

Montréal, le 12 février 2018

Par courriel

Mme Louissette Cameron, secrétaire de la Commission
Mmes et MM député(e)s et membres de la Commission
Commission des transports et de l'environnement
cte@assnat.qc.ca

Objet : PL-165 – demande de clarification de l'article 487

Mesdames et messieurs,

En février 2017, dans le cadre de la consultation publique sur la sécurité routière en prévision d'une éventuelle refonte du Code de la sécurité routière, nous avons émis des recommandations à la Société de l'Assurance automobile du Québec via un mémoire, de même qu'en commission parlementaire où je suis intervenu pour présenter nos recommandations.

Suivant la lecture et l'analyse du projet de loi n°165 : Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions, présenté le 8 décembre dernier devant l'Assemblée nationale, et profitant des Consultations particulières et auditions publiques présentement en cours, nous souhaitons porter à votre attention une observation concernant la modification proposée pour l'article 487: «Le cycliste doit circuler aussi près que possible de la bordure ou du côté droit de la chaussée et dans le même sens que la circulation, sauf s'il s'apprête à effectuer un virage à gauche, s'il est autorisé à circuler à contresens ou en cas de nécessité. Il peut également circuler sur l'accotement dans le même sens que la circulation.» Ainsi libellée, cette proposition de modification ne permet pas de clarifier l'endroit où les cyclistes doivent circuler lorsque la chaussée comporte une voie réservée aux autobus. Il est important aussi de vous rappeler qu'actuellement, les vélos ne sont pas autorisés à circuler dans les voies réservées. Donc le fait de prescrire au cycliste de circuler à droite doit être clarifié.

À cet effet, dans notre mémoire (joint au présent courriel), nous avons spécifiquement mentionné, à la recommandation 4, que «Le Code de la sécurité routière doit être clarifié pour éliminer l'ambiguïté actuelle portant sur le lieu précis où les cyclistes peuvent circuler lorsqu'ils sont en présence d'une voie réservée (article 487 du Code).» Nous constatons que cela n'a pas été appliqué. Il serait important de donner suite à cette recommandation.

Par ailleurs, dans le mémoire, nous avons consacré deux pages aux voies réservées. En plus de la recommandation susmentionnée, nous avons formulé deux autres recommandations concernant spécifiquement les voies réservées. Nous vous invitons à en prendre connaissance aux pages 6 et 7 du mémoire.

- Que «La SAAQ devrait régulièrement effectuer une campagne de sensibilisation afin d'inciter les usagers de la route à être plus prudents lorsqu'ils traversent une voie réservée aux autobus, en cédant le passage et en signalant leurs intentions. Idem pour les conducteurs de véhicules routiers qui doivent céder le passage à un autobus dont le conducteur actionne les feux de changement de direction en vue de réintégrer la voie.»
- Que «le MTMDET doit consulter les sociétés de transport en commun avant de prendre une décision pour permettre ou non, l'accès aux voies réservées à tous autres types de véhicules que les autobus.»

En ce qui a trait à nos autres recommandations (aménagement, signalisation et entretien des infrastructures routières; cyclistes, piétons; distraction au volant; éducation à la sécurité ainsi que l'accroissement de l'offre de transport en commun dans le but de favoriser un transfert modal du voiturage en solo vers les transports actifs ou collectifs) nous misons sur la mise à jour des Orientations du gouvernement en matière d'aménagement et sur la prochaine Politique de mobilité durable, deux importants chantiers auxquels nous avons activement participé.

Finalement, nous remercions M. André Fortin, ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports qui a mentionné ceci à l'ouverture des présentes consultations : «Nous souhaitons mettre de l'avant un principe reconnu dans plusieurs pays, le principe de prudence, qui confirme la volonté de protéger l'usager le plus vulnérable. Pour ça, nous voulons, entre autres, proposer de nouvelles règles de circulation qui permettront un nouveau partage de la route». Bien entendu, les sociétés de transport sont toujours au rendez-vous en ce qui concerne l'amélioration du bilan routier et cela a été clairement exposé dans notre mémoire.

Recevez, Mesdames et messieurs, nos meilleures salutations.

Le directeur général



Marc-André Varin

Mémoire

Consultation publique sur la sécurité routière Association du transport urbain du Québec (ATUQ)



Présenté à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

Le 28 février 2017.

ATUQ
Association du transport
urbain du Québec



L'Association du transport urbain du Québec (ATUQ)

L'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) représente les neuf sociétés de transport en commun du Québec soit celles de Montréal, Québec, Lévis, Laval, Longueuil, Gatineau, Trois-Rivières, Saguenay et Sherbrooke. Ces sociétés desservent plus de 50% de la population québécoise et assurent plus de 90 % des déplacements faits en transport en commun au Québec.

Conformément à la *Loi sur les sociétés de transport en commun*¹, l'ATUQ est destinée principalement à fournir ou rendre accessibles aux sociétés de transport en commun du Québec et aux autres organismes publics de transport en commun les biens et les services dont elles ont besoin pour la réalisation de leur mission.

Plus spécifiquement, l'ATUQ cumule deux mandats à la fois distincts et complémentaires. D'une part, l'association assure la concertation de ses membres dans divers dossiers d'intérêt commun et elle met en œuvre les activités de représentation publique visant à promouvoir le transport en commun et le positionnement de ses neuf sociétés de transport membres en tant qu'actrices incontournables de la mobilité durable.

D'autre part, l'ATUQ offre à ses membres des services de soutien à l'acquisition de véhicules et de systèmes de transport et effectue des activités de représentation auprès des manufacturiers. Elle aide également à identifier les meilleures pratiques et procède à une veille technologique qui assure une amélioration constante des performances des véhicules et systèmes de transport, toujours au bénéfice de ses membres, de ses partenaires et de l'industrie du transport en commun.

Les neuf sociétés de transport en commun membres de l'ATUQ répondent à la fois aux besoins en déplacements de la population en général et assurent le transport des personnes à mobilité réduite.

- Réseau de transport de la Capitale (RTC)
- Réseau de transport de Longueuil (RTL)
- Société de transport de Laval (STLaval)
- Société de transport de Lévis (STLévis)
- Société de transport de l'Outaouais (STO)
- Société de transport de Montréal (STM)
- Société de transport de Saguenay (STSaguenay)
- Société de transport de Sherbrooke (STSherbrooke)
- Société de transport de Trois-Rivières (STTR)

¹ R.L.R.Q. c. S-30.01.

Implication de l'ATUQ et de ses membres dans la sécurité routière

En cinq ans, soit entre 2010 et 2014, les autobus des sociétés de transport en commun membres de l'ATUQ ont été impliqués dans 308 accidents, dont 8 se sont avérés mortels et 42 ont occasionné des blessures graves². Durant cette même période, un total de 537 501 accidents de tous types sont survenus au Québec, incluant 1 913 accidents mortels et 7 890 ayant occasionné des blessures graves³. Bien que les accidents impliquant un autobus comptent pour une très faible proportion des accidents sur nos routes, ils représentent toujours, aux yeux des sociétés de transport, un enjeu auquel tous les acteurs doivent travailler afin d'améliorer le bilan de sécurité.

Type d'accidents	Membres de l'ATUQ	Ensemble du Québec	ATUQ / Québec (%)	Taux ATUQ sur 1000 accidents au Québec
Accidents mortels	8	1 913	0,42	4,2 sur 1000
Accidents avec blessés graves	42	7 890	0,53	5,3 sur 1000
Ensemble des accidents	308	537 501	0,06	0,6 sur 1000

L'ATUQ et ses membres souhaitent donc poursuivre leur contribution afin de trouver des solutions visant à réduire ces pertes humaines et matérielles. Dans cette optique, nous présentons ci-dessous quelques initiatives que nous organisons ou auxquelles nous participons et que nous croyons toujours essentielles à l'amélioration de notre bilan routier.

Exemples d'initiatives sectorielles

Semaine de la sécurité routière des sociétés de transport en commun du Québec

Organisée grâce à une collaboration entre l'ATUQ et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), cette campagne a pour objectif de sensibiliser les piétons, les cyclistes et les conducteurs d'autobus aux principes de sécurité routière en milieu urbain. Jusqu'en 2016, la campagne était axée sur la notion d'angle mort et sur l'importance du contact visuel avec le conducteur. En 2017, la campagne s'échelonne sur l'ensemble de l'année et s'arrimera aux activités des neuf sociétés de transport membres de l'ATUQ.

Comité sécurité de l'ATUQ

L'ATUQ a mis sur pied, il y a plusieurs années, un comité sécurité composé de représentants de chacune des neuf sociétés de transport en commun. La sécurité des personnes transportées à bord des autobus de même que la sécurité de l'ensemble des usagers de la route est donc une préoccupation constante des sociétés de transport en commun. Par ailleurs, les lois, règlements, normes et politiques en matière de sécurité routière sont étudiés par ce comité en raison des impacts importants qu'ils ont sur les opérations et les coûts liés aux prestations du service d'autobus. Le comité sécurité apporte un appui important en ce qui a trait à l'ensemble de ces différents éléments.

² Nécessitant l'hospitalisation d'au moins une victime.

³ SAAQ 2016, Bilan 2015, dossier statistique, accidents, parc automobile, permis de conduire.

Collaboration avec la Commission des transports du Québec (CTQ)

De plus, nous collaborons avec la CTQ afin d'assurer un suivi des accidents dans lesquels les autobus de nos sociétés membres sont impliqués en fournissant des données, tous les six mois, qui permettent le calcul de trois indicateurs liés à ces accidents. L'ATUQ offre également sa collaboration aux audits de sécurité qui sont réalisés par la CTQ dans chacune des sociétés membres.

Exemples d'initiatives des sociétés

Plusieurs initiatives sont effectuées de façon continue par les sociétés de transport afin d'améliorer leur bilan routier. Il est impossible de les résumer en un court paragraphe, mais, à titre d'exemple mentionnons que les chauffeurs bénéficient d'une formation continue et de coaching sur des sujets liés à la sécurité, incluant entre autres la prévention de la fatigue au volant et le respect de la réglementation. De plus, mentionnons que le suivi en temps réel des véhicules effectué par plusieurs sociétés permet de constater la vitesse des autobus, ce qui constitue un incitatif à la prudence de la part des chauffeurs. Des radars sont présents sur certaines voies réservées de même que dans les garages. Des campagnes de sensibilisation sur différents thèmes effectuées auprès des chauffeurs sont régulièrement mises sur pied pour communiquer des messages clés liés à la sécurité routière, comme le dégagement minimum requis permettant de protéger les usagers vulnérables. Finalement, mentionnons la réalisation d'audits effectués par les superviseurs dans les terminus. Toutes ces initiatives permettent aux sociétés de transport de conserver un bilan enviable en ce qui a trait à la sécurité routière, mais qui n'est jamais tenu pour acquis.

Thèmes abordés dans le document

Bien que la présentation de l'ATUQ dans le cadre de cette consultation se place sous le grand thème des «véhicules lourds», sujet le plus directement lié à notre industrie, nous allons aborder plusieurs autres sujets, incluant les thèmes «aménagement, signalisation et entretien des infrastructures routières», «cyclistes» et «piétons», de même que «distraction au volant» et «éducation à la sécurité routière».

Favoriser le transfert modal pour améliorer la sécurité routière

Plusieurs moyens peuvent être mis en place pour améliorer la sécurité des usagers de la route, soit en réduisant les risques de collision ou en réduisant les risques de blessures lorsqu'un accident survient. Parmi ceux qui ont démontré leur efficacité depuis plusieurs années il y a, par exemple, le port de la ceinture de sécurité ou l'ajout de coussins gonflables. Mais il est aussi possible de réduire les accidents de la route en diminuant le nombre de personnes placées dans une situation qui comporte davantage de risque. L'«accidentologie des transports» nous permet d'évaluer le niveau de risque d'un mode de transport par rapport à un autre. Elle consiste à l'étude des accidents, principalement corporels, et des risques d'accident dans les transports de personnes en tenant compte du mode de déplacement utilisé⁴. Elle permet de comparer d'un point de vue statistique et selon la méthode utilisée 1) le risque d'avoir un accident d'une certaine gravité en fonction de l'usage d'un mode de transport de même que

⁴ https://fr.wikipedia.org/wiki/Accidentologie_des_transports Site Web consulté le 22 février 2017.

2) les modes de transports entre eux en fonction du risque d'accident qu'ils présentent. Les principales méthodes qui permettent de comparer les risques d'avoir un accident présentent donc des statistiques selon divers critères d'exposition au risque :

- Par centaine, millier, million de kilomètres parcourus avec un mode de transport donné ;
- Par temps d'exposition au risque durant son déplacement ;
- Par déplacement (on considère chaque motif de destination et le trajet par une personne depuis sa position initiale jusqu'à cet objectif comme un déplacement).

Des données sur le nombre de passagers tués par 100 millions de passagers-kilomètres présentent pour la voiture un résultat de 0,7 alors que pour la catégorie autobus et autocar, le résultat est de 0,07 soit un taux 10 fois moindre. D'autres résultats portant sur le nombre de passagers tués par 100 millions de passagers-heures atteignent 25 pour la voiture, mais seulement 2 pour l'autobus et autocar. Il s'agit donc d'un taux 12,5 fois moins élevé pour le transport en commun⁵. Ces données disponibles datent cependant de quelques années couvrant la période 2001-2002. Des données plus récentes présentées par Litman en 2012 distinguent cette fois le milieu urbain et le milieu rural. Les résultats arrivent exactement aux mêmes conclusions cette fois avec des taux de mortalité par milliard de passagers-kilomètres beaucoup plus faibles pour les déplacements en transport en commun que pour la voiture⁶. Le document de Litman contient aussi un graphique qui présente des taux de mortalité par milliard de passagers-milles qui, cette fois, tient aussi compte des usagers situés à l'extérieur du véhicule. Encore là, les résultats sont plus favorables à l'utilisation de l'autobus plutôt que la voiture personnelle.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer la protection supplémentaire dont bénéficient les usagers du transport en commun. Les chauffeurs d'autobus connaissent parfaitement le trajet où ils circulent, il s'agit de conducteurs professionnels ayant souvent de nombreuses années d'expérience et bénéficiant d'une formation continue. Les véhicules lourds, contrairement aux véhicules plus légers, permettent également de protéger les passagers en cas de collision. Il y a donc lieu de privilégier le développement de ce service qui permet d'assurer un plus haut niveau de sécurité pour les personnes qui l'utilisent que s'ils se déplacent avec leur propre véhicule.

Le texte présenté en 2010 par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et SECOR rejoint d'ailleurs tout à fait le message que nous souhaitons communiquer: *«La croissance du parc automobile, des déplacements et du nombre de kilomètres parcourus augmente les risques d'accident. Inversement, l'abaissement du volume de la circulation, notamment par une plus grande utilisation du transport en commun, offre une avenue privilégiée pour améliorer le bilan routier. À ce sujet, le transport en commun génère 10 fois moins de coûts d'accidents que le transport automobile»*⁷.

⁵ Idem note 4.

⁶ Todd Litman, 2012, Victoria Transport Policy Institute, Safer Than You Think! Revising the Transport Safety Narrative, novembre 2012, 9 p., <http://www.vtpi.org/safer.pdf>

⁷ Chambre de commerce du Montréal métropolitain et SECOR. Le transport en commun au cœur du développement économique de Montréal, 2010, 58 p. http://www.cmm.qc.ca/documents/etudes/2010_2011/10_11_26_cmm_etude-transport_fr.pdf

Non seulement le transport en commun permet des bénéfices économiques (réduction de la congestion routière) et des bénéfices environnementaux (réduction des GES), mais les bénéfices sociaux sont également importants, entre autres par sa contribution, encore trop souvent méconnue, à réduire les accidents de la route.

Recommandation 1: Puisque le transport en commun est un mode de transport 10 fois plus sécuritaire que la voiture personnelle, le MTMDET doit favoriser le développement de ce service en y investissant de façon soutenue afin d'améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers de la route.

Recommandation 2: Le MTMDET et le MAMOT doivent également inciter les municipalités à aménager le territoire de façon à favoriser le transport en commun et l'intermodalité par des mesures visant, entre autres, à réduire l'étalement urbain et à faciliter le transport par autobus.

Accès aux voies réservées – bus, véhicules électriques, taxis, vélos, etc.

Depuis quelques années, les voies qui étaient réservées uniquement aux autobus font l'objet de demandes de différents groupes pour y avoir accès. Plusieurs voies réservées permettent maintenant le transport par taxi, le transport avec voiture comptant deux personnes ou plus à bord, le transport par voiture électrique et par véhicules hybrides rechargeables. Des projets pilotes ont également été mis en place pour permettre aux cyclistes d'utiliser certaines voies réservées, et des demandes d'autres groupes s'ajoutent pour y avoir également accès. Finalement, les voies qui devaient être réservées aux autobus deviennent de plus en plus occupées par d'autres types de véhicules et les risques d'accident sont ainsi augmentés, sans compter la perte d'efficacité du service d'autobus qui est contraint de réduire sa vitesse. Comment espérer convaincre de plus en plus d'usagers d'adopter le service de transport en commun si ce dernier doit composer avec des voies qui lui sont de moins en moins réservées et qui ne lui permettent donc pas d'atteindre son plein potentiel d'efficacité ?

Les sociétés de transport sont pleinement en faveur du développement des véhicules électriques. Elles sont également très favorables à une plus grande utilisation du vélo, mais selon la largeur de la voie, il n'est pas toujours possible de faire cohabiter de façon sécuritaire les cyclistes et les véhicules lourds que sont les autobus. Les angles morts sont nombreux sur ce type de véhicule et les chauffeurs ne peuvent donc voir tous ceux qui circulent près de leur véhicule. Afin de réduire les risques d'accident, nous invitons le gouvernement à travailler avec les sociétés de transport avant de permettre l'accès de tous types de véhicules aux voies réservées, incluant les vélos. Pour ces derniers, une décision basée sur la largeur des voies et sur le niveau de sécurité offert par les infrastructures déjà en place ou pouvant être aménagées nous paraît être une approche à privilégier.

Quant à la réglementation, une précision importante doit être apportée au Code de la sécurité routière pour protéger les cyclistes. Bien que des modifications aient déjà été apportées récemment⁸, il y a maintenant lieu de préciser où les cyclistes doivent circuler. En effet, le Code indique à l'article 487,

⁸ L'instauration d'une distance minimale à respecter par un automobiliste lorsqu'il dépasse un cycliste et une augmentation des amendes pour les automobilistes qui causent un accident de vélo en ouvrant leur portière (emporiage).

que «le conducteur d'une bicyclette doit circuler à l'extrême droite de la chaussée et dans le même sens que la circulation, sauf s'il s'apprête à effectuer un virage à gauche, s'il est autorisé à circuler à contresens ou en cas de nécessité.» Il n'y a aucune indication claire dans cet article qui permet aux cyclistes de déterminer où ils doivent circuler lorsqu'ils sont en présence d'une voie réservée. Les cyclistes doivent-ils dans ce cas circuler à l'extrême droite de la voie donnant accès à tous types de véhicules et ainsi se retrouver entre ces véhicules et les autobus présents sur la voie réservée, ou doivent-ils plutôt circuler à l'extrême droite de la voie réservée qui, dans les faits, ne leur est pas permise ? Avec cette imprécision du Code, les cyclistes se retrouvent dans une situation qui augmente les risques d'accident. Selon une explication obtenue de la SAAQ, les cyclistes devraient circuler à l'extrême droite là où il n'y a pas de voie réservée et emprunter une autre route s'ils sont en présence d'une voie réservée. Dans les faits, plusieurs cyclistes se retrouvent pris entre la voie réservée et la voie de circulation accessible à tous ou décident d'utiliser la voie réservée même s'ils n'ont pas l'autorisation de le faire.

Par ailleurs, plusieurs voies réservées sont entrecoupées de très nombreux accès à divers centres commerciaux, restaurants, propriétés privées et autres. Les conducteurs de véhicules de promenade, motocyclistes, camions et autres traversent donc les voies réservées, souvent sans prévenir et sans céder le passage aux autobus. La cohabitation entre les conducteurs de véhicules privés et les chauffeurs d'autobus mériterait donc de faire l'objet d'une campagne de sensibilisation pour améliorer la situation, particulièrement en ce qui a trait aux voies réservées⁹. Une problématique similaire est remarquée pour les conducteurs qui ne connaissent pas l'article 407 du Code de la sécurité routière qui indique que «sur un chemin public où la vitesse maximale permise est inférieure à 70 km/h, le conducteur d'un véhicule routier doit céder le passage à un autobus dont le conducteur actionne les feux de changement de direction en vue de réintégrer la voie où il circulait avant de s'immobiliser». Une campagne de sensibilisation pourrait aussi faciliter le partage de la route dans cette situation.

Recommandation 3: Le MTMDET doit consulter les sociétés de transport en commun avant de prendre une décision pour permettre ou non, l'accès aux voies réservées à tous autres types de véhicules que les autobus.

Recommandation 4: Le Code de la sécurité routière doit être clarifié pour éliminer l'ambiguïté actuelle portant sur le lieu précis où les cyclistes peuvent circuler lorsqu'ils sont en présence d'une voie réservée (article 487 du Code).

Recommandation 5: La SAAQ devrait régulièrement effectuer une campagne de sensibilisation afin d'inciter les usagers de la route à être plus prudents lorsqu'ils traversent une voie réservée aux autobus, en cédant le passage et en signalant leurs intentions. Idem pour les conducteurs de véhicules routiers qui doivent céder le passage à un autobus dont le conducteur actionne les feux de changement de direction en vue de réintégrer la voie.

⁹ Articles 403, 404 et 405 du Code de la sécurité routière.

Déneigement, abribus et trottoir

La sécurité des usagers est également compromise avec le retard souvent constaté pour effectuer le déneigement autour des arrêts d'autobus. Attendre l'arrivée de l'autobus en bordure d'une route qui n'est pas correctement déneigée est une situation qui inquiète plusieurs usagers et qui est un frein à l'utilisation du transport en commun. Ils n'ont d'autre choix que de se placer dans une zone plus exposée donc possiblement à risque puisqu'un véhicule peut dévier de sa trajectoire et entrer en collision avec eux. L'accès au réseau régulier pour les personnes à mobilité réduite pourra aussi bénéficier d'un déneigement adéquat sur l'ensemble du parcours pour rejoindre l'autobus et une fois qu'elles sont arrivées à l'arrêt. La présence d'abribus sécuritaires dont le déneigement est fait rapidement permet d'éviter les situations plus à risque. En saison estivale, une situation semblable est présente là où les utilisateurs du transport en commun doivent se déplacer pour rejoindre l'arrêt d'autobus et l'attendre alors qu'il n'y a pas de trottoir et que l'éclairage est insuffisant ou inexistant. Le sentiment de sécurité, d'abord pour se rendre jusqu'à l'arrêt d'autobus et ensuite pour y attendre le service, est aussi un facteur important pour les clients. Les municipalités et le ministère doivent en tenir compte s'il souhaite favoriser l'utilisation du transport en commun.

Recommandation 6: Les municipalités et le MTMDET doivent s'assurer que les routes dont le déneigement est sous leur responsabilité sont effectivement déneigées rapidement et de façon adéquate pour permettre d'attendre l'autobus en toute sécurité et faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Recommandation 7: Les municipalités, le MTMDET et le MAMOT doivent aussi favoriser l'installation de trottoirs et d'un éclairage adéquat sur les parcours utilisés par les piétons pour rejoindre les arrêts d'autobus en toute sécurité, et des abribus afin qu'ils puissent bénéficier d'aires d'embarquement sécuritaires.

Angles morts

Prévention des collisions d'autobus urbains avec des piétons et des cyclistes

La sécurité routière demeure une préoccupation très importante pour l'ATUQ particulièrement en regard des groupes plus vulnérables tels que les cyclistes et les piétons. Malheureusement, il survient encore plusieurs accidents graves impliquant ces clientèles et des autobus. Les sociétés de transport en commun du Québec favorisent donc la mise en place de mesures de sécurité notamment en matière d'élimination et de réduction des obstructions visuelles et des angles morts des autobus urbains, incluant l'obstruction causée par les rétroviseurs extérieurs. Malgré les mesures techniques et de sensibilisation existantes, il y a toujours place à amélioration et les nouveautés technologiques laissent entrevoir des possibilités jamais vues auparavant en ce domaine.

Selon une étude couvrant une période de 10 ans de la compagnie d'assurances Munich RE (É.-U.), en dotant les autobus des technologies appropriées, 90 % de ces accidents pourraient être évités. L'ATUQ fait donc l'acquisition de systèmes de prévention des collisions pour autobus urbains afin d'en faire l'essai en collaboration avec la Société de transport de Laval (STL).

Des systèmes seront sous peu installés sur deux autobus urbains de la STL afin de procéder à une série d'essais en circuit fermé et sur route. Les données recueillies permettront de conclure, entre autres, sur l'efficacité des technologies proposées pour prévenir des collisions avec des usagers vulnérables de la route.

Advenant des résultats concluants et positifs, cet équipement pourrait être installé systématiquement sur les autobus urbains neufs dès 2019. À noter que l'installation de rétroviseurs extérieurs pourrait ne plus être nécessaire, mais leur remplacement par des systèmes avec caméras et écrans ne serait pas conforme à la loi actuelle.

Par ailleurs, certains législateurs étrangers ont planché sur des lois et règlements en lien avec les systèmes de prévention des collisions, dont voici un bref survol :

Système de freinage automatique d'urgence

- L'Union européenne a statué que tous les nouveaux véhicules lourds seront équipés de ce système après novembre 2015. Selon les études, l'implantation obligatoire du système permettrait d'éviter 5 000 morts et 50 000 blessés sur le territoire de l'Union européenne;
- Le congrès des États-Unis a demandé aux manufacturiers automobiles de prendre les actions pour rendre cette fonction disponible sur toutes les automobiles, sans toutefois qu'aucune loi ne les y oblige.

Système d'avertissement de changement de voie

- L'Union européenne a aussi instauré un règlement pour l'implantation obligatoire des systèmes d'avertissement de changement de voie sur les véhicules commerciaux qui sont livrés depuis novembre 2015;
- Il n'y a aucune réglementation équivalente à ce jour en Amérique du Nord.

Enfin, puisque les développements technologiques avancent souvent à grande vitesse, l'ATUQ poursuivra la vigie des nouveaux systèmes d'aide et d'automatisation de la conduite utiles aux autobus urbains qui pourraient devenir disponibles dans les prochaines années.

Recommandation 8 : Le MTMDET devrait octroyer aux sociétés de transport un financement spécifique afin de favoriser le développement et l'utilisation de mesures de protection visant à améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers de la route.

Recommandation 9 : Adopter plus rapidement les règlements en lien avec le développement technologique, afin de suivre l'évolution constante de ces aides et ainsi permettre aux usagers de bénéficier de la protection qu'elles procurent.

Infrastructures favorisant le transport en commun

De façon générale, les infrastructures routières sont aménagées de façon à faciliter la circulation tout en permettant de protéger les utilisateurs du réseau. Il doit y avoir un juste équilibre entre la fluidité de la circulation et la protection des usagers. L'exemple classique à cet égard est de réduire la vitesse maximale permise dans les zones scolaires afin de protéger les usagers vulnérables ou d'interdire les

virages à droite au feu rouge pour les intersections où le risque est évalué comme étant trop élevé. Par contre, certains aménagements ou encore l'ajout de mobilier urbain visant à réduire la vitesse des véhicules ne tiennent pas compte de la dimension des autobus pour faciliter leurs déplacements. Par exemple, les pots de fleurs surdimensionnés et l'ajout de dos d'âne peuvent convenir aux véhicules de promenade, mais rendent plus laborieux les déplacements avec un autobus.

Plusieurs carrefours giratoires ont été aménagés au cours des dernières années pour améliorer la fluidité de la circulation tout en le faisant de façon à protéger les usagers de la route. Certains de ces carrefours ne sont pas suffisamment larges pour permettre aux autobus d'y circuler de façon sécuritaire. Des normes pour la mise en place de ces carrefours devraient être établies pour tenir compte de la dimension des autobus.

Recommandation 10 : Il faut s'assurer d'intégrer l'accès des autobus urbains dans les aménagements visant à réduire la vitesse de l'ensemble des véhicules.

Recommandation 11 : S'assurer que les normes de construction des carrefours giratoires, intégrés en grand nombre au cours des dernières années, permettent aux autobus d'y circuler en toute sécurité.

Conclusion

Le développement du transport en commun est, selon nous, le principal élément permettant de réduire les accidents de la route. Le simple fait d'utiliser ce mode de transport, plutôt que d'utiliser sa voiture personnelle, permet de réduire le risque d'un accident d'environ 10 fois. Développer et promouvoir le transport en commun est non seulement bénéfique pour réduire la congestion routière et réduire les gaz à effet de serre, mais il constitue également un mode de transport beaucoup plus sécuritaire.

Pour faciliter le développement du transport en commun, il est important de mettre en place et maintenir des infrastructures adaptées à ce type de transport. Pour ce faire, il faut avoir des routes conçues et entretenues de façon à faire place à ce type de véhicule. Finalement, les clientèles utilisant nos rues et routes doivent continuellement être sensibilisées au partage de la route avec les autobus particulièrement lorsqu'il y a présence d'une voie réservée.

L'ATUQ et ses membres veulent continuer à être des partenaires actifs et proactifs dans l'amélioration constante de notre bilan routier.

