

ÉTUDE SUR LES TRAVERSÉES PIÉTONNES AUX FEUX DE CIRCULATION (PROJET STRAPI)

M.S. CLOUTIER
O. WAYGOOD

H. QUINTIN
S. TURCOTTE



IN
RS

Institut national
de la recherche
scientifique

Le projet STRAPI (2019-2020)

INRS

Institut national
de la recherche
scientifique



laboratoire piéton et espace urbain



**POLYTECHNIQUE
MONTREAL**

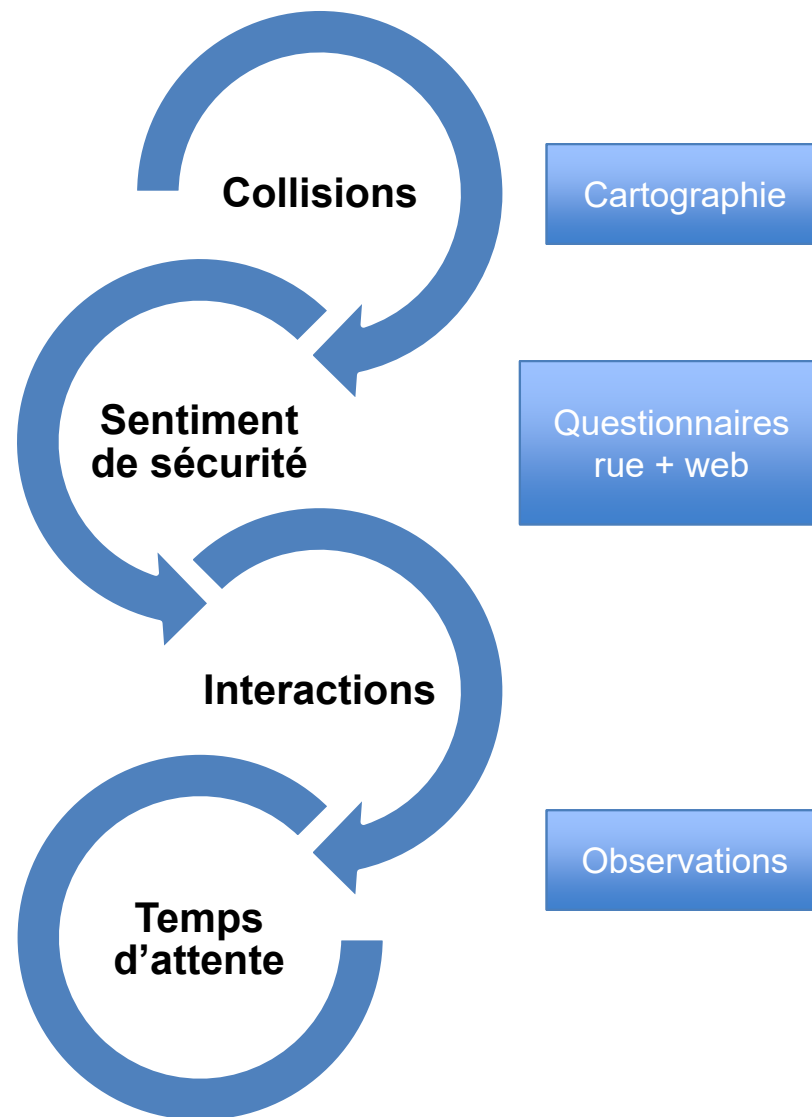
UNIVERSITÉ
D'INGÉNIERIE

Mitacs

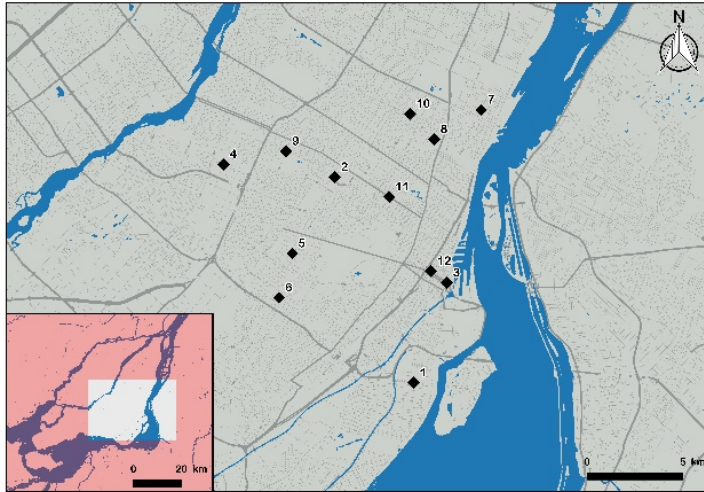


**ACCÈS
TRANSPORTS
VIABLES**

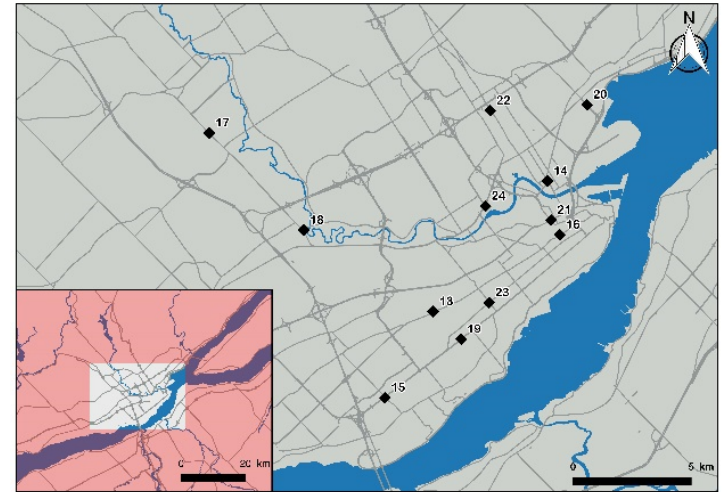
Québec 



Sites de l'étude

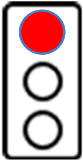

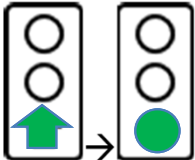
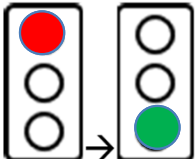

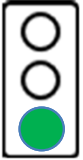



12 sites par villes
(1 exclu)



Montréal	Québec
Verdun — De L'Église (1) Beaubien — Saint-Laurent (2) Nazareth — Wellington (3)	Myrand — Chemin Sainte-Foy (13) 3 ^{ème} avenue — 5 ^{ème} rue (14) Laurier — De L'Église (15)
Acadie — Louvain (4) Hudson — Van-Horne (5) Côte-Sainte-Catherine — Lemieux (6)	Saint-Jean — Clairefontaine (16) L'Ormière — Blain (17) Père Lelièvre — Masson (18)
Ontario — Létourneux (7) Rachel — Laurendeau (8)	Laurier — Père Vaultier* (19) D'Estimauville — Des Môleurs (20)
Jarry — Saint-Laurent (9) Masson — Saint-Michel (10) Mont-Royal — Saint-Denis (11) Robert-Bourassa — Saint-Antoine (12)	Dorchester — Charest (21) 1 ^{ère} avenue — 41 ^{ème} rue (22) René Lévesque — Hollande (23) Wilfrid-Hamel — Bourdages (24)

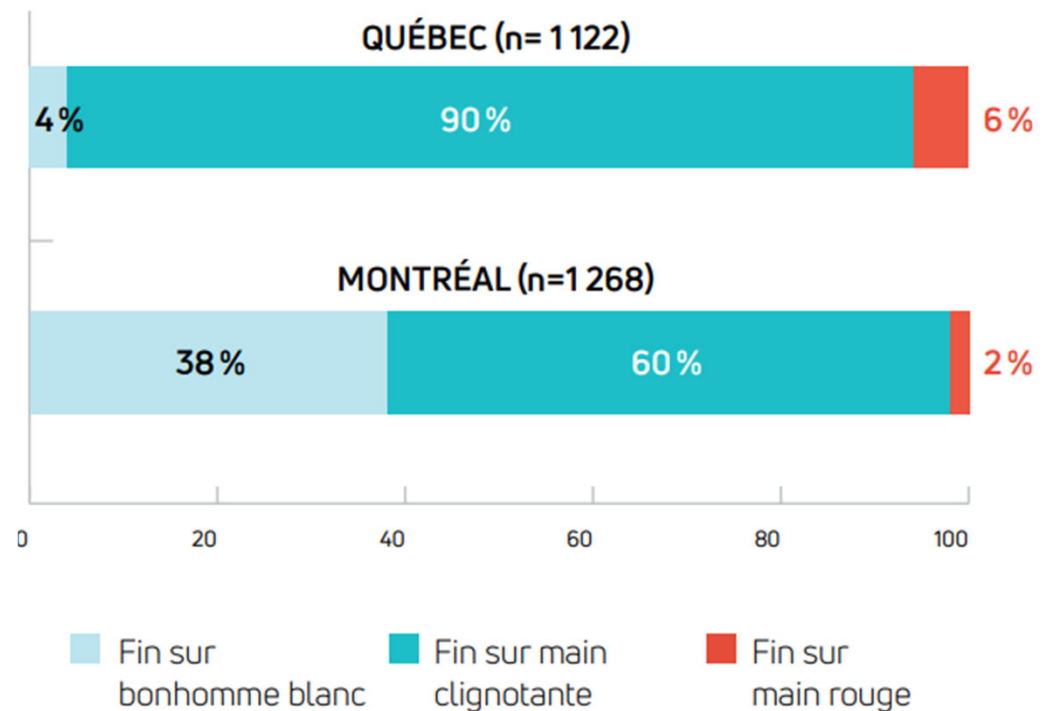
Phasage des feux différents à Montréal et Québec

	Visuel du feu véhicule	Visuel du feu piéton
Mode protégé		
Mode temporairement protégé	 OU 	
Mode non protégé		

Résultats: Comportement de traversée

- Les *mouvements de tête* avant et au milieu de la traversée sont différents entre les deux villes
 - Tout droit à Montréal
 - Vers le trafic à Québec
- 48% des piétons à Québec ont débuté leur traversée sur *la main rouge*

Répartition des piétons ayant commencé leur traversée sur la phase piétonne active (bonhomme blanc) selon la phase piétonne de leur fin de la traversée (n=2390)



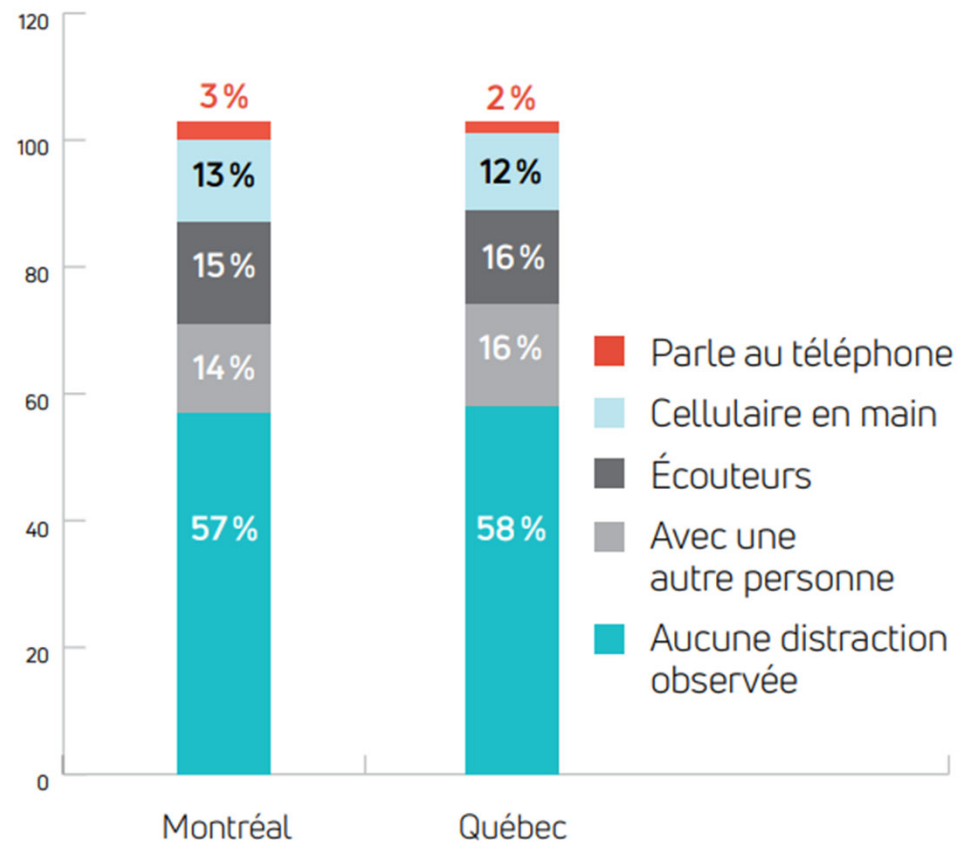
Résultats: Interactions

- 4106 observations
- 25% interactions
 - 85% avec un véhicule
 - 5% à moins de 1 mètre
 - Monte à 7% pour les aînés



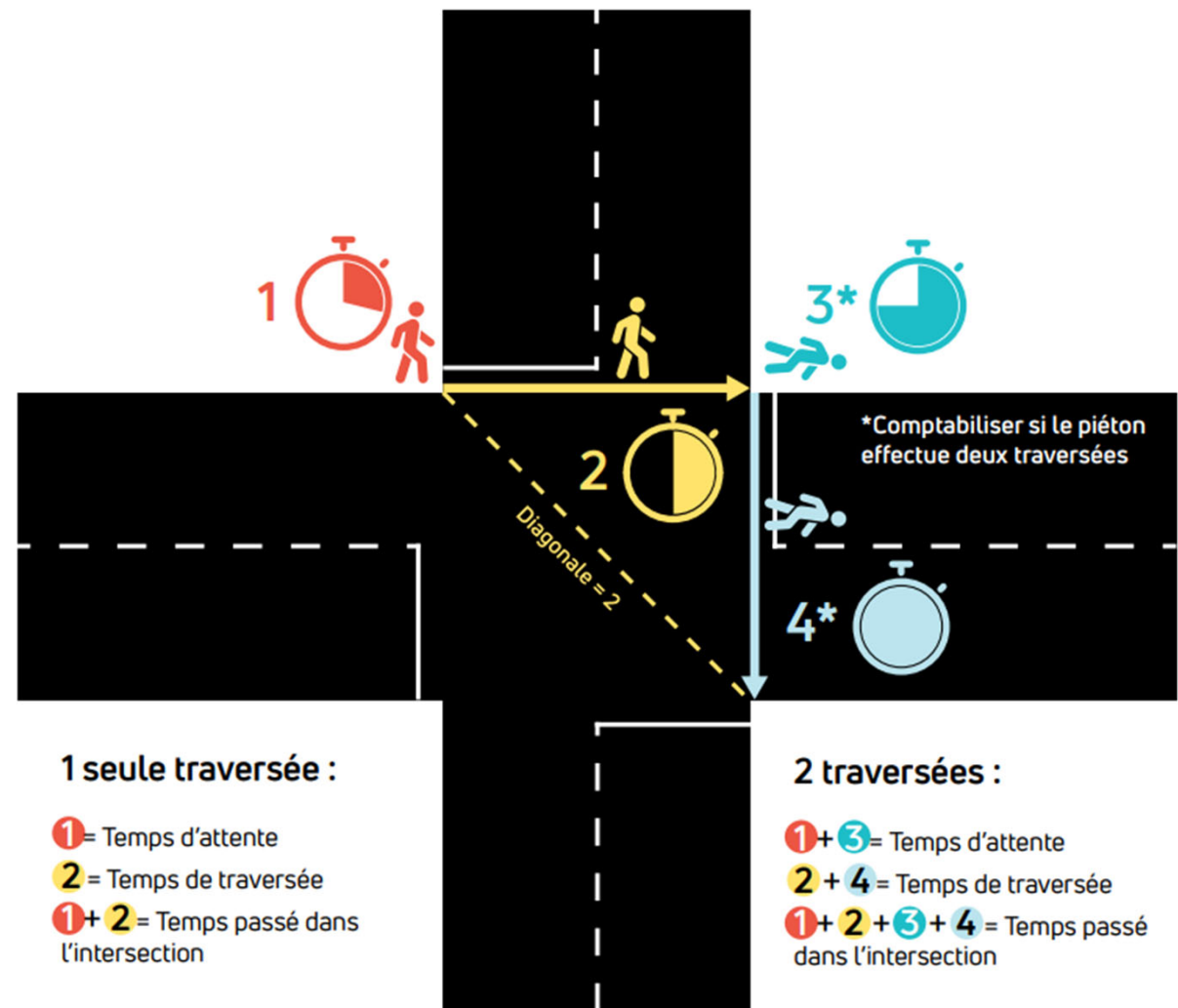
Interactions: le mythe du piéton distrait

Distractions des piétons à l'approche des intersections

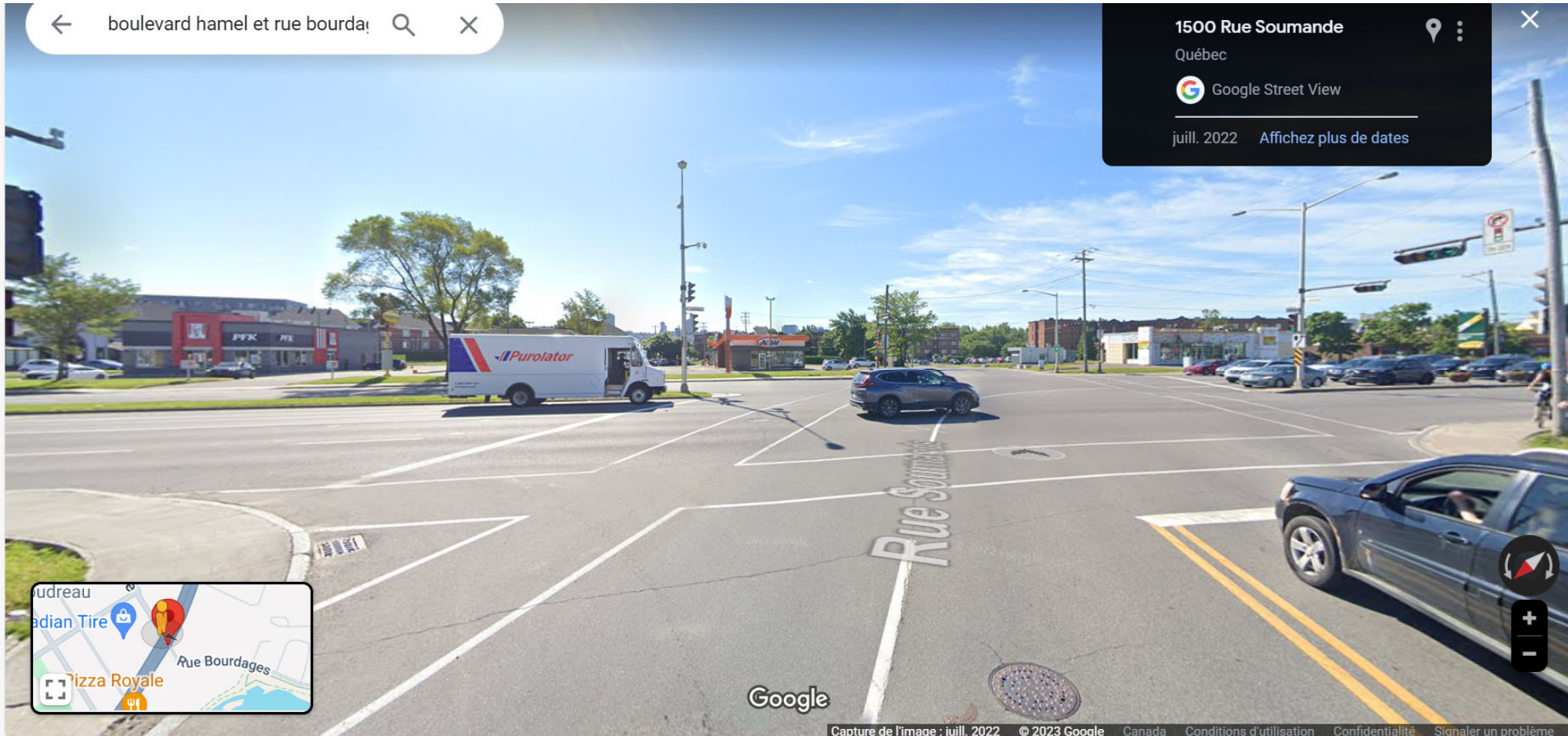


Résultats: Temps d'attente

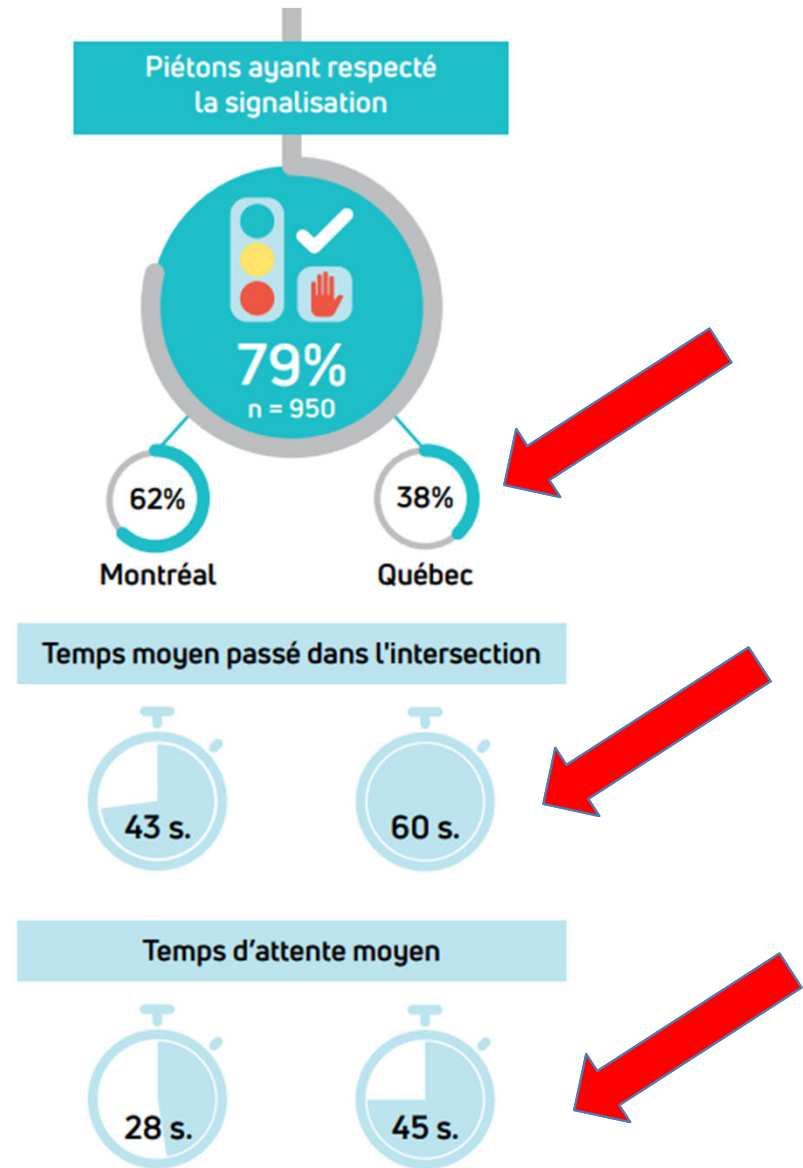
- 1202 observations
- Temps d'attente:
 - 45 sec. à Qc
 - 28 sec. à Mtl
- Temps passé dans l'intersection
 - 60 sec. à Qc
 - 43 sec. à Mtl
- Traversée en diagonal
 - 15% à Québec
 - 1% à Montréal



Boul. Hamel et rue Bourdages: 38% en diagonal

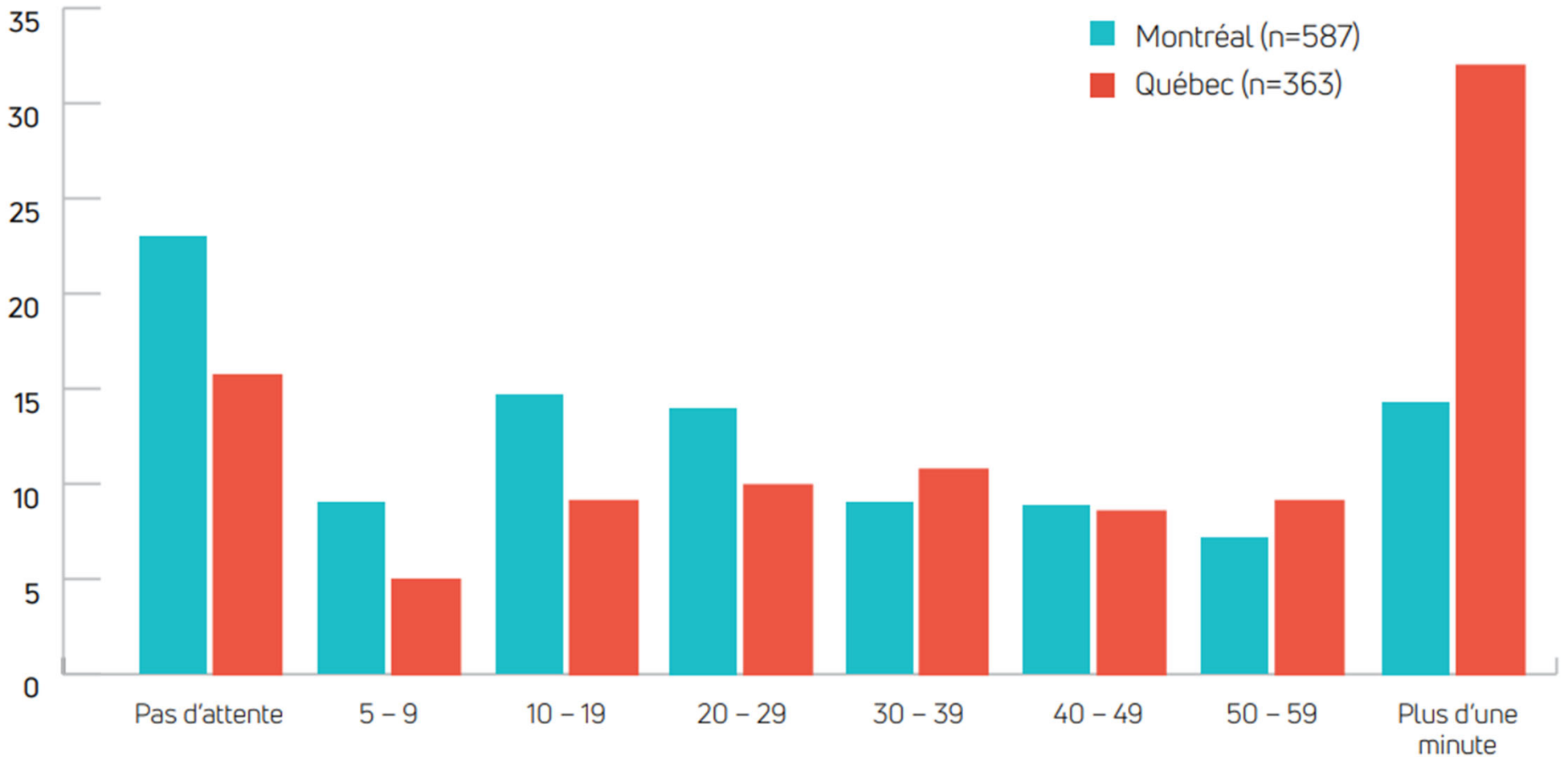


Différence dans les temps d'attente entre les deux villes



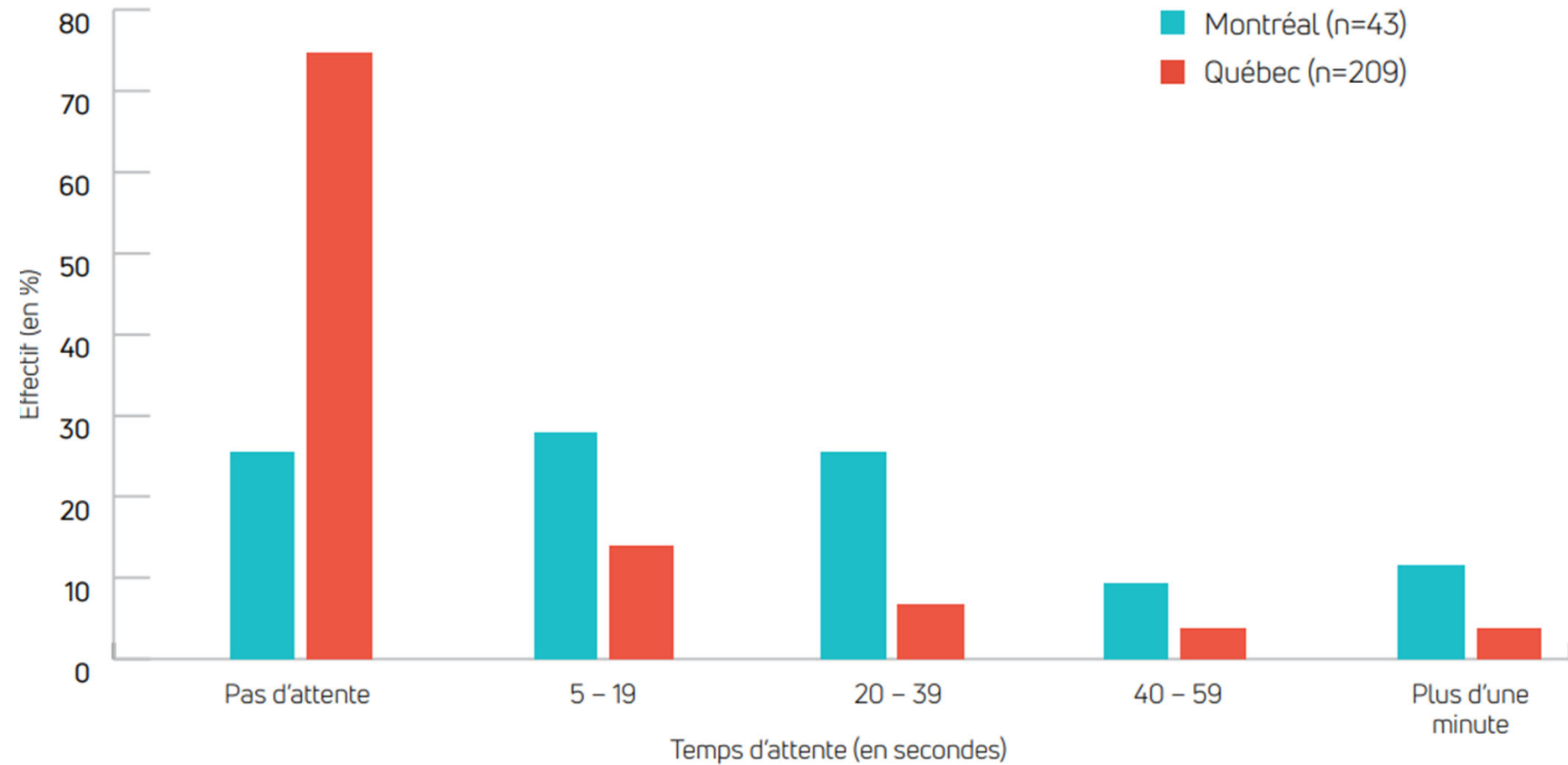
Distribution des temps d'attente

Longueur des temps d'attente lorsque le piéton a respecté la signalisation, à Montréal et Québec

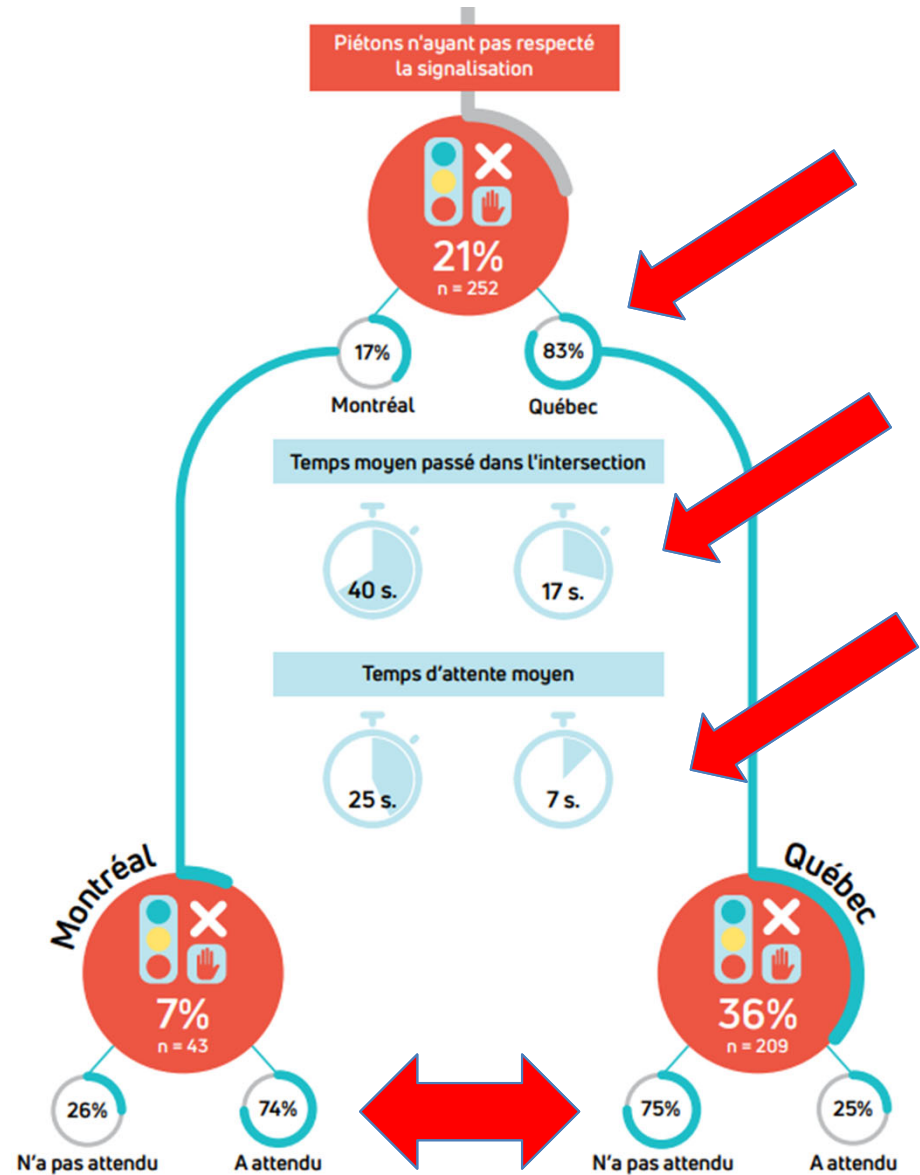


Pourquoi attendre si la voie est libre?

Longueur des temps d'attente lorsque le piéton n'a pas respecté la signalisation, à Montréal et Québec



Attendre trop longtemps = Traversée en infraction?



Conclusion

- Les piétons s'adaptent à leur environnement et aux règles qu'on leur impose.
- Des interventions qui se veulent « protectrices » donnent parfois lieu à des comportements potentiellement à risque

MERCI!
QUESTIONS?

marie-soleil.cloutier@inrs.ca

Tous les résultats du projet se
retrouvent ici:

[STRAPI, ÉTUDE SUR LES TRAVERSÉES
PIÉTONNES AUX FEUX DE CIRCULATION -
ACCÈS TRANSPORTS VIABLES](#)



IN
RS

Institut national
de la recherche
scientifique