

Commentaires sur le projet de loi n° 165, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions

Commission des transports et de
l'environnement - Assemblée nationale du
Québec

Février 2018



Coalition vélo de Montréal
Montréal Bike Coalition

coalitionvelomontreal.org

info@coalitionvelomontreal.org

C.P. 83594, Succursale Garnier
Montréal, Québec, H2J 4E9



CVMBC

INTRODUCTION

La Coalition vélo de Montréal a déposé un mémoire lors des consultations pour la révision du CSR en 2014. Nous avons reçu avec intérêt le projet de loi n° 165. La Coalition vous propose quelques changements au projet de loi pour améliorer la sécurité des cyclistes et pour favoriser le vélo surtout comme moyen de transport en ville. Plusieurs organisations affiliées à la Coalition vélo de Montréal appuient ces propositions ; leurs noms sont indiqués à la fin de ce document.

Quelques changements importants et favorables proposés dans le projet de loi n° 165

Article 3.1 - Principe de prudence

L'ajout du principe de prudence dans le projet de loi est très important pour reconnaître la responsabilité accrue des conducteurs de véhicules envers les usagers plus vulnérables (les piétons et les cyclistes). Presque toutes les mortalités de piétons et de cyclistes résultent d'une collision avec un véhicule et par conséquent, une plus grande prudence par les conducteurs aidera à diminuer le nombre et la gravité des collisions.

Abolition des points d'inaptitude

Le projet de loi propose l'abolition des points d'inaptitude aux cyclistes qui représentent peu de danger à autrui.

Répression d'alcool et téléphone au volant

Le projet de loi propose des mesures de répression liées à l'alcool et à l'usage du téléphone au volant ; des mesures qui rendraient l'environnement routier plus sécuritaire pour tous les usagers, y compris les cyclistes.

Changements que nous proposons au projet de loi n°165 pour améliorer la sécurité

1. Principe de prudence

Malheureusement, le troisième paragraphe de l'article 3.1 (principe de prudence) du projet de loi, précise que les usagers vulnérables doivent s'assurer d'être vus par les autres usagers, ce qui semble diminuer la responsabilité des conducteurs de véhicules envers les plus vulnérables.

Prenez le cas d'un conducteur roulant à côté d'un cycliste. Le conducteur tourne à droite et rentre en collision avec le cycliste qui continuait tout droit. Souvent, suite à ce genre de collision, les conducteurs disent qu'ils n'ont pas vu le cycliste. Le principe de prudence obligera les conducteurs à bien vérifier qu'il n'y a pas de cyclistes à côté de leurs véhicules avant de tourner. Par contre, exiger aussi des cyclistes d'être visibles pourrait libérer les conducteurs de leur responsabilité envers les usagers plus vulnérables.

2. Coût des contraventions

Cinq fois plus cher - Le projet de loi prévoit augmenter de cinq fois les amendes pour les cyclistes alors que les cyclistes représentent peu de danger pour autrui. Les amendes actuelles pour les cyclistes sont de 15\$ au minimum plus les frais et ils augmenteraient à 80\$ plus les frais, ce qui veut dire qu'un cycliste qui n'arrête pas complètement à un panneau d'arrêt pourrait recevoir une contravention avec frais de 130\$ plutôt que 40\$ avec la réglementation actuelle.

Pourquoi cette augmentation? - Est-ce que le ministère a constaté un nombre important de collisions avec blessures graves ou mortelles provoqué par un manque de respect du CSR par les cyclistes? Sinon, comment justifier une augmentation du coût des contraventions?

Nos sondages démontrent qu'un pourcentage de tous les usagers de la route ne respectent pas le CSR :

- Conducteurs – vitesse, alcool, distractions
- Piétons – feux rouges, « Jaywalking »
- Cyclistes – feux rouges, arrêts, lumières la nuit

Pourquoi les cyclistes sont-ils ciblés avec cette augmentation importante ?

Relation entre danger pour autrui et coût des contraventions - Le coût des contraventions devrait refléter le niveau de danger pour autrui du comportement en question. Les infractions des piétons et des cyclistes représentent très peu de danger pour autrui comparé aux infractions des conducteurs qui eux représentent un très grand danger dû au poids et à la vitesse de leurs véhicules. Par conséquent, le coût des contraventions pour les piétons et les cyclistes devrait être beaucoup moins élevé que le coût des contraventions pour les conducteurs.

Efficacité des contraventions - Les amendes de 40\$ (avec frais) sont largement suffisantes pour changer le comportement des cyclistes. Par conséquent, si les autorités voulaient améliorer le comportement des cyclistes, il suffirait alors de donner plus de contraventions au coût actuel pour toucher un plus grand nombre de cyclistes.

Par exemple, au mois d'octobre 2017, le SPVM a fait une mini-campagne de contraventions pour les cyclistes sans lumières la nuit. La Coalition vélo de Montréal a fait des sondages avant et après la mini-campagne qui ont indiqué une amélioration de conformité d'environ 10%. Dans certains quartiers, une campagne plus intense de contraventions pour les cyclistes sans lumières la nuit est prévue au printemps 2018 pour augmenter davantage le niveau de conformité dans ces quartiers. Enfin, il est possible que les agents de police soient réticents à donner des contraventions aussi coûteuses aux cyclistes pour des dérivés aussi peu dangereuses pour autrui, ce qui aurait l'effet inverse que souhaite le ministre.

Promotion du vélo - Les contraventions sont un outil important pour faire respecter le CSR et par conséquent rendre nos rues plus sécuritaires. Par contre, les contraventions trop élevées peuvent décourager la pratique du vélo, ce qui n'est pas souhaitable.

Conclusion - Par conséquent, nous proposons que le ministère n'augmente pas le coût des contraventions pour les cyclistes pour que celles-ci demeurent un outil efficace sans décourager la pratique du vélo.

3. Cédez-le-passage aux feux pour piétons et feux « chandelle » pour bus

La majorité des trajets quotidiens des cyclistes en ville obligent les cyclistes à partager la route avec des véhicules lourds et rapides, ce qui représente un danger pour les cyclistes (plus vulnérables). Nous proposons que les cyclistes puissent utiliser de façon respectueuse les feux pour piétons (cédez-le-passage aux piétons) et les feux « chandelle » des bus, qui sont souvent les seuls moments dans le cycle des feux de circulation qui permettent aux cyclistes de traverser les intersections en sécurité et de se séparer de la circulation des véhicules (la majorité de collisions avec blessures graves ou mortelles des cyclistes se produisent aux intersections).

Les articles du Code actuel exigent des arrêts fréquents sur le trajet quotidien d'un cycliste ce qui nécessite à chaque fois que celui-ci dépense l'énergie nécessaire pour redémarrer. Par exemple, sur un trajet typique en ville avec de nombreux panneaux d'arrêts et de nombreux feux piétons, ces arrêts fréquents n'augmentent pas la sécurité des usagers, mais rendent le trajet plus difficile et plus long pour les cyclistes – ce qui décourage les cyclistes potentiels. Avec son mandat de promouvoir la mobilité durable, le ministère pourrait profiter de cette occasion pour réduire le nombre d'arrêts sur les trajets quotidiens des cyclistes sans augmenter le danger.

4. Cédez-le-passage aux arrêts

Nous proposons que la loi permette aux cyclistes de traiter les panneaux d'arrêts comme des cédez-le-passage.

5. Cédez-le-passage aux intersections en T

Nous proposons que la loi permette aux cyclistes de traverser les intersections en T en cédant le passage.

6. Tourner à droite sur feu rouge

Nous proposons que la loi permette aux cyclistes de tourner à droite sur feu rouge après un arrêt et après avoir cédé le passage aux véhicules et aux piétons. Ce droit existe déjà hors de Montréal et nous proposons que les cyclistes puissent avoir ce droit sur l'île de Montréal.

7. La visibilité des cyclistes

Le projet de loi précise de nombreuses mesures détaillées pour assurer la visibilité des cyclistes. Avec la croissance du vélo urbain, les fournisseurs d'équipement et de vêtements proposent de nouvelles méthodes de plus en plus efficaces et sécuritaires pour être visible. Pour permettre aux cyclistes d'utiliser ces nouvelles méthodes de visibilité, nous proposons que le CSR indique uniquement que les cyclistes doivent avoir des lumières actives avant et arrière et des matières réfléchissantes de chaque côté sans préciser les méthodes à utiliser.

8. Écouteur

Nous proposons que la loi permette aux cyclistes d'utiliser un écouteur dans une oreille pour les appels téléphoniques ou les consignes GPS.

Coalition vélo de Montréal

La Coalition vélo de Montréal (CVMBC) a été fondée en 2012 à l'initiative de personnes issues de la communauté cycliste. Depuis, nous travaillons à faire, dans la région de Montréal, la promotion et la défense du cyclisme urbain pour les personnes de tous âges et de toutes origines. Chacune de nos actions est motivée par notre mandat :

- Représenter les citoyens et organisations intéressés et impliqués dans le domaine du vélo urbain dans la région de Montréal.
- Promouvoir le vélo urbain.
- Soutenir, et non pas reproduire, le travail fait par nos membres et les autres organisations.
- Aider, structurer et coordonner les communications entre nos membres et les autres organisations.
- Être un point de rencontre unique pour la communauté du cyclisme urbain dans toute sa diversité.

La Coalition est un organisme sans but lucratif entièrement supporté par des bénévoles. Elle est enracinée dans sa communauté et entretient une vie associative et démocratique notamment par le biais d'assemblées publiques et de consultations.

Organisations affiliées à la Coalition vélo de Montréal qui appuient ces propositions

- Association canadienne des médecins pour l'environnement
- Association des piétons et cyclistes de Côte-des-Neiges
- Association des piétons et cyclistes de Notre Dame de Grâce
- Association des piétons et cyclistes de Westmount
- Association des piétons et cyclistes du Plateau-Mont-Royal
- Association des piétons et cyclistes du Pont-Jacques-Cartier
- Collectif en environnement Mercier-Est