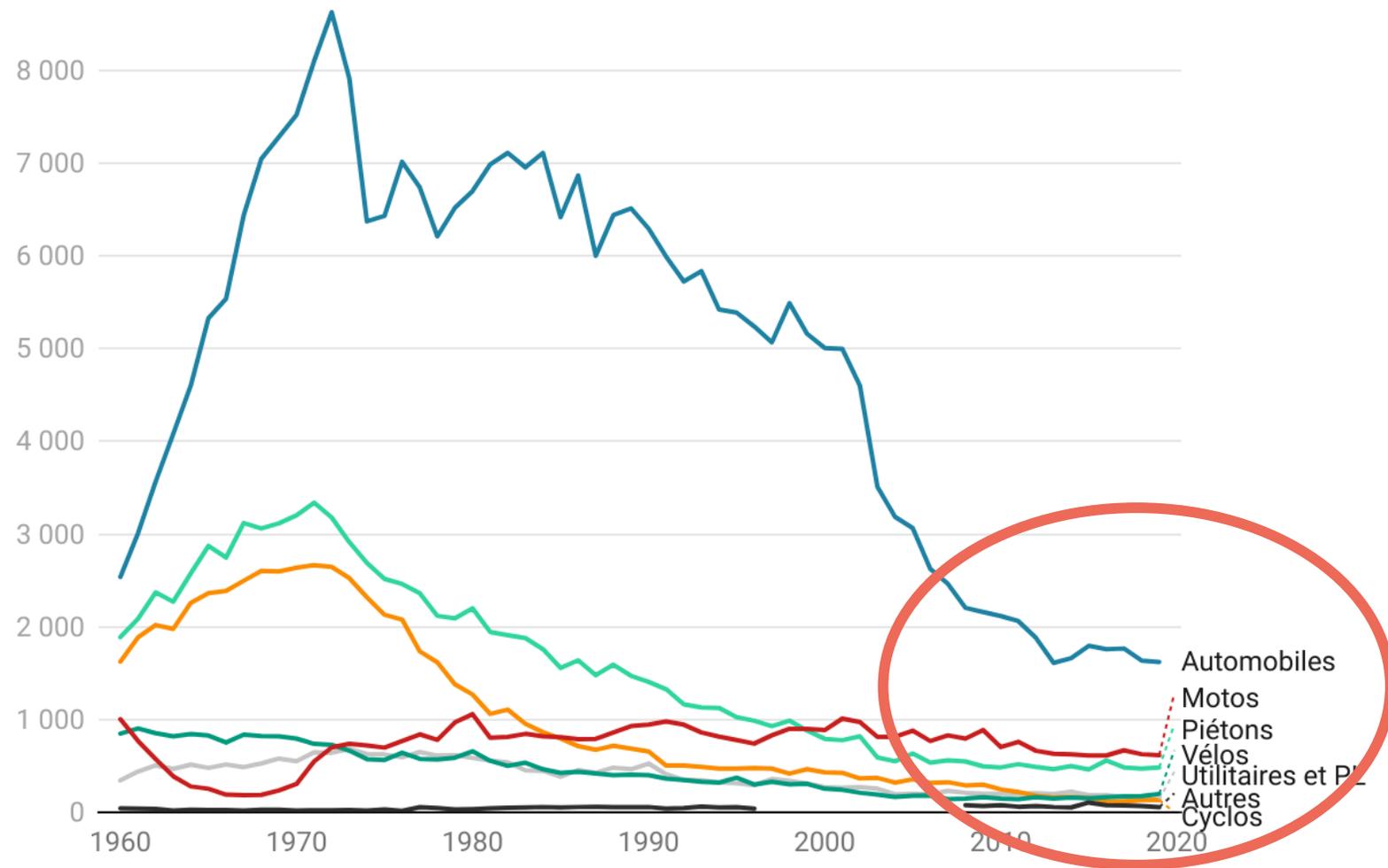
Source ONISR, 2011

Réglementation sur les comportements :

- **La vitesse maximum autorisée** (1973 → 2018)
- **L'alcoolémie** (1978 → 1995)
- **La prise de stupéfiants** (2001 → 2011)
- **Le port obligatoire du casque** (1973)
- **Le permis à point** (1992)
- **L'usage du téléphone au volant** (2003)

Réglementation sur les véhicules :

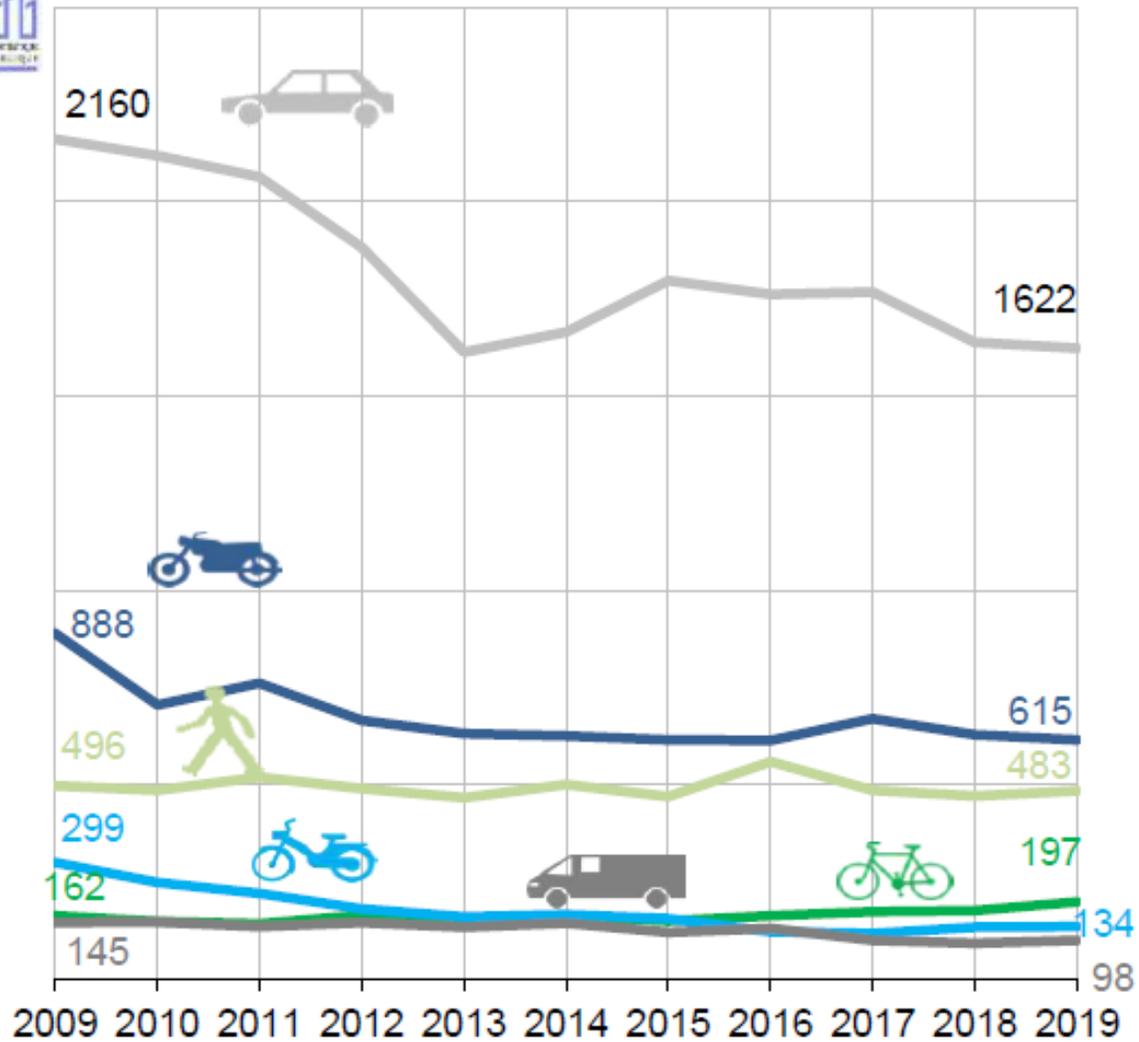
- **Présence obligatoire de ceintures de sécurité** (1973 → 1990)
- **Le contrôle technique des véhicules** (1985 → 1992)



Stagnation de la baisse du nombre de victimes tuées depuis la fin des années 2000

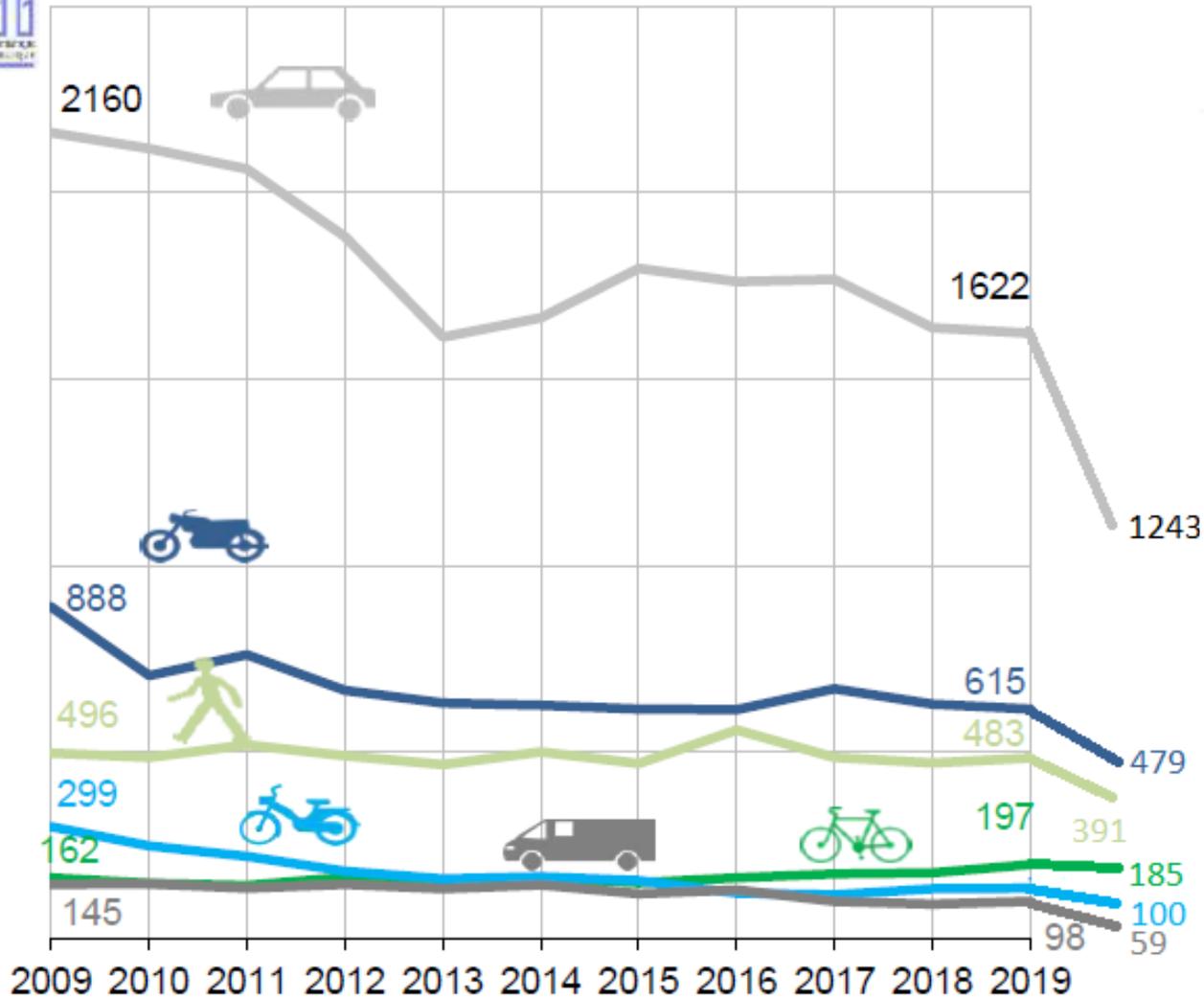
Nombres de tués à 30 jours par mode entre 1960 et 2019 en France

ONISR. (2020.). La sécurité routière en France Bilan de l'accidentalité de l'année 2019



Nombres de tués à 30 jours par mode entre 2009 et 2019 en France

ONISR. (2020). La sécurité routière en France Bilan de l'accidentalité de l'année 2019



Nombres de tués à 30 jours par mode entre 2009 et 2020 en France

ONISR. (2021.). La sécurité routière en France Bilan de l'accidentalité de l'année 2020

SOCIÉTÉ - SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Partage    

Sécurité routière : 2 550 morts en 2020, un minimum historique lié à la pandémie

Ce bilan s'explique par la réduction de la circulation, laquelle résulte de la crise sanitaire due au Covid-19. Le premier confinement avait ainsi entraîné une baisse du trafic de 75 % pour avril 2020.

Le Monde avec AFP ·

Publié le 29 janvier 2021 à 15h27 - Mis à jour le 29 janvier 2021 à 15h39 · Lecture 1 min.

Un total de 2 550 personnes sont mortes sur les routes de France métropolitaine en 2020, son plus bas niveau depuis l'après-guerre, sous l'effet de la réduction de la circulation causée par la crise sanitaire de Covid-19, selon les chiffres annoncés vendredi 29 janvier par la Sécurité routière.

Le nombre annuel de morts n'était auparavant jamais passé sous la barre des 3 000. La baisse enregistrée en 2020 atteint 21,4 % par rapport aux chiffres de 2019 (3 244 décès), mais elle est « à relativiser, en raison » de la crise sanitaire, précise la Sécurité routière.

Édition du jour

Daté du vendredi 20 août



AFP (2021) Sécurité routière : 2 550 morts en 2020, un minimum historique lié à la pandémie, in Le Monde, fr https://www.lemonde.fr/societe/article/2021/01/29/securite-routiere-2-550-morts-en-2020-un-minimum-historique-lie-a-la-pandemie_6068103_3224.html/

Société

Toujours autant de cyclistes tués sur les routes : à vélo, attention au danger

Malgré une baisse généralisée du nombre de morts sur les routes, le nombre de cyclistes tués ne baisse pas autant qu'espéré. Entre 2010 et 2019, la mortalité des usagers de vélos a augmenté en moyenne de 2,7 %. Ce n'est pourtant pas une fatalité et les solutions existent.



Si la mortalité routière a diminué de 21% en 2020, elle n'a chuté que de 7% pour les cyclistes.



Par Frédéric Mouchon

Le 15 février 2021 à 06h22, modifié le 15 février 2021 à 06h40

Les bonnes nouvelles sont rares. Alors la déléguée interministérielle à la Sécurité routière ne boudera pas son plaisir ce lundi matin en annonçant que la mortalité sur les routes « a baissé de 35 % en janvier 2021 » par rapport au même mois l'an dernier. Marie Gautier-

Mouchon Frédéric (2021) *Toujours autant de cyclistes tués sur les routes : à vélo, attention au danger*, in Le Parisien, fr <https://www.leparisien.fr/societe/toujours-aucyclistes-tues-sur-les-routes-a-velo-attention-au-danger-15-02-2021-8424853.php>

1 min de lecture

Le nombre de cyclistes tués sur les routes a augmenté de 27% en près de 10 ans

VU DANS LA PRESSE - Avec l'augmentation du nombre d'usagers, le nombre de cyclistes tués sur les routes est en hausse chaque année.



Un homme sur un vélo (Illustration).
Crédit : GERARD JULIEN / AFP

Camille Sarazin

publié le 03/06/2020 à 18:13 - mis à jour le 03/06/2020 à 18:17



Le vélo séduit de plus en plus d'usagers. Mais ce moyen de transport écologique n'est pas exempt de tout danger. En 2019, le nombre de cyclistes tués sur les routes a de nouveau augmenté. L'année dernière, **187 personnes sont mortes à vélo**, soit 12 de plus qu'en 2018.

Sarazin Camille (2020) *Le nombre de cyclistes tués sur les routes a augmenté de 27% en près de 10 ans*, in RTL.fr <https://www.rtl.fr/actu/debats-societe/le-nombre-de-cyclistes-tues-sur-les-routes-a-augmente-de-27-en-pres-de-10-a-7800571254>

Evolution de l'usage du vélo entre 2019 et 2020 (hors confinements)

- + 31 % en urbain
- + 14 % en périurbain
- + 15 % en rural
- + 27 % tous milieux confondus

Vélo & Territoires (2021) Fréquentation vélo et confinement,

ORIGINAL ARTICLE

Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling

P L Jacobsen

Injury Prevention 2003;9:205-209

Objective: To examine the relationship between the numbers of people walking or bicycling and the frequency of collisions between motorists and walkers or bicyclists. The common wisdom holds that the number of collisions varies directly with the amount of walking and bicycling. However, three published analyses of collision rates at specific intersections found a non-linear relationship, such that collision rates declined with increases in the numbers of people walking or bicycling.

Data: This paper uses five additional data sets (three population level and two time series) to compare the amount of walking or bicycling and the injuries incurring in collisions with motor vehicles.

Results: The likelihood that a given person walking or bicycling will be struck by a motorist varies inversely with the amount of walking or bicycling. This pattern is consistent across communities of varying size, from specific intersections to cities and countries, and across time periods.

Discussion: This result is unexpected. Since it is unlikely that the people walking and bicycling become more cautious if their numbers are larger, it indicates that the behavior of motorists controls the likelihood of collisions with people walking and bicycling. It appears that motorists adjust their behavior in the presence of people walking and bicycling. There is an urgent need for further exploration of the human factors controlling motorist behavior in the presence of people walking and bicycling.

Conclusion: A motorist is less likely to collide with a person walking and bicycling if more people walk or bicycle. Policies that increase the numbers of people walking and bicycling appear to be an effective route to improving the safety of people walking and bicycling.

Correspondence to:
Peter Lyndon Jacobsen,
Public Health Consultant,
4730 Monterey Way,
Sacramento, CA 95822,
USA;
jacobsenp@medscape.com

Motor vehicle collisions are a leading global cause of death and disease burden.^{1,2} Worldwide, more people die in motor vehicle collisions while walking and bicycling than while driving.³

In examining injuries to people walking and bicycling, intuition suggests that injuries increase in locations where, and in time periods when, more people walk and bicycle.⁴ However, do injuries increase linearly with the amount of walking and bicycling? Is the situation the same as with

that after adjusting for the number of bicyclists, the number of conflicts/bicyclist was twice as great at locations with few bicyclists compared with locations with more. In fact, the number of conflicts/bicyclist decreased abruptly with more than 50 bicyclists/hour. With pedestrians, Ekman found that although the number of conflicts/pedestrian was largely unaffected by numbers of pedestrians, the conflict rate was still affected by numbers of motorists.⁵

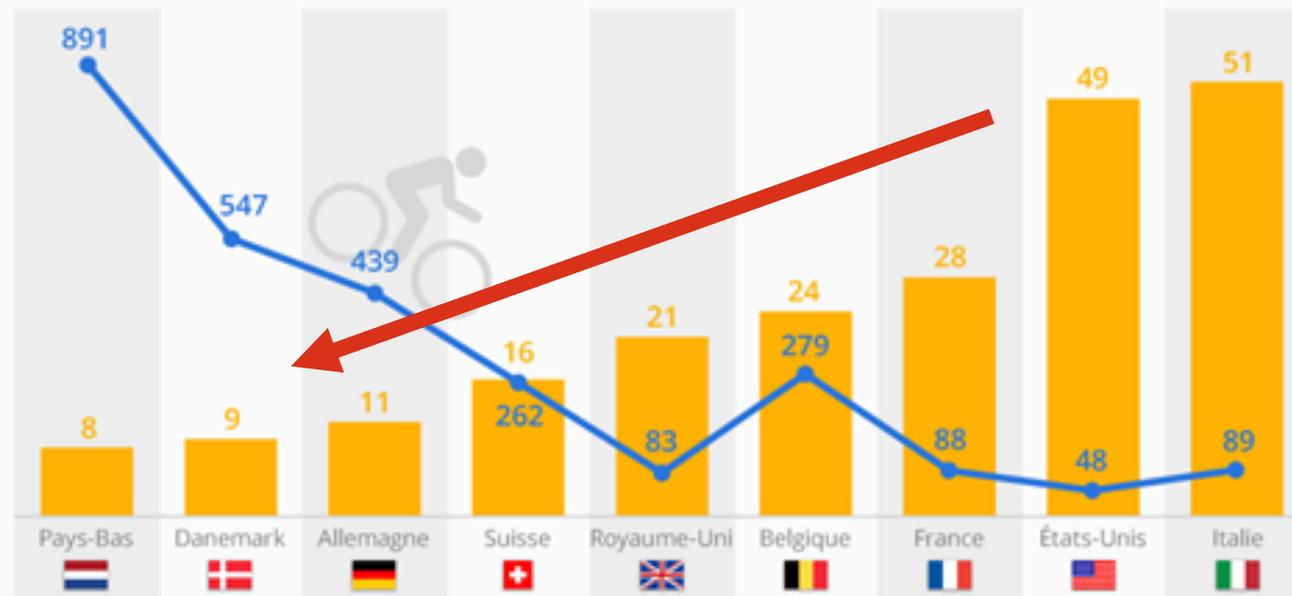
Leden also reported a non-linear relationship in two exami-

Jacobsen, PL (2003) *Safety in numbers : more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling*, in *Injury Prevention*, 9, p. 205-209.

Plus de cyclistes, moins d'accidents mortels

Pratique du vélo et risque associé dans une sélection de pays de l'OCDE*

- Trajet annuel parcouru à vélo par habitant (km)
- Cyclistes tués par milliard de km parcourus à vélo



* moyennes réalisées à partir de données récoltées sur la période 2008-2015.
Source : OCDE

statista

Le risque de décès par cycliste décroît au fur et à mesure que le nombre de kilomètres parcourus à vélo augmente.

Kilomètres parcourus par an par habitant et nombre de cyclistes morts par milliards de trajet à vélo

OCDE (2018) Cycling Safety Summary and Conclusions



2. L'APPROCHE « SYSTÈME SÛR » : NOUVEAU PARADIGME DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Exemple

- Boulogne-Billancourt
- 21 juillet 2021
- Collision entre une femme à vélo et un conducteur de poids lourd
- Les secours interviennent mais la jeune femme ne survit pas

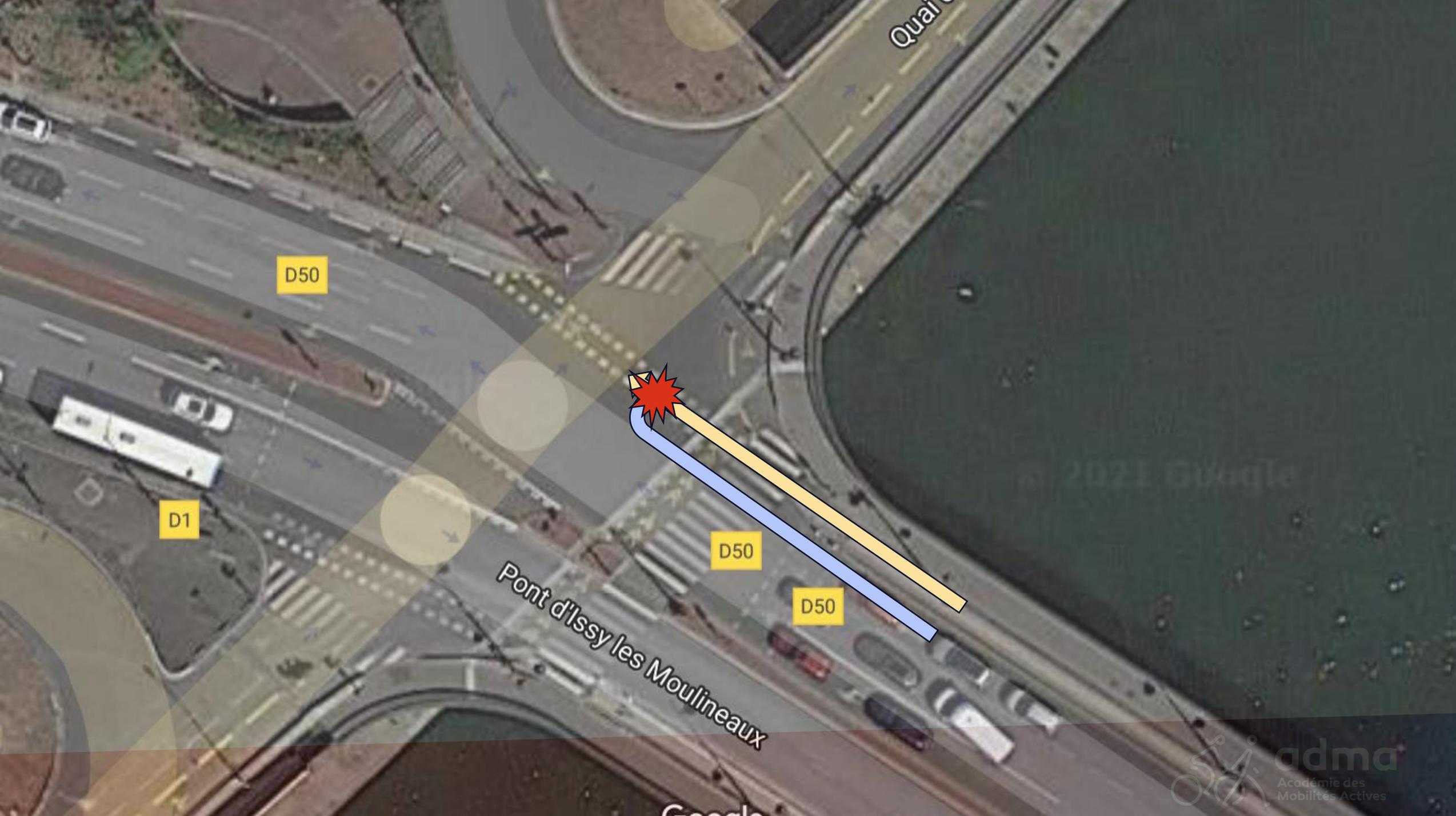


@PompierParis. (2021, juillet 21). 📍#Intervention. Ce matin, les secours sont appelés pour un grave accident de la circulation à Boulogne-Billancourt. Un cycliste a été percuté par un camion. Malgré les efforts entrepris par les secours, la victime est malheureusement décédée. <https://t.co/a9QVIZJv62> [Tweet]. @PompierParis. <https://twitter.com/PompierParis/status/141786559530741763>

A quoi pourrait être dû cet accident?



Une cycliste de 24 ans tuée par un camion
à Boulogne-Billancourt—Le Parisien.
(2021, juillet 21)



D50

D1

D50

D50

Pont d'Issy les Moulineaux

Quai

2021 Google

D50

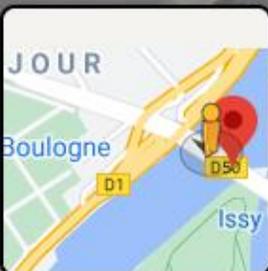
Boulogne-Billancourt, Île-de-France



Google



Street View – juil. 2020



Google

D50

Boulogne-Billancourt, Île-de-France



Street View – juil. 2020



Google

D50

Boulogne-Billancourt, Île-de-France



Google

Street View - juil. 2020



D50
Boulogne-Billancourt, Île-de-France

Google

Street View - juil. 2020



A quoi pourrait être dû cet accident?



Si vous avez identifié quelques éléments, inscrivez-les dans le formulaire

→ un élément par ligne

A quoi pourrait être dû cet accident?

Écrivez un élément par ligne.

Par exemple, en réponse à "Élément 1", vous pourriez répondre "pluie".

Si vous le souhaitez, vous pouvez voir l'emplacement sur Google Maps : <https://goo.gl/maps/7dJX2ocuRZFRpWLx8>



1. Élément n°1

2. Élément n°2

Les réactions immédiates

« Les cyclistes, comme tous les conducteurs, doivent faire preuve d'une vigilance sans faille. Faire attention aux angles morts en fait partie, rappelle un officier de la brigade des sapeurs-pompiers de Paris (BSPP).

Ils doivent impérativement porter les équipements de protection individuels, à commencer par le casque et la chasuble fluo. Ils doivent non seulement respecter eux aussi le Code de la route à la lettre mais également améliorer leur visibilité ! »

Une cycliste de 24 ans tuée par un camion à Boulogne-Billancourt—Le Parisien. (s. d.).

Approche basée sur la culpabilité



NOTION DE RESPONSABILITÉ

La responsabilité de l'accident porte uniquement sur les usagères et les usagers



Les usagères et usagers sont tenu·es responsables de leur propre sécurité : personne n'a droit à l'erreur

PHILOSOPHIE

Les actions de sécurité routière de ce paradigme visent à punir les comportements perçus comme dangereux au moyen de sanctions et de mesures éducatives

POLITIQUES PUBLIQUES

Au-delà des usagères et usagers



- Le poids-lourd était-il équipé de détecteurs de présence?
- Les feux donnent-ils la priorité aux piétons et cyclistes?
- L'infrastructure oblige-t-elle les conducteurs motorisés à réduire la vitesse au croisement?

...entre autres.

@PompiersParis. (2021, juillet 21). 📍 #Intervention. Ce matin, les secours sont appelés pour un grave accident de la circulation à Boulogne-Billancourt. Un cycliste a été percuté par un camion. Malgré les efforts entrepris par les secours, la victime est malheureusement décédée. <https://t.co/a9QVIZJv62> [Tweet]. @PompiersParis. <https://twitter.com/PompiersParis/status/1417865559530741763>

Comment la collision est-elle survenue?

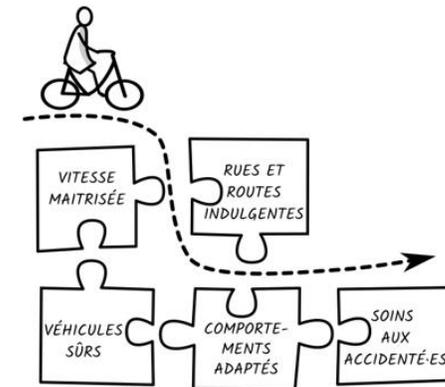
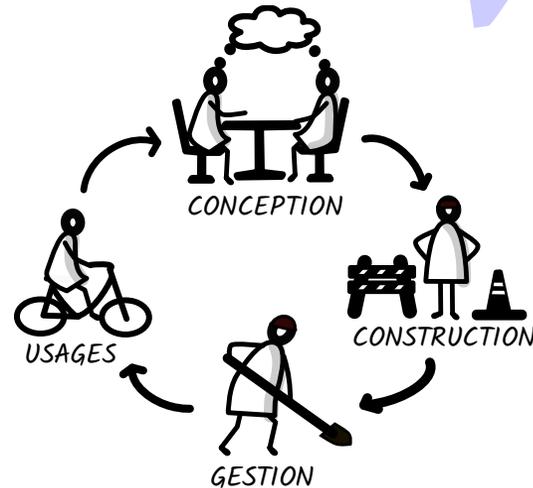


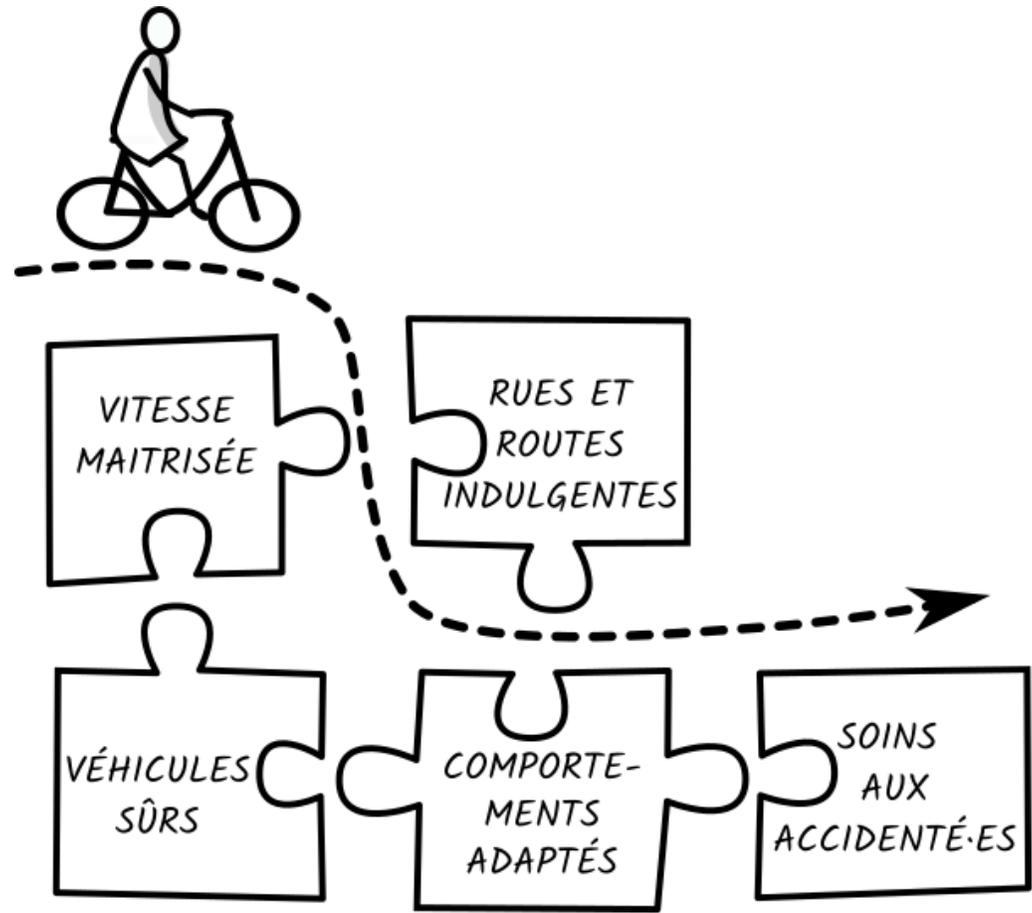
Qui a causé la collision?

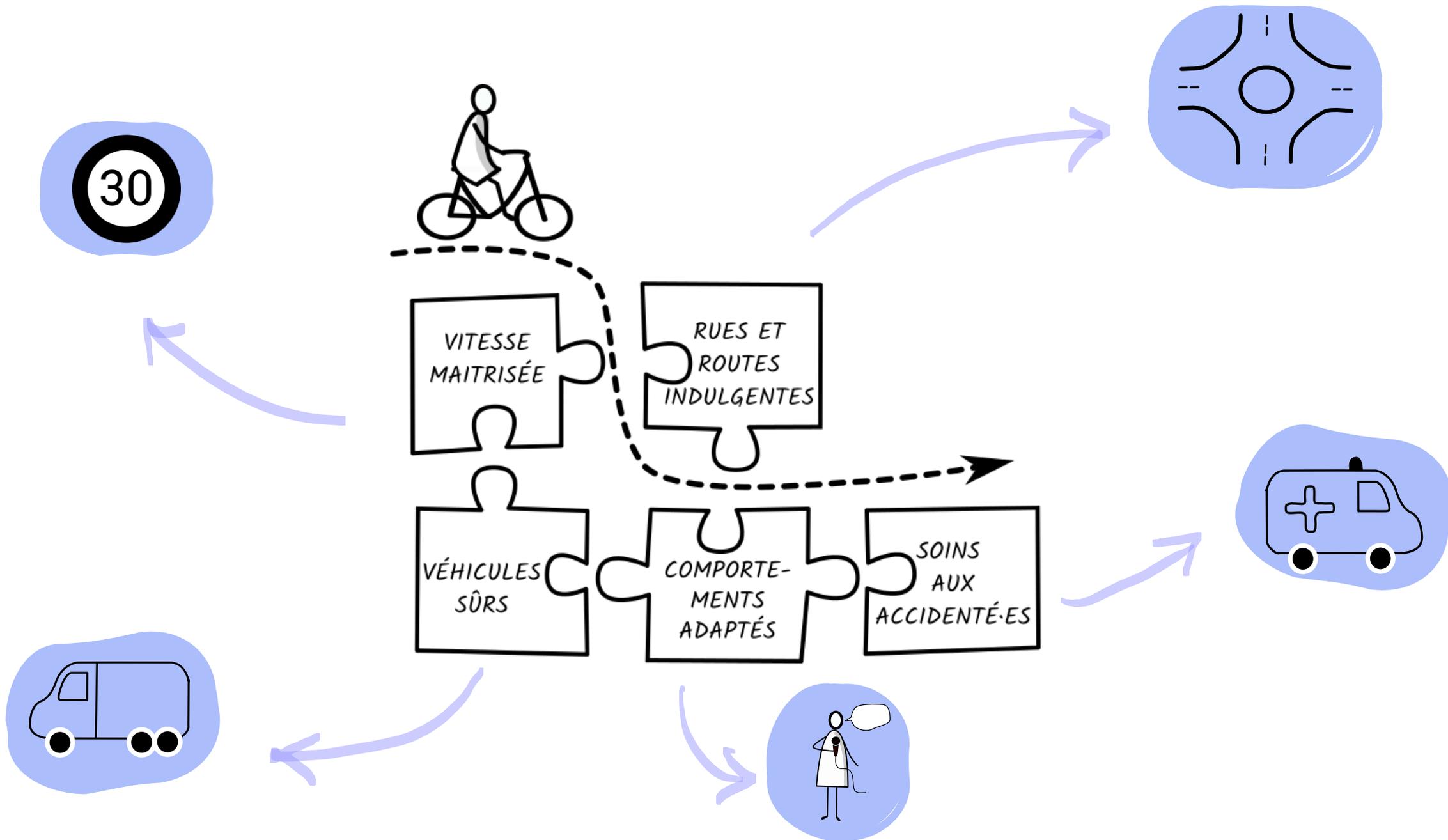
Paradigme du système sûr

Quelles actions
mettre en place?

Comment la
collision est-
elle survenue?



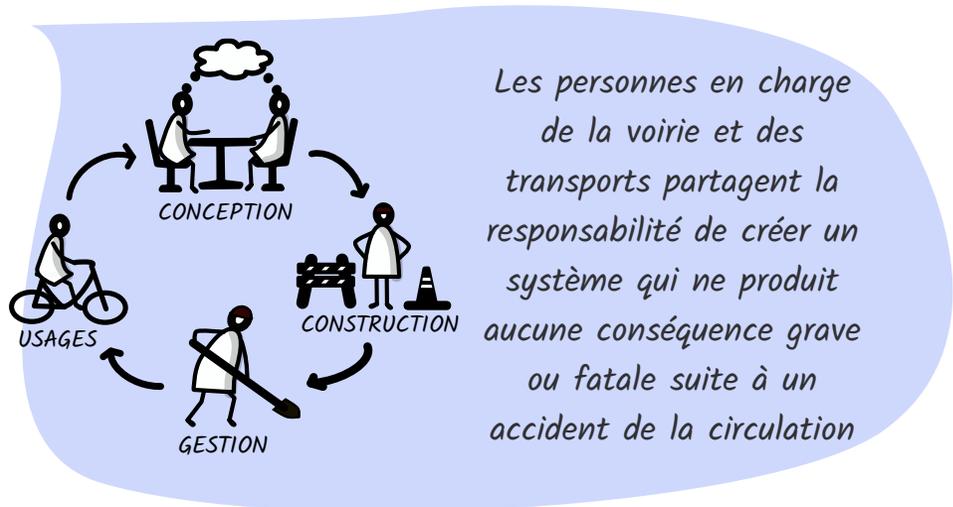




Approche système sûr



NOTION DE RESPONSABILITÉ

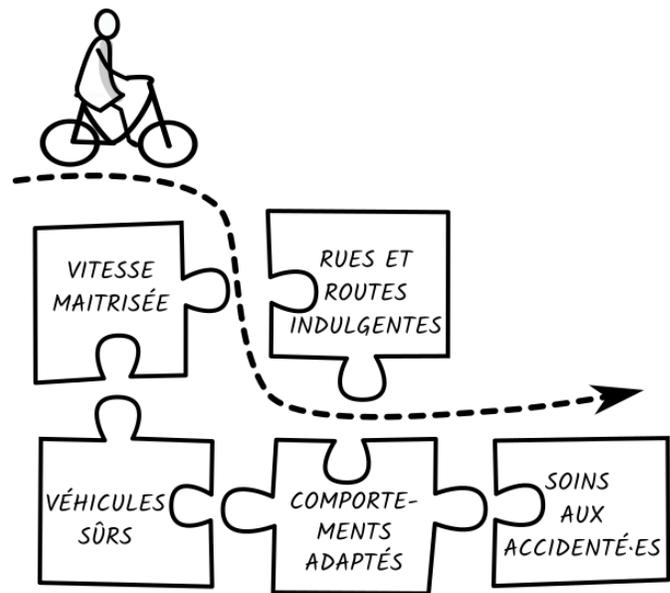


Puisque l'erreur humaine est possible, mieux vaut composer avec elle que l'écartier : le but est de prévenir tout accident qui peut être évité, et de minimiser les conséquences de ceux qui sont inévitables

PHILOSOPHIE

POLITIQUES PUBLIQUES

La prise de décision se base sur des faits et les actions portent sur les causes systémiques des accidents, dans 5 domaines complémentaires



En France : entre actions systémiques...

Etat

- Action transverse depuis 1972 à travers –entre autres- le **Comité interministériel de la sécurité routière**
- Notion d'infrastructure qui pardonne
- Education routière

Collectivités territoriales

- Actions sur les **infrastructures** basées sur des données d'accidentalité
- Actions de **sensibilisation**



Source : Observatoire départemental de sécurité routière de la Haute Savoie, s. d.

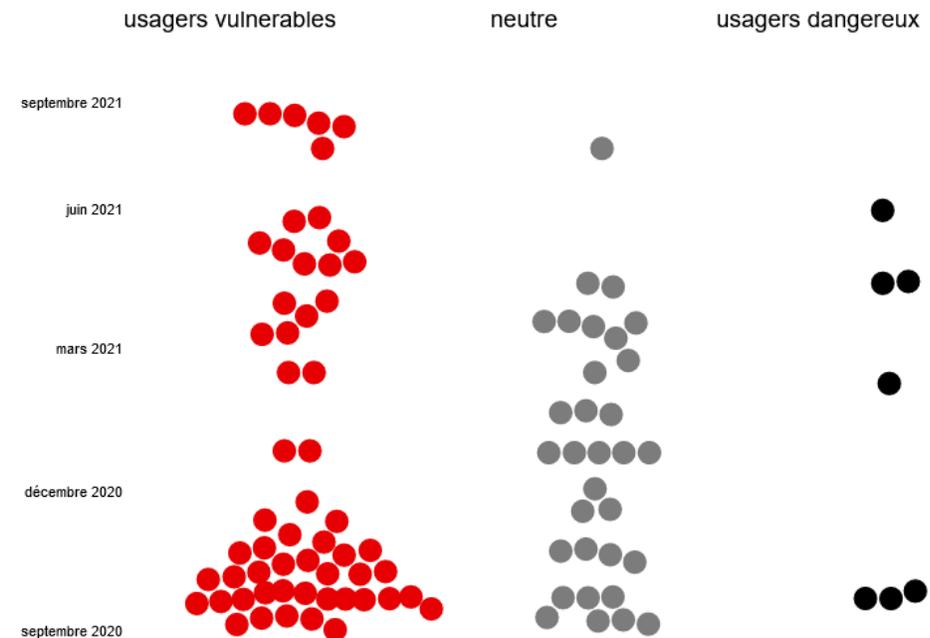
...et l'importance accordée à la culpabilité



Sécurité routière. (2021, juin 3). #JournéeMondialePourLeVelo | Pour une route plus sûre, attention à vélo, attention aux vélos <https://t.co/QTlItQyCnP> [Tweet]. @RoutePlusSure. <https://twitter.com/RoutePlusSure/status/1400352714861785088>

La sécurité routière pratique le victim blaming à l'encontre des usagers vulnérables

Un an de tweets de la délégation à la Sécurité routière



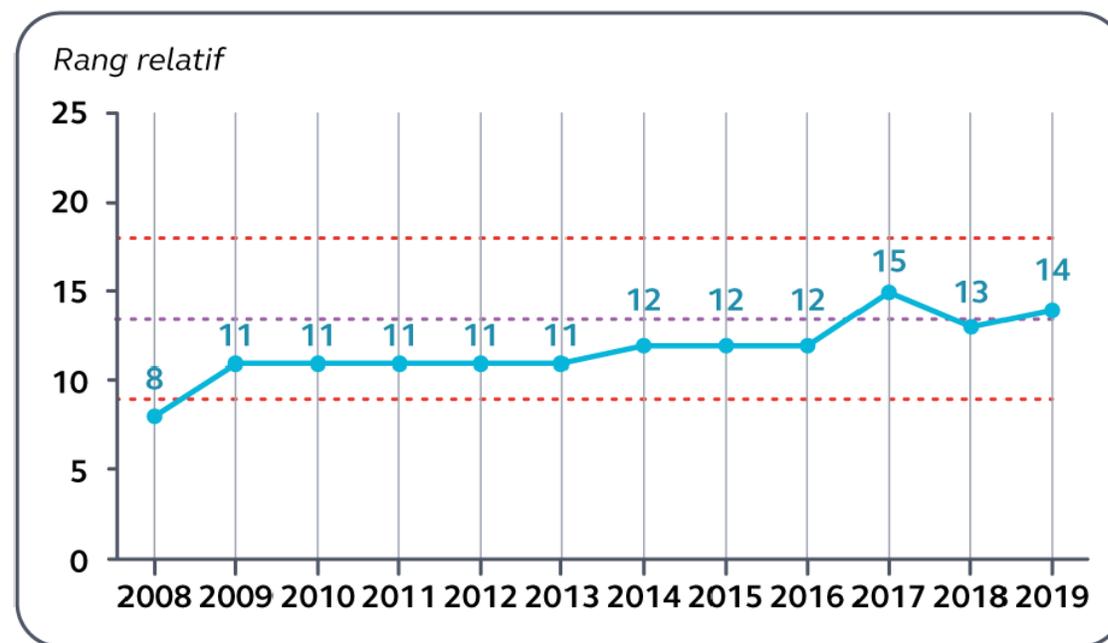
Rivet, S. de, Guillot, J., & Clair, A. (s. d.). *Sur les réseaux sociaux, la sécurité routière blâme les victimes*. Libération. Consulté 16 septembre 2021, à l'adresse https://www.liberation.fr/societe/sur-les-reseaux-sociaux-la-securite-routiere-blame-les-victimes-20210907_E00KLNfZVDGFDXDXNNHAOKNTE/

Politique française de sécurité routière

- 🚲 De bons résultats historiques, *mais* effet de plateau
- 🚲 La politique de sécurité routière agit sur les infrastructures et les comportements, *mais*
 - Des améliorations possibles
 - Approche systémique insuffisamment comprise et mise en pratique par certains acteurs

→ **Systeme sûr : un concept à rendre plus lisible**

Graphique n° 11 : rang de la France parmi les 28 pays de l'Union européenne selon l'indicateur « morts par million d'habitants »



Source : Cour des comptes ; d'après données ETSC et EUROSTAT



3. LES ORIGINES ET LES APPLICATIONS DU SYSTÈME SÛR

De plus en plus de villes mettent en place la Vision Zéro, basée sur le système sûr

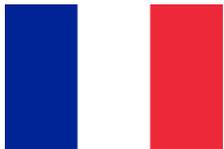
New York, Montréal, Londres...

L'approche pour un système sûr naît

L'action internationale de sécurité routière adopte un cadre systémique

1972

Comité interministériel de la sécurité routière
France



1992

Sécurité durable
Pays Bas



1997

Vision Zéro
Suède



2010

Décennie d'action
pour la sécurité
routière



2017

Déclaration
de la Valette



2020

Déclaration de
Stockholm



1992

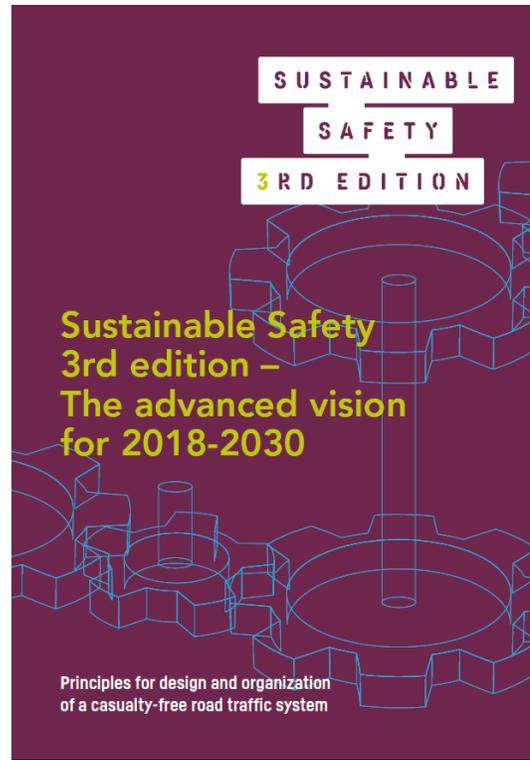
Sécurité durable
Pays Bas

Lancement, évaluation et généralisation de mesures

- Infrastructures
- Réglementation de la route et contrôle

→ Réduction annuelle des décès a plus que triplé sur période 1998-2007 comparé à décennie précédente

Vision partagée par les professionnel·les de sécurité routière



SWOV. (2018). *Sustainable Safety*.





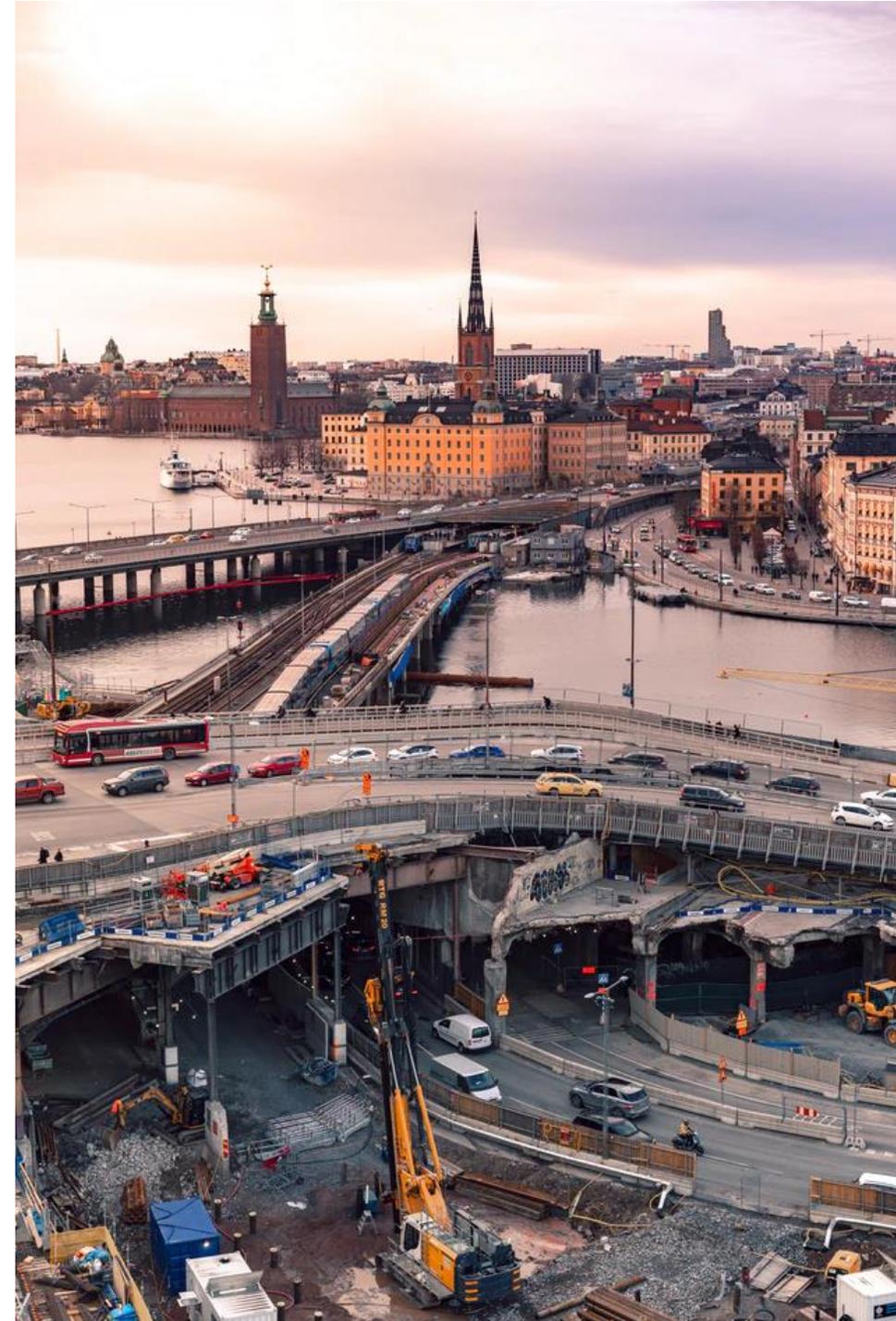
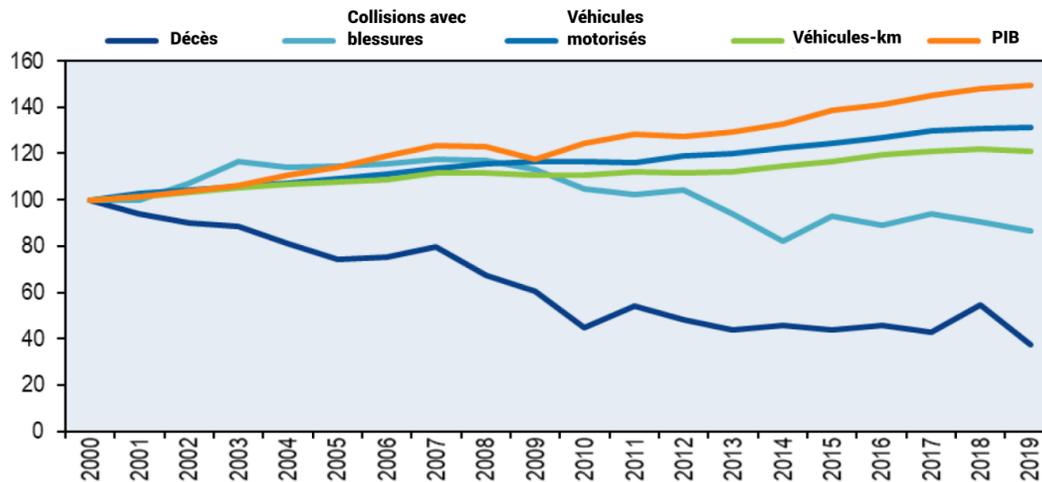
1997

Vision Zéro Suède

Zéro **décès et blessure grave**

- Cadre juridique adapté en 1997
- Action renforcée : communication, amélioration des données d'accidentalité pour mieux cibler les actions, contrôle, etc.

Tendances de sécurité routière, quantité de véhicules, trafic et PIB, 2000-2019
Index 2000 = 100

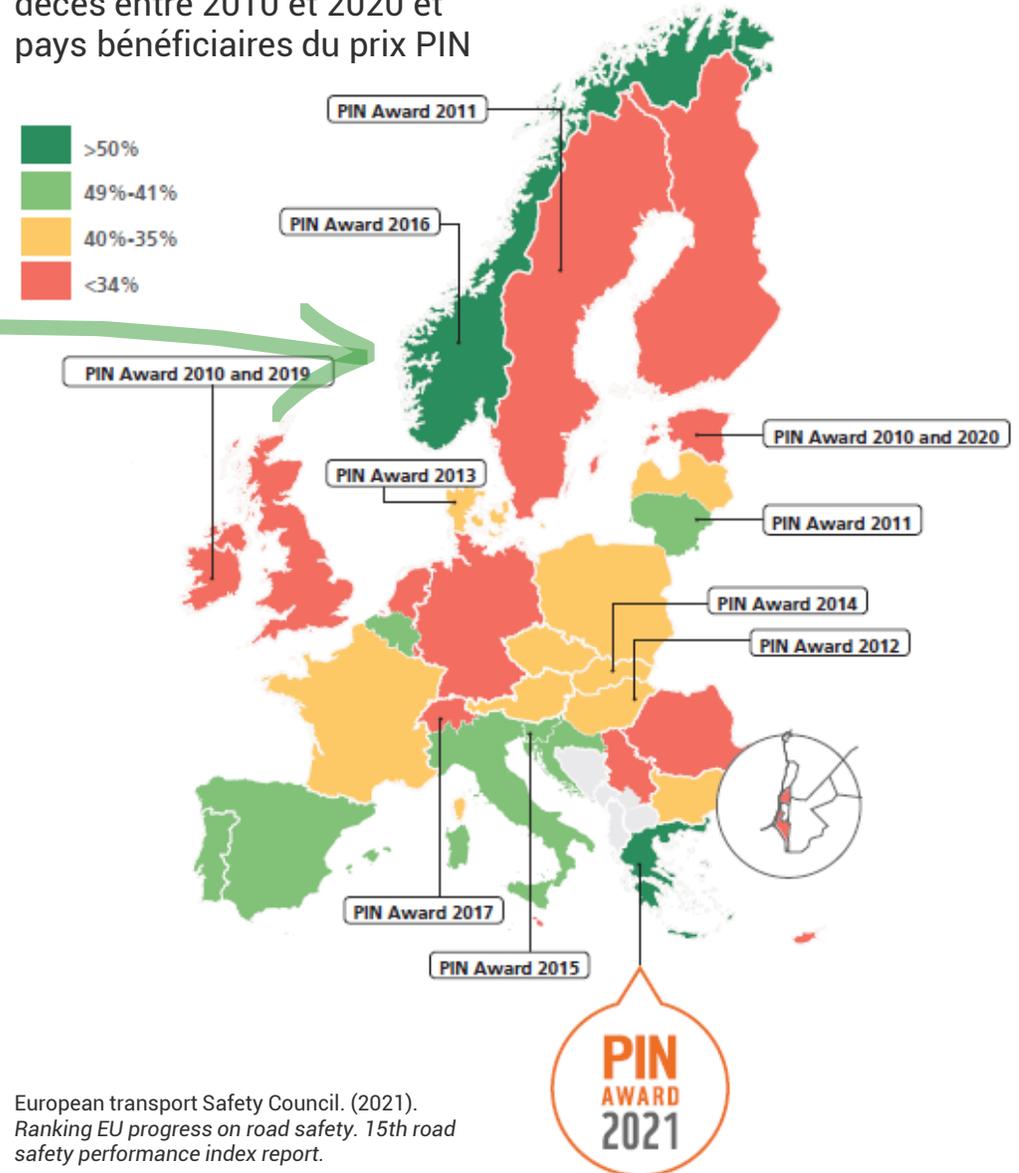


Entre 2010 et 2020, de nouveaux chefs de file

Norvège

- Réduction **constante** du nombre de
 - Décès : -68,6%
 - Blessures graves : -50,5%
- Politique basée sur la **Vision Zéro**

Evolution relative du nombre de décès entre 2010 et 2020 et pays bénéficiaires du prix PIN



European transport Safety Council. (2021).
Ranking EU progress on road safety. 15th road
safety performance index report.



2010

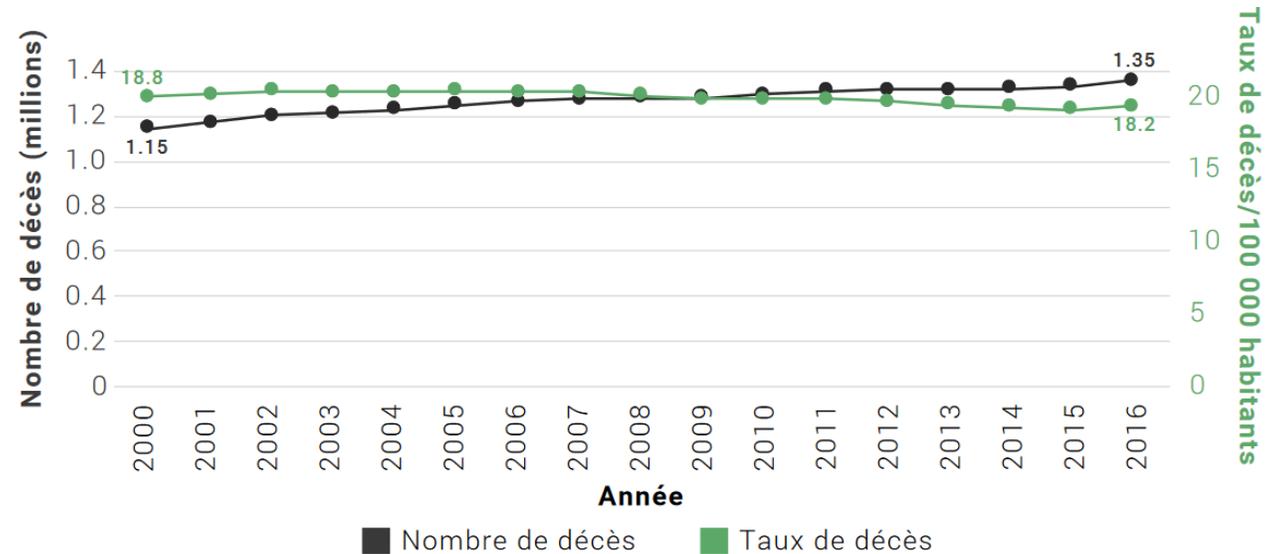
Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020

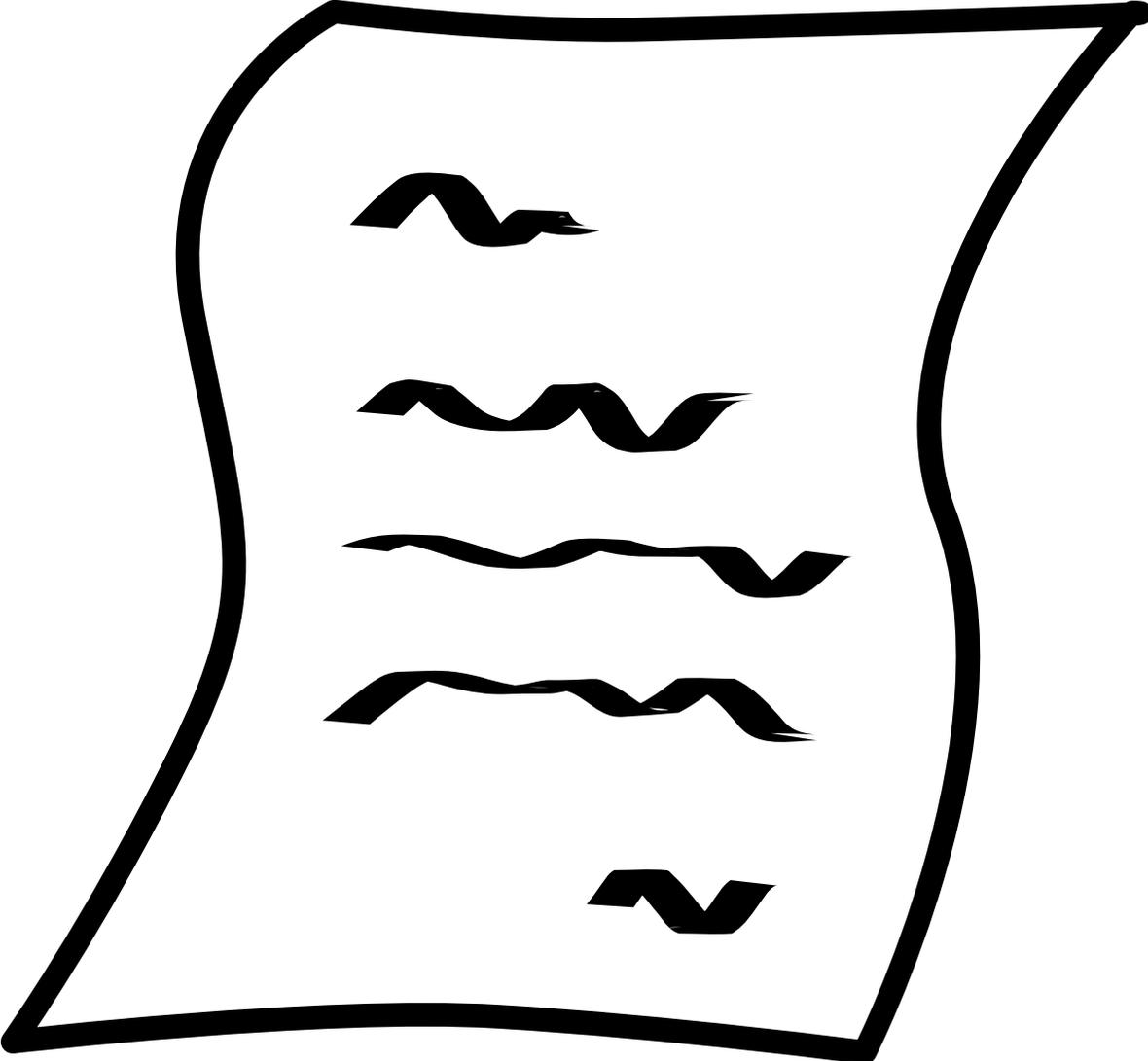
Objectif : stabiliser puis réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde d'ici 2020

Plan d'action sur 5 piliers

1. **Gestion** de la sécurité routière
2. Sécurité des **routes** et mobilité
3. Sécurité des **véhicules**
4. **Comportements** des usagers de la route
5. **Soins** après l'accident

Figure 1 : Nombre et taux de décès dus à des accidents de la circulation pour 100 000 habitants: 2000–2016





2017

Déclaration de La Valette



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 8 juin 2017
(OR. en)

9994/17

TRANS 252

RÉSULTATS DES TRAVAUX

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	délégations
N° doc. préc.:	8666/1/17 REV 1 TRANS 158
Objet:	Conclusions du Conseil sur la sécurité routière approuvant la déclaration de La Valette de mars 2017 – Conclusions du Conseil (8 juin 2017)

Les délégations trouveront en annexe les conclusions du Conseil sur la sécurité routière approuvant la déclaration de La Valette (La Valette, 28 et 29 mars 2017), adoptées par le Conseil lors de sa 3545^e session qui s'est tenue le 8 juin 2017.

2020

Déclaration de Stockholm



- **Objectif commun :**
 - 50% de morts et blessés en 2030 → zéro décès et blessure grave en 2050
- **Système sûr**
- **Mesures phare :**
 - apaisement des routes et des rues, promotion des modes actifs

De plus en plus de
villes mettent en place
la Vision Zéro, basée
sur le système sûr

Depuis une dizaine d'années

Vision Zéro à l'échelle de villes et de métropoles dans le monde entier :

- Amériques
- Grande Bretagne
- Australie
- ...

Place privilégiée des **mobilités actives**



Vision Zero
Action Plan City of New York
Mayor Bill de Blasio **2014**



4. LA VISION ZÉRO AU QUÉBEC

Sandrine Cabana-Degani

Le Québec

- 8 164 361 habitants
- Planification des transports et sécurité routière = compétence provinciale
- Municipalités locales = 107 000 km de routes, rues et chemins locaux



Source: Google Maps

Par MapGrid – Travail personnel, CC BY-SA 4.0,
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=98178996>

Qui sommes-nous?

PIÉTONS

QUÉBEC

PIÉTONS QUÉBEC

une organisation dédiée aux piétons pour faire entendre leur voix

- Fondée en 2015
- Mission:
 - Améliorer la sécurité et le confort de toutes les personnes se déplaçant à pied
 - Transformer les environnements urbains, réglementaires et culturels
- Campagnes de sensibilisation, projets visant à documenter et partager les meilleures pratiques, représentations

L'adoption de la vision zéro au Québec

Vision Zéro - Des principes à l'action!

- **Octobre 2017:** Forums VISION ZÉRO
- **Février 2018:** Appel à l'action
- **Avril 2018:**
 - Engagement du gouv. du Québec
 - Principe de prudence introduit au code

UN APPEL À L'ACTION DÉPOSÉ PAR :



AVEC L'APPUI DE :

Organisations

Montréal physiquement active | Montréal Métropole en santé*
Coalition québécoise sur la problématique du poids
Comité de citoyens Mobilisation environnement Ahuntsic Cartierville
Comité organisateur - Trotibus de l'école Saint-Jean-de-Matha
Comité Trotibus de l'école Saint Germain d'Outremont
Conseil régional de l'environnement de Laval
DePly Montréal
ENvironnement JEUnesse
Équiterre
Espace
Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)
Jeun'Est en forme
Jeunes médecins pour la santé publique
Les amis de la montagne
Maison du développement durable
Opération populaire d'aménagement-comité citoyen de la table de concertation communautaire Action-Gardiens de Pointe-Saint-Charles
Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain
Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal
Rue Publique
Société Canadienne du Cancer
Table de concertation des aînés de l'île de Montréal
Thermo Design
Vélo Québec

*partenaires financiers

Citoyens

Alice Gaudreau | Aline Berthe | Amélie Castaing | Charles Litalien |
Charlotte Therrien, Comité citoyen Chemin des Prairies, Brossard |
Christelle Proulx Cormier | David Martin-Milot | Denis Chabot, Agent
de planification, de programmation et de recherche, DSP de Laval |
Dieynaba Diallo, Agente de planification, de programmation et de
recherche, DSP de Laval | Éliane Marceau | Ève-Marie Surprenant |
Gabrielle Guay | Gabrielle Manseau | Isabelle Gaudette, chargée de
projets et développement, CEUM | Jacinthe Beaulieu, responsable
des Trotibus, école Notre-Dame-Des-Victoires | Kalla Folinsbee,
Coordonnatrice, Trotibus Saint-Germain d'Outremont | Kirk Wright |
Laurie Archambault | Louise Levac, Professeure, Cégep Édouard
Montpetit, citoyenne de Longueuil | Maelle Klouganou | Marie
Turcotte | Marlène Bergeron | Maude Landreville | Paula Negron
Poblete, professeure, École d'urbanisme et d'architecture du
paysage, Université de Montréal | Phillip Oneson | Pierre Turgeon,
Agent de planification, de programmation et de recherche, DSP
de Laval | Pierre-Yves Chopin | Simon Cantin | Sophie Lancôt |
Sydney Ribaud, Directeur général, Équiterre | Tistan Bougle |
Vanessa Normand | Virginie Delannoy, comité organisateur Trotibus,
école Saint-Barthélemy | Zvi Lewi, Consultant, mobilité durable et
accessibilité

L'adoption de la vision zéro au Québec

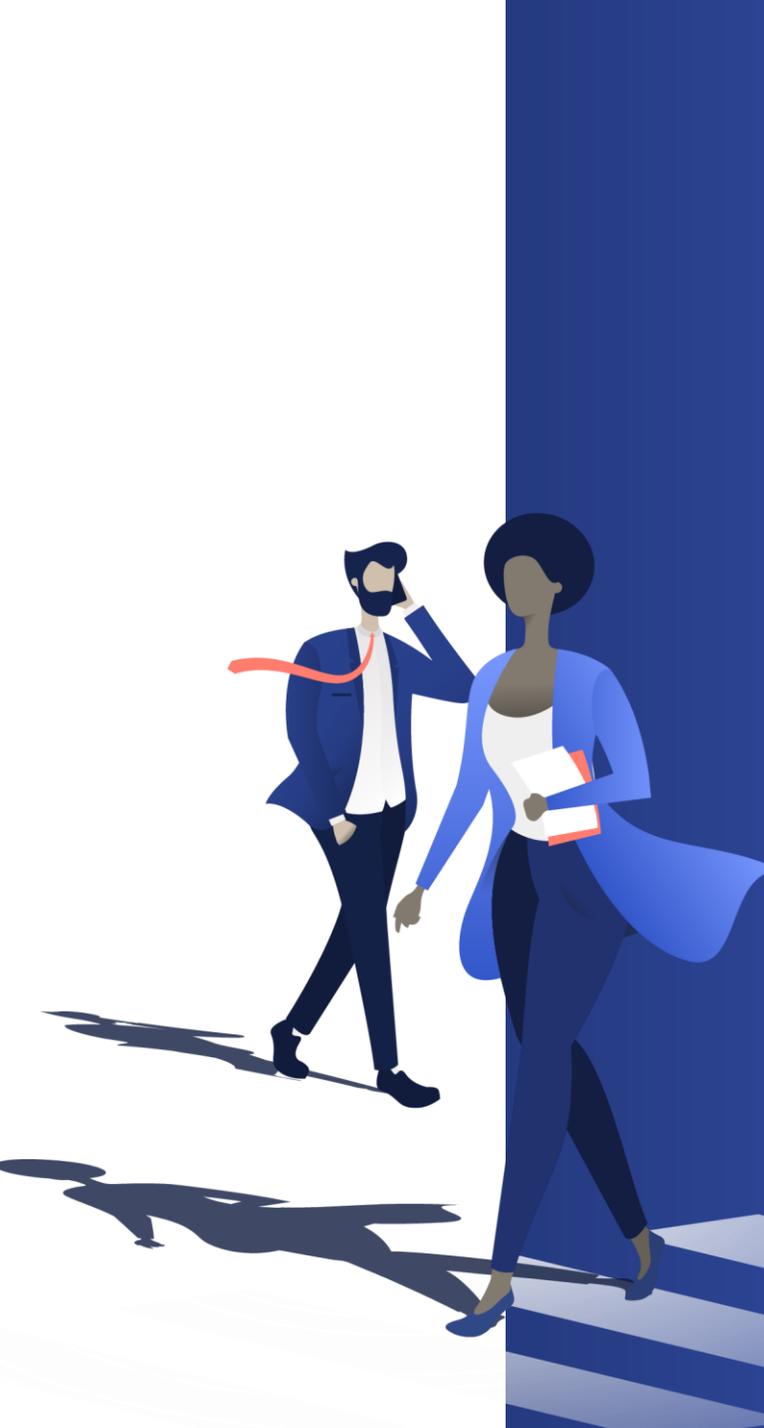
- **Montréal:**

- Septembre 2016: annonce de l'adoption de l'approche
- Avril 2019: Début de la mise en œuvre - Déclaration et plan d'action 2019-2021

- **Drummondville:**

- 2020: Plan de mobilité durable basé sur approche système sûr

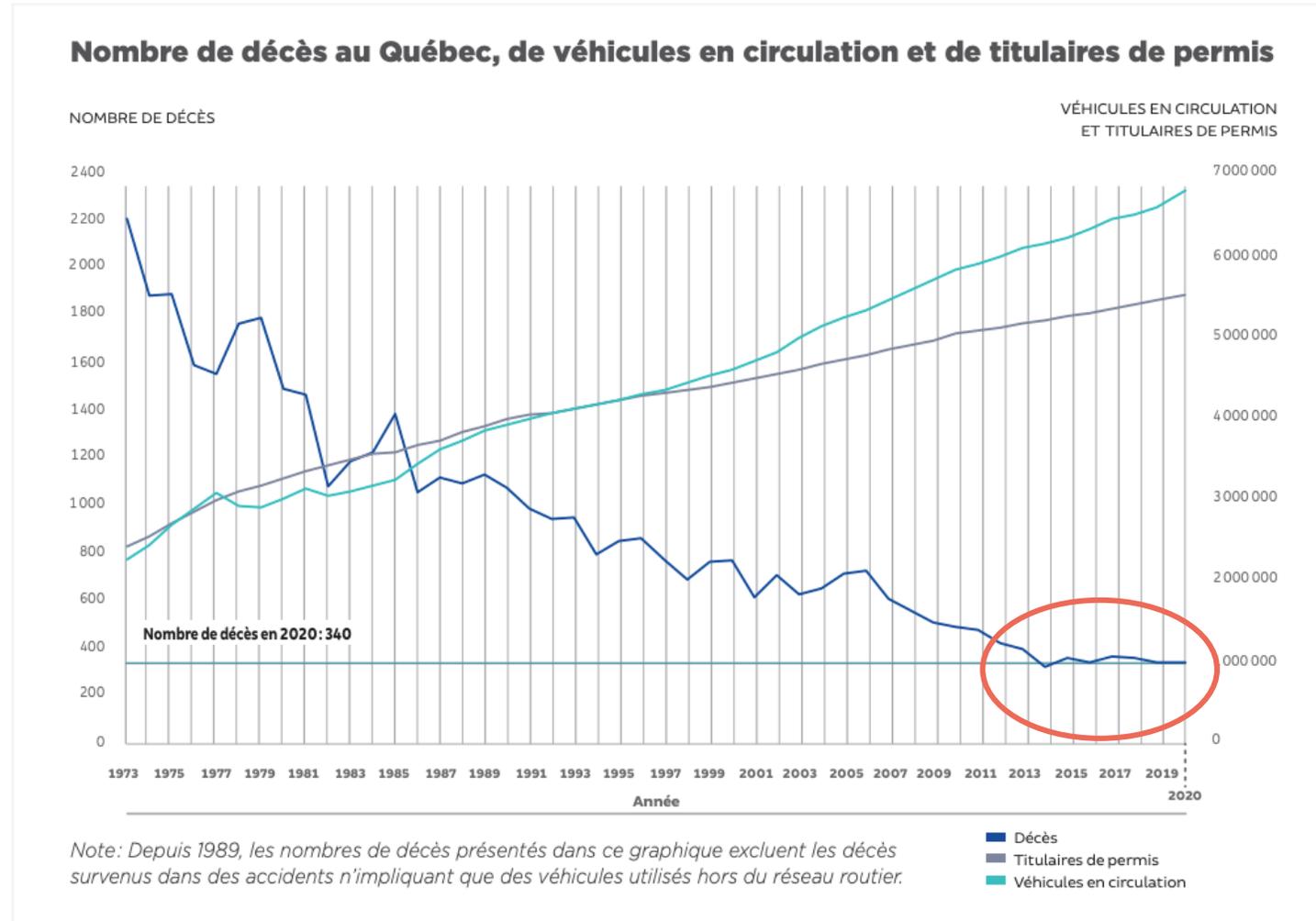




POURQUOI VISION ZÉRO AU QUÉBEC?

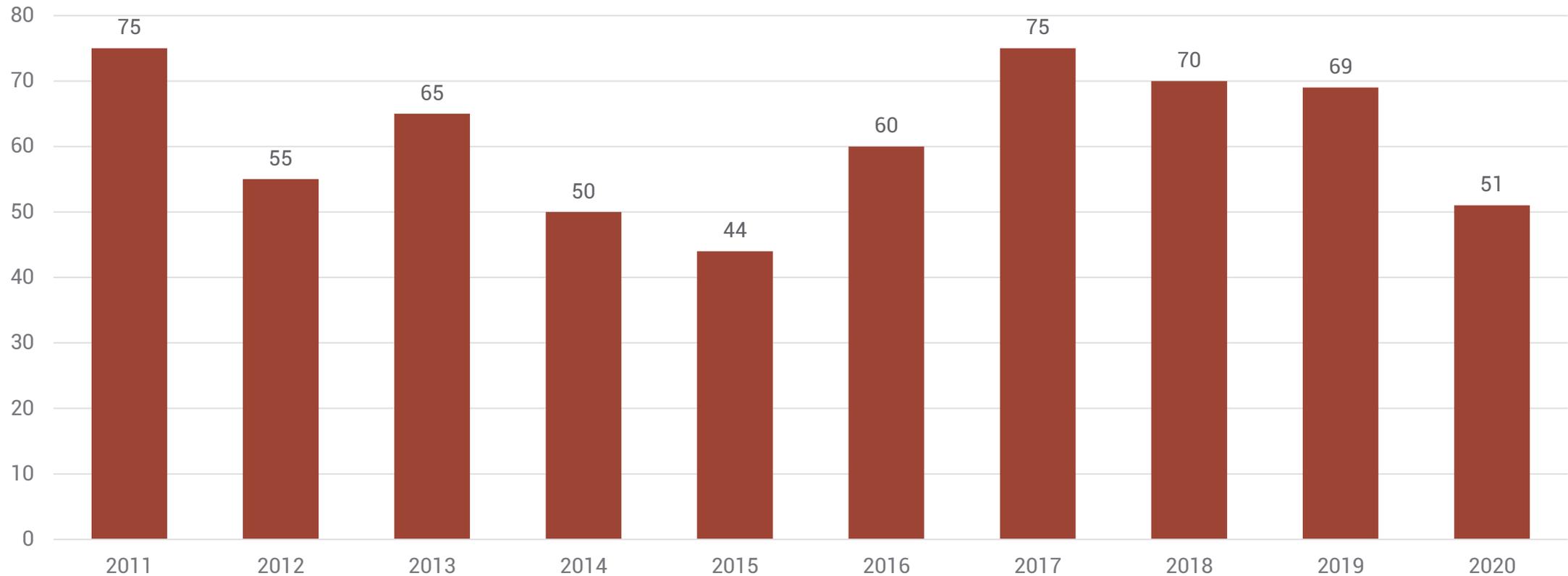
Situation et bilan routier pour les piétons du Québec

Stagnation du bilan routier au Québec également



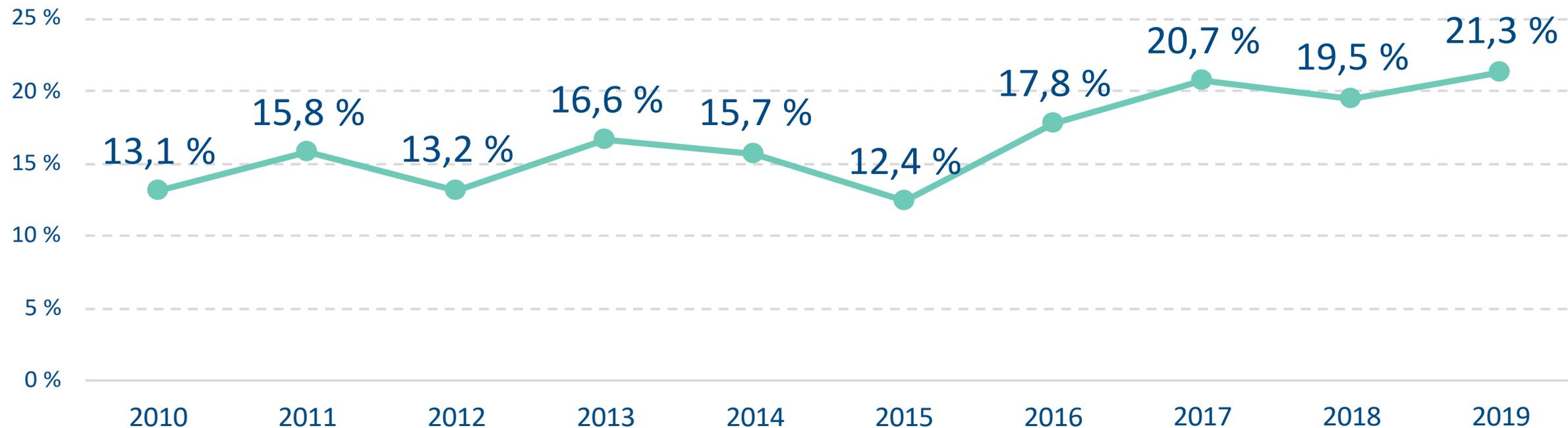
Un bilan routier qui ne s'améliore pas pour les piétons

Évolution du nombre de piétons décédés entre 2011 et 2020



La part des piétons parmi les décès routiers augmente

Évolution de la part des piétonnes et piétons parmi les décès routiers



Source données SAAQ

Marcher au péril de sa vie



victimes / jour



blessures graves / semaine



décès tous les 6 jours

Marcher au péril de sa vie

Personnes âgées = moitié des décès

- Capacités physiques et cognitives
- Fragilité physique



Virage vers approche vision zéro = nécessaire

- ↑ Taux de motorisation : Véhicules 41 % c. Population 15 % (2000 – 2019)
- ↑ Taille et masse des voitures
- ↑ Population vieillissante

Si rien n'est fait, ↑ victimes piétonnes

NOUVELLE APPROCHE QUI BÉNÉFICIE AUX PIÉTONS



Piétons fautifs? OU Piétons oubliés?

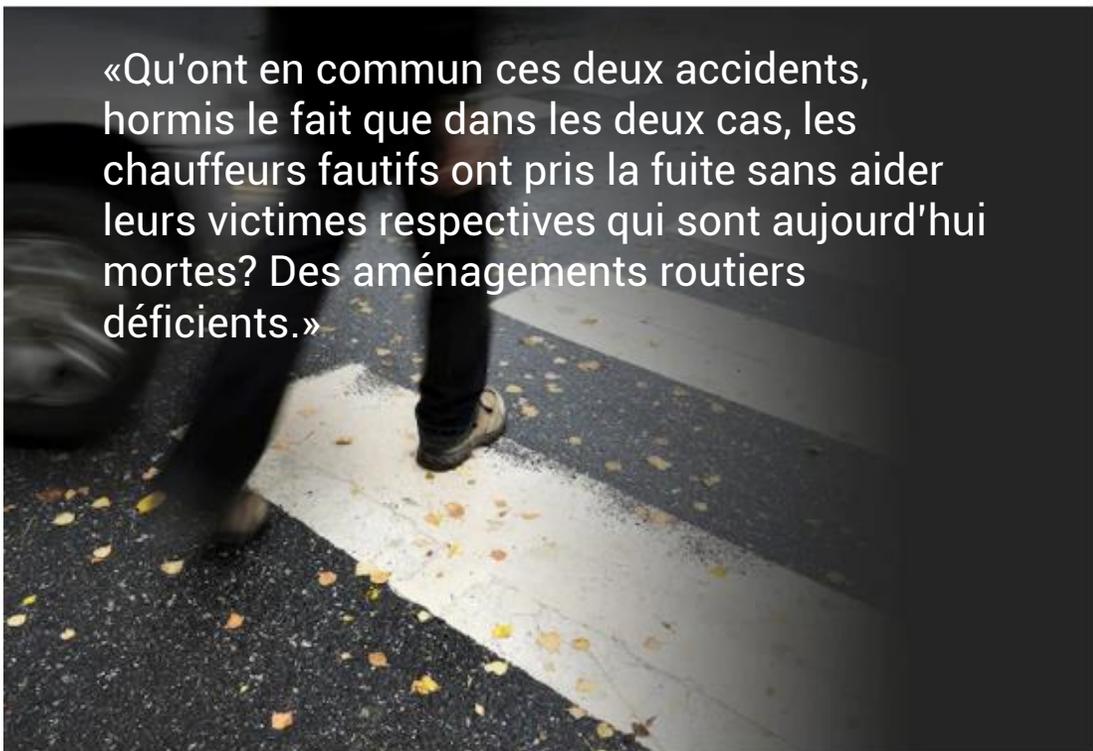


Changements dans les messages

vision
zéro accident
mortel

Aménager les rues adéquatement pour prévenir des morts évitables

«Qu'ont en commun ces deux accidents, hormis le fait que dans les deux cas, les chauffeurs fautifs ont pris la fuite sans aider leurs victimes respectives qui sont aujourd'hui mortes? Des aménagements routiers déficients.»



En 2020, un cycliste et 18 piétons sont mort après une collision sur les artères montréalaises.
PHOTO : RADIO-CANADA

L'excès de vitesse dans un quartier résidentiel, c'est criminel

f 43

PARTAGEZ SUR FACEBOOK



PARTAGEZ SUR TWITTER



AUTRES



Politiques gouvernementales

Stratégie de prévention en sécurité routière 2021-2023 - SAAQ

LE SYSTÈME SÛR

Le Québec, comme plusieurs administrations parmi les plus performantes en matière de sécurité routière, appuie ses interventions sur l'approche du *Systeme sûr*. Cette approche systémique considère l'environnement général dans lequel se déplace l'utilisateur de la route.

Elle repose sur quatre principes directeurs :

- 1. L'être humain commet des erreurs.**
Les personnes font des erreurs et peuvent entraîner des accidents de la route.
- 2. Le corps humain a une tolérance limitée aux accidents.**
La capacité du corps humain à absorber des forces d'impact avant de subir un traumatisme est limitée.
- 3. La sécurité routière est une responsabilité partagée**
Cette responsabilité est partagée entre ceux qui :
 - conçoivent, construisent, gèrent et utilisent les routes;
 - construisent les véhicules pour prévenir les accidents;
 - soignent les accidentés.
- 4. Renforcer toutes les composantes du système**
Pour en multiplier les effets, toutes les composantes du système doivent être renforcées en même temps, et les usagers de la route doivent rester protégés en cas de défaillance de l'une des composantes¹⁴.

Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec

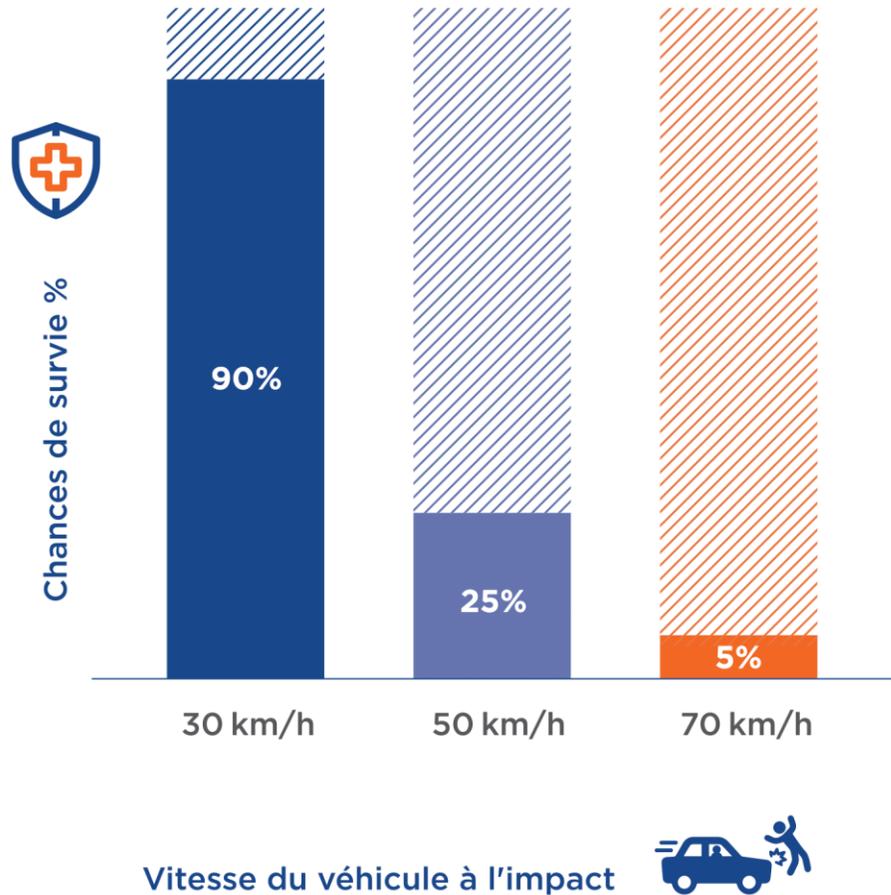
3. Le plan d'action 2018-2023 en sécurité routière et hors route

Enjeu 1 : La gouvernance en matière de sécurité routière et hors route

AXE D'INTERVENTION 1.1 : RENFORCER LA GOUVERNANCE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET HORS ROUTE

Mesure 1 : Instaurer la Vision zéro accident comme stratégie de référence en sécurité routière au Québec

Aménagements et conception routière



Pour que la vitesse soit sécuritaire:

- Séparer les piétons des véhicules
- Modérer la vitesse de circulation

Aménagements et conception routière

La limite de vitesse sera abaissée à 30 km/h en tout temps près des écoles et des parcs

Le 30 mai 2021 – Modifié à 9 h 05 min le 30 mai 2021

Temps de lecture : 2 min 30 s



Par Diane Lapointe

M'écrire



TRANSPORT

700 dos d'âne pousseront dans les rues de Laval

La grande majorité des rues de Québec à 30 km/h en 2021

La Ville plantera de nouvelles limites de vitesse d'ici la fin de l'année

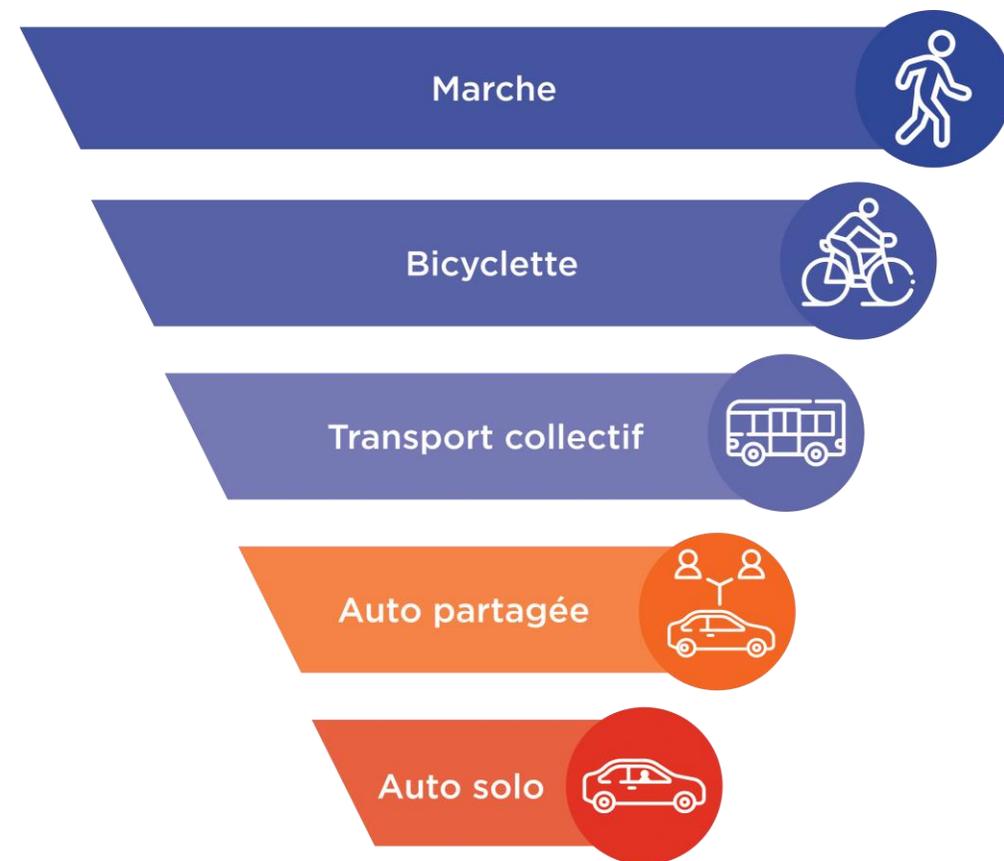


PHOTO STEVENS LEBLANC

D'ici décembre, l'ensemble des rues résidentielles de la ville de Québec afficheront une limite de 30 km/h.

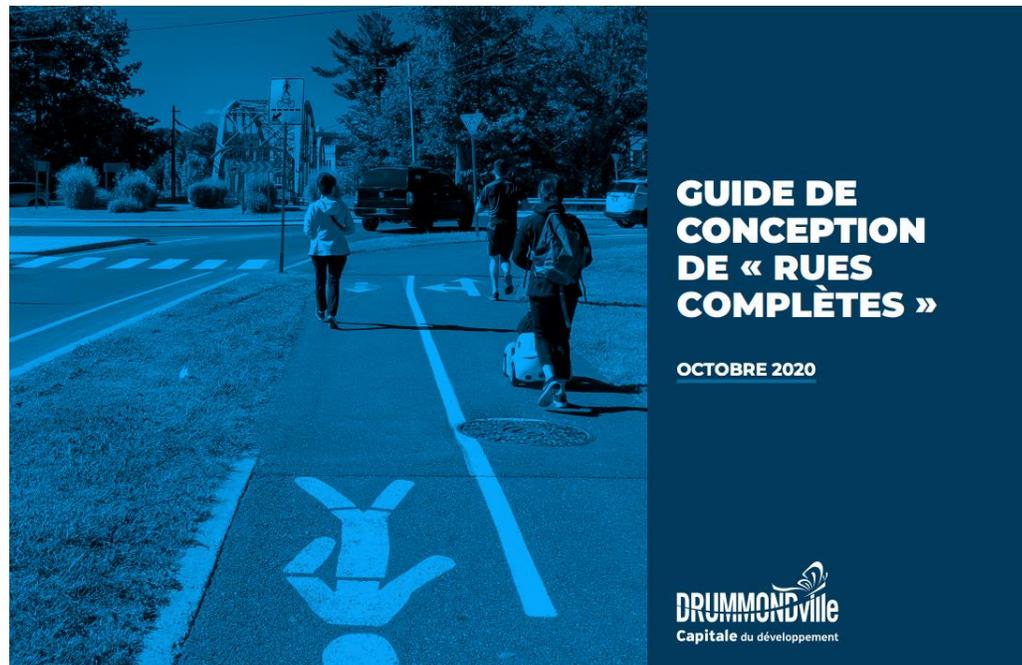
Aménagements et conception routière

Pour rééquilibrer le partage de l'espace entre les différents utilisateurs



Aménagements et conception routière

- Nouveaux projets et programmes
- Politiques pour rééquilibrer l'espace lors des travaux de reconstruction



Véhicules sécuritaires

- Véhicules lourds
- Camions légers (SUV)

Augmentation de 306% du nombre de camions légers sur les routes du Québec



PHOTO FRANÇOIS ROY, LA PRESSE

Le nombre de camions légers circulant au Québec a triplé en 30 ans.



Source: Journal 24 heures

Au-delà de la sécurité des piétons...

- Milieux de vie accessibles, agréables et attractifs
- Investir pour favoriser la mobilité durable
- + grande équité dans les transports
- Qualité de vie des citoyennes et citoyens
- Sécurité des déplacements pour toute la population
 - Enfants, personnes âgées, personnes ayant des limitations fonctionnelles

Ce n'est qu'un début: beaucoup reste à faire!

- Changement de paradigme = prend du temps
- Défi de se doter d'une compréhension commune
- Culture du «tout à l'auto» est encore omniprésente

Conclusion

- 🚲 Réduction de l'accidentalité prononcée, mais qui **stagne** ces dernières années
- 🚲 L'importance de prendre en compte **l'exposition**, dans un contexte d'augmentation de l'usage du vélo
- 🚲 Une collision → une **multiplicité** de facteurs
- 🚲 Approche de sécurité routière basée sur la **culpabilité VS systémique**
 - Deux visions
 - Deux réponses politiques
- 🚲 Système sûr : processus à mener sur le **long-terme** et qui peut **favoriser les mobilités actives**

QUESTIONS
