

CONSULTATIONS PARTICULIÈRES
Assemblée nationale du Québec

PROJET DE LOI N° 165 :
Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions

Mémoire remis à la
Commission des transports et de l'environnement
par Vélo fantôme Montréal
Février 2018



Rédaction

Hélène Lefranc

Analyse juridique, aide à la rédaction et à la recherche

Gabrielle Anctil

Alain Deschamps

Nous tenons à remercier chaleureusement :

Antoine Cantin pour la mise en page

Laurent Deslauriers pour la relecture

Véronique Bourbeau pour la correction

Contact

Laurent Deslauriers

438 862-8051

velo@laurentdeslauriers.com

Table des matières

Présentation de Vélo fantôme Montréal	5
Introduction	7
1 - Cinq principes à garder en tête	9
2 - Commentaires sur les articles du projet de loi	10
3 - Ajouts proposés au projet de loi	16
4 - Considérations générales	18
Conclusion	19
Annexe	



Vélo fantôme pour Mathilde Blais | Nathalia Guevara Jaramillo / desinformemonos.org - 2014

Présentation de Vélo fantôme Montréal

Vélo fantôme Montréal est un regroupement qui installe et entretient les vélos fantômes sur le territoire montréalais. Un vélo fantôme – ou *ghost bike*, en anglais – est un vélo peint en blanc, installé à l'endroit précis où un-e cycliste est mort-e lors d'une collision sur la route. À la mémoire de cette personne, nous érigeons un symbole pour susciter une réflexion sur les dangers des véhicules motorisés, tout en commémorant la vie de la victime.

Ce collectif est constitué de personnes diversifiées : militants cyclistes, diplômés en urbanisme, avocat, familles de cyclistes décédés, etc. Certaines pratiquent le cyclisme à l'année, mais les membres du groupe sont aussi automobilistes et – bien sûr – piétons. L'un d'entre nous possède un permis permettant de conduire un autobus jusqu'à 24 passagers. Le groupe bénéficie ponctuellement de l'aide de nombreux membres de la communauté cycliste montréalaise et s'assure de toujours recevoir l'accord de la famille et des proches de la victime, avec qui il reste bien souvent en contact après la cérémonie d'installation du vélo fantôme. Il les accompagne dans les démarches administratives et juridiques si elles le souhaitent.

Au-delà de ces cérémonies, le groupe mène un travail de sensibilisation auprès des médias, des élus et de l'ensemble de la collectivité. Il participe à des événements tels Les Promenades de Jane ou le Parking Day, a organisé une première « masse critique » (manifestation à vélo) pour la sécurité routière durant la campagne électorale municipale de 2017, publie des lettres ouvertes, intervient lors des consultations publiques par le dépôt et la présentation de mémoires, etc. Les usagers les plus vulnérables sur la route – piétons et cyclistes – sont au cœur de la réflexion.

À ce jour, huit vélos blancs ont été installés à la mémoire de :

- > Suzanne Châtelain, en 2013, sur l'avenue Du Parc (angle Saint-Viateur);
- > Mathilde Blais, en 2014, sur la rue Saint-Denis (sous le viaduc des Carrières);
- > Salim Aoudia, en 2014, à l'angle des rues Wellington et Nazareth;
- > Marie Bélanger, en 2014, sur la route 117 à Mirabel (au sud de l'autoroute 50);
- > Bernard Carignan, en 2015, sur la rue Saint-Denis (angle Jean-Talon);
- > Justine Charland-St-Amour, en 2016, à l'angle de la rue d'Iberville et du boulevard Rosemont.
- > Meryem Ânoun, en 2017, à l'angle de la rue Bélanger et de la 6^e avenue;
- > Clément Ouimet, en 2017, sur la voie Camillien-Houde.

Précédemment à la formation de Vélo fantôme Montréal, un vélo blanc avait été installé sur la rue Wellington par les amis de Christian Brulotte, décédé en 2013.



Vélo fantôme pour Justine Charland St-Amour | François Démontagne - 2016

Introduction

Depuis sa fondation, Vélo fantôme Montréal demande des changements au Code de la sécurité routière (CSR) ainsi que de meilleurs aménagements de l'espace public, ceci afin d'améliorer la sécurité des usagers de la rue les plus vulnérables et d'assurer la convivialité dans leurs déplacements. Il ne peut donc que se réjouir du dépôt du projet de loi n° 165, qui démontre une volonté concrète de moderniser le CSR et qui comporte des avancées attendues depuis longtemps.

Vélo fantôme avait déjà apprécié les changements apportés au CSR au printemps 2016 : augmentation des amendes concernant l'emportierage¹ – qui sont passées de 30 à 60 \$ à des montants compris entre 200 et 300 \$ – et obligation pour les conducteurs de véhicules motorisés de respecter une distance d'un mètre lors du dépassement d'un cycliste (dans les zones où la vitesse permise est de moins de 50 km/h) ou de 1,50 m (dans celles où les automobilistes peuvent circuler à plus de 50 km/h).

Ces évolutions étaient toutefois limitées et ne représentaient pas la révision en profondeur du CSR espérée. Comme d'autres, Vélo fantôme réclamait davantage. Il a notamment exprimé cette position dans le mémoire présenté en février 2017 devant la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) dans le cadre de sa consultation « La sécurité routière : ça nous concerne tous ! »² et dans le mémoire présenté devant la Commission sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal en avril 2017 lors de la consultation publique sur la cohabitation sécuritaire entre les usagers les plus vulnérables et les véhicules lourds en milieu urbain³.

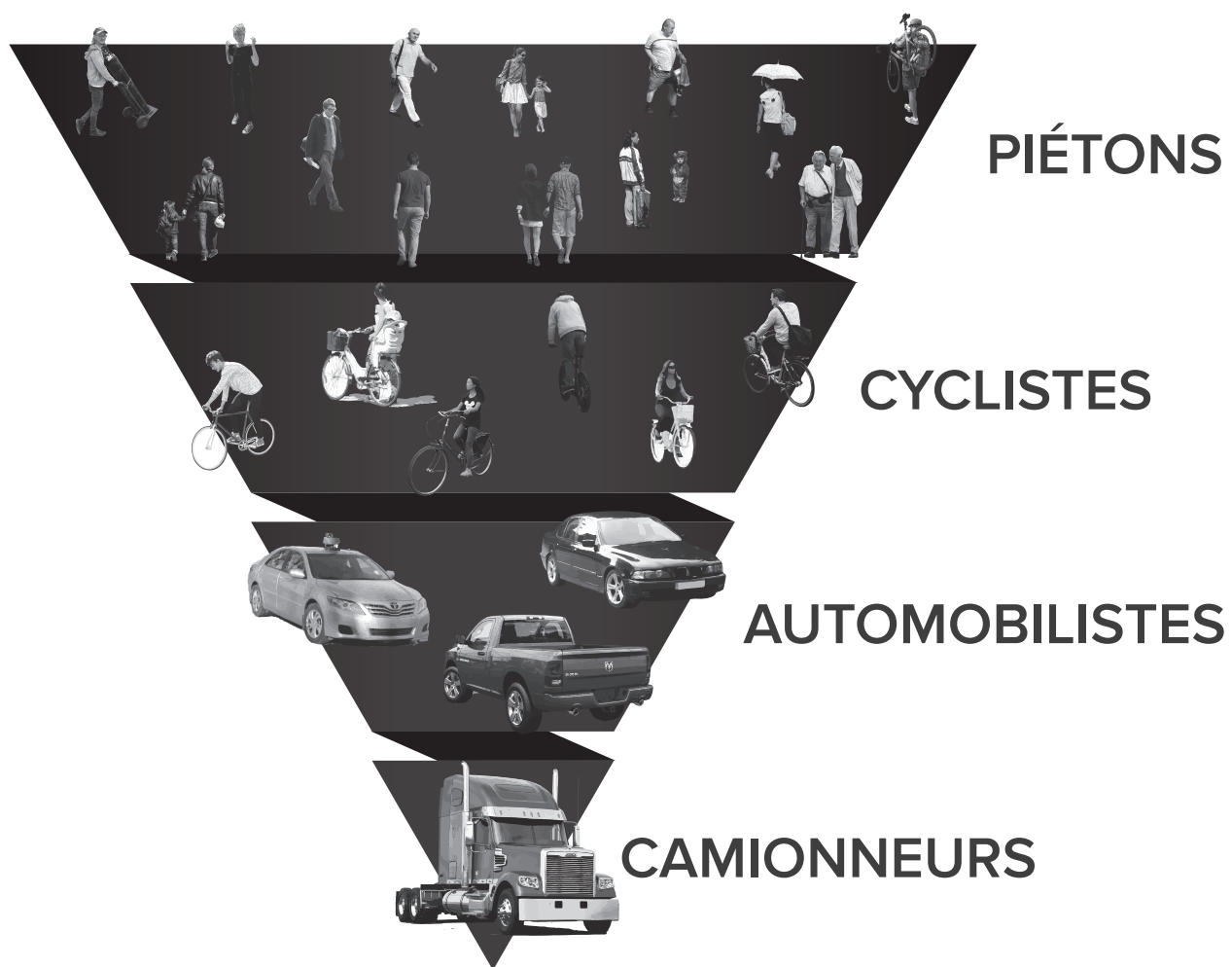
Le dépôt du projet de loi n° 165 est donc une excellente nouvelle. Nous aurions aimé pouvoir le commenter en audition publique devant les membres de la Commission des transports et de l'environnement lors des consultations particulières. Malheureusement, nous n'avons pas été invités à y participer. Nos commentaires peuvent néanmoins être utiles au législateur et notre mémoire s'inscrit dans ce cadre. Ils visent à appuyer certains choix proposés, mais aussi à bonifier le texte. En effet, si plusieurs des modifications proposées nous réjouissent, d'autres nous inquiètent.

Ce mémoire s'intéresse aux enjeux touchant les cyclistes et les usagers vulnérables, dans un objectif de partage de l'espace public plus équitable. Le mémoire se divise en plusieurs parties. La première rappelle les principes de base qui devraient, selon nous, présider à toute réflexion et toute décision entourant la sécurité routière. Ceux-ci sous-tendent en effet l'ensemble de nos positions. La deuxième se concentre sur les articles du projet de loi qui appellent un commentaire de notre part. La troisième propose des ajouts sur les sujets qui ne sont pas traités dans le texte proposé. Nous terminons par deux considérations générales.

1 Le fait d'ouvrir la portière d'un véhicule sans précaution et de heurter une personne à pied ou à vélo.

2 <http://www.gabrielleantil.com/wp-content/uploads/2017/03/M%C3%A9moireSAAQ.pdf>

3 http://www.gabrielleantil.com/wp-content/uploads/2017/03/M%C3%A9moireVdM_light.pdf



1 - Cinq principes à garder en tête

Afin que les actions autour d'un enjeu aussi large que la sécurité routière soient cohérentes, elles doivent s'appuyer sur une vision et sur des éléments forts. Ces prémices guideront ensuite tout naturellement les interventions à faire et les décisions à prendre, qu'elles soient générales ou qu'elles portent sur un point particulier.

Ces principes, qui impliquent certains changements de paradigme par rapport à la situation actuelle, devraient être :

- 1. Renverser la hiérarchie octroyant une place prépondérante aux véhicules motorisés** sur les routes et dans les rues – logique qui a prévalu dans les aménagements urbains et dans le CSR depuis les années 1950 – pour donner la priorité aux usagers les plus vulnérables. La sécurité et le confort des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite devraient guider toute décision. Des concepts tels la « fluidité du trafic » ou les « conditions de circulation » sont à nos yeux des arguments désuets face aux enjeux de sécurité. Ils sont pourtant encore invoqués pour refuser de réduire une limite de vitesse, pour restreindre l'espace dévolu aux voitures ou pour refuser d'augmenter le temps de traversée piétonnière aux carrefours.
- 2. Stimuler l'augmentation du nombre de piétons et de cyclistes**, et œuvrer à son corollaire, soit la diminution du nombre de véhicules motorisés sur les routes. Il s'agit de la meilleure façon d'améliorer la sécurité routière, en plus des autres bénéfices collatéraux : santé, environnement, coût de l'entretien des infrastructures routières, etc. Des études¹ prouvent que plus les cyclistes sont nombreux sur les routes, plus il est sûr d'y circuler à vélo. D'ailleurs la SAAQ note : « Malgré une augmentation du nombre de cyclistes au Québec, la tendance du nombre de cyclistes victimes d'un accident avec un véhicule routier est à la baisse depuis 15 ans »². La Ville de Montréal fait aussi ce constat dans ses documents de consultation. D'où l'importance, au-delà de la sécurité à proprement parler, de travailler à l'amélioration du confort et de la convivialité des modes de transport actif pour faire encore augmenter ce nombre.
- 3. Cesser de penser, de légiférer ou d'aménager comme si le cyclisme était uniquement un loisir.** Le vélo est un moyen de transport avant d'être un sport ou un loisir. Le cyclisme utilitaire – flexible, économique et pratique, pouvant être utilisé pour de nombreux déplacements quotidiens, et ce, toute l'année – ne peut que prendre davantage d'ampleur à l'avenir. C'est une bonne chose. D'ailleurs, à Montréal et à Québec, le tiers des déplacements vers un lieu de travail font moins de cinq kilomètres³.
- 4. Allier cyclistes et piétons.** Ces deux groupes, souvent mis en opposition, forment les usagers les plus vulnérables. Ils ont bien souvent les mêmes intérêts. Améliorer la sécurité des uns profite aux autres. De toute façon, nous sommes tous piétons.
- 5. Tenir compte de et implanter la pyramide de la vulnérabilité** ainsi que la logique de prudence et de civisme qui en découle en fonction de la place de chacun. Le piéton – l'utilisateur le plus exposé aux collisions – se trouve au sommet, devant le cycliste, puis l'automobiliste, et enfin le conducteur de poids lourd (voir image ci-jointe). En somme, le plus gros, le plus rapide et le plus dangereux protège le plus fragile. Chacun a la responsabilité de protéger les plus vulnérables situés au-dessus de lui dans cette pyramide : ainsi, le piéton a moins de responsabilités que le camionneur. C'est le principe de la cour d'école dans laquelle les grands doivent faire attention aux petits !

1 Phys.org, « Study shows more bicyclists on road means fewer collisions » - <https://phys.org/news/2014-06-bicyclists-road-collisions.html>

2 Société d'assurance automobile du Québec, « Cyclistes » - consultation. saaq.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2017/01/fiche-cyclistes.pdf

3 Équiterre, « Transport actif » - <http://www.equiterre.org/fiche/transport-actif>

2 - Commentaires sur les articles du projet de loi

Les numéros d'articles indiqués font référence à ceux du projet de loi n° 165. Lorsque nous parlons des articles du CSR lui-même, nous le spécifions.

Article 1 du projet de loi n° 165

Vélo fantôme Montréal applaudit au fait que le « principe de prudence » soit mis de l'avant et intégré au titre préliminaire du Code de la sécurité routière.

Article 2

Il se réjouit de la reconnaissance d'emblée de l'existence des cyclistes, permettant à ceux-ci de renforcer leur légitimité, tout comme il se réjouit que la diversité des usagers de la route soit prise en compte.

Article 3

Comme l'organisme Piétons Québec¹ et plusieurs autres groupes et personnalités l'ont souligné dans les médias², cet article pose problème. Voici pourquoi, selon nous :

Les deux premiers alinéas proposés pour l'article 3.1 du futur CSR sont extrêmement pertinents puisqu'ils consacrent l'obligation de prudence de la part de tous, avec une responsabilité supplémentaire de chacun envers les usagers plus vulnérables que soi. Il s'agit d'une réelle avancée, en phase avec notre principe numéro 5 tel que décrit en page 9. Bravo !

Par contre, l'alinéa 3 vient immédiatement atténuer la portée de ce qui est affirmé plus haut, pourtant si juste.

Pourquoi préciser que l'utilisateur vulnérable est « tenu d'adopter des comportements favorisant sa sécurité », puisque cet aspect est déjà traité à l'alinéa 1, le principe de prudence s'appliquant à tous, donc aussi aux usagers vulnérables ? Leur adresser une injonction supplémentaire apparaît contradictoire avec la logique qui prévaut aux deux premiers alinéas et qui implique avant tout de faire attention aux plus vulnérables que soi.

La seconde partie de la phrase (« notamment en s'assurant d'être vu par les autres usagers ») apparaît encore plus incompréhensible. Que veut-on dire par là ? Les piétons sont-ils tenus, par exemple, de s'habiller de couleurs claires ou de faire de grands gestes ? Sinon, risquent-ils d'être tenus responsables en cas de collision quel que soit le

comportement des autres usagers de la route à leur égard ? Évidemment, le souhait du législateur n'est sans doute pas celui-ci. Nous voulons simplement souligner l'aberration de la formule en évoquant de potentiels cas extrêmes. Si cette précision est conservée en l'état, elle sera forcément sujette à interprétation et à l'arbitraire.

Nous réclamons la suppression du 3^e alinéa du futur article 3.1.

Article 4

L'ajout des définitions « rue partagée » et « vélorue » est bienvenu. En faisant entrer ces termes dans le langage officiel, le Québec prend acte du renouveau ayant cours depuis quelques années en matière d'infrastructures de transport en milieu urbain et modernise sa vision de l'espace public.

Articles 6, 7, 10, 12, 35, 145

Ces articles du projet de loi nous inquiètent. Ils semblent ouvrir la porte à une externalisation par l'État de certains encadrements et de compétences en matière de sécurité routière. Étant donné leur importance pour la société, qu'il s'agisse des aspects de santé et de sécurité publique, d'équité sur le territoire et entre citoyens, de contrôle et de lien direct avec ce qui se passe sur le terrain, les activités actuellement assurées par la Société d'assurance automobile du Québec ne devraient en aucun cas être privatisées ou confiées à d'autres. Les enjeux entourant la sécurité routière sont trop délicats et sensibles pour être délégués. Ils doivent être conservés dans la sphère d'intervention directe de l'État.

Article 23

Nous saluons la volonté de soustraire les cyclistes et les piétons à la possibilité de se voir attribuer des points d'inaptitudes sur leur permis de conduire en cas d'infraction (en révisant l'article 110 du CSR).

La disposition actuelle crée, pour la même infraction, une iniquité entre cyclistes et piétons selon qu'ils possèdent ou non un permis. Elle est juridiquement étrange puisqu'un permis n'est pas obligatoire pour être cycliste ou piéton.

Surtout, elle met ces derniers sur le même plan que les conducteurs de véhicules motorisés en leur appliquant les mêmes règles, alors que celles-ci ne correspondent ni à leur situation ni à leur dangerosité sur la route. En cela, l'article 23 s'inscrit dans la logique de l'article 3.1 proposé.

1 <http://pietons.quebec.communiquer/2017/mise-point-importante-concernant-projet-loi-modifiant-code-securite-routiere>

2 www.lesoleil.com/opinions/point-de-vue/securite-routiere-exiger-une-prudence-sans-reserve-f7e984e940179d101fd6545d0d54c6ef

Il s'inscrit aussi en adéquation avec nos principes 2 et 5 (voir page 9). En effet, si on veut stimuler l'augmentation du nombre de piétons et de cyclistes, ce qui est la meilleure façon d'améliorer la sécurité routière, il faut éviter de les « punir » de façon disproportionnée et inadéquate en cas d'infraction. Cela ne fait que décourager les modes de transports actifs que l'on souhaite au contraire favoriser.

L'actuel article 110 du CSR envoie un drôle de message et n'apporte rien en termes de sécurité. Sa modification est une bonne chose.

Article 42

Concernant la présence des réflecteurs sur les bicyclettes, on ne peut être contre puisque, dans certains cas, ils améliorent la visibilité du cycliste. Tout en appréciant qu'une souplesse soit apportée par rapport au texte du CSR actuel, Vélo fantôme s'interroge sur les moyens choisis pour répondre aux objectifs de sécurité recherchés.

Cet article pourrait en effet être utilisé pour sanctionner les cyclistes, sans égard à leur comportement ni à la dangerosité de leur équipement. Actuellement, la réglementation sur les réflecteurs est trop souvent utilisée pour « punir » des cyclistes à qui d'autres fautes ne peuvent être reprochées. Parfois, l'amende est multipliée par le nombre de réflecteurs manquants à la bicyclette, résultant en un montant très élevé aucunement représentatif du danger que ce cycliste représente sur la route, surtout si celui-ci est verbalisé en plein jour. Comme énoncé ci-dessus, cela pourrait décourager l'usage du vélo et apparaît donc contre-productif.

Il s'agit au minimum :

- de supprimer l'alinéa 3 et le paragraphe qui suit immédiatement l'alinéa 5 de l'article 232 proposé pour le futur CSR (exigence de réflecteur sur les pédales ou des bandes réfléchissantes autour des chevilles ou sur les chaussures) ;

- de confirmer que l'éventuelle infraction représentée par l'absence de réflecteur est valable pour l'ensemble des réflecteurs et non pour chaque réflecteur manquant.

Par contre, les lumières sont des accessoires efficaces et indispensables pour rouler de nuit à vélo en étant bien visible. Mieux vaudrait donc se concentrer sur cet aspect, selon nous, notamment par le biais de campagne de sensibilisation et de prévention.

Article 54

Dans la foulée de ce qui vient d'être dit, vous comprendrez que nous nous opposons à l'augmentation des amendes telle que proposée dans le projet de loi. Pour ne parler que de cette infraction, l'absence d'un réflecteur ne devrait en aucun cas occasionner une amende de 80 à 100 \$. Cela découragerait tout simplement plusieurs déplacements à vélo et enverrait un très mauvais message.

Une position plus générale sur les amendes est expliquée dans la partie 4 (voir page 18).

Article 55

Pour sortir du cas spécifique des cyclistes, signalons que nous ne comprenons pas davantage l'augmentation des amendes de 80 à 100 \$ pour une trottinette non conforme. Cette augmentation répond-elle vraiment à une problématique de sécurité routière identifiée ?

Article 61

Voir plus loin (page 18) notre position concernant le montant des amendes.

Article 77

La nouvelle rédaction proposée pour l'article 341 du CSR nous convient. En particulier, il est bien normal que les piétons bénéficient de la même distance de sécurité que les cyclistes lorsqu'ils sont dépassés par le conducteur d'un véhicule routier.

Article 79

Nous profitons de cet article pour souligner les évolutions positives en ce qui a trait au langage, et ce, en plusieurs endroits dans le projet de loi (voir aussi articles 87, 88 et 169). Par exemple, ici le mot « cycliste » vient remplacer le mot « bicyclette ». Puisque l'on parle par ailleurs de « conducteur d'un véhicule routier », cela est logique. Ce sont des individus à part entière dont il est question, la bicyclette ne se déplaçant pas toute seule !

Article 85

Nous demandons au législateur de bonifier cet article en incluant les cyclistes dans le nouvel article 364.1 du CSR.

Les « feux chandelles » permettent en effet de donner la priorité aux autobus et de leur faire gagner un temps précieux. Ils ont aussi un grand intérêt pour la sécurité des cyclistes en leur permettant de s'engager dans l'intersection avant les conducteurs de véhicules routiers et en leur permettant d'être plus visibles. Beaucoup de cyclistes les utilisent d'ailleurs déjà et cela fonctionne bien, y compris en présence des autobus. Il faut officialiser cette pratique.

Plusieurs pays installent des feux de circulation permettant aux cyclistes de démarrer de deux à cinq secondes plus tôt que les automobilistes aux intersections. En attendant que le Québec en installe aussi, autoriser les cyclistes à passer à un feu pour autobus serait un premier pas qui améliorerait la sécurité sans coût supplémentaire.

D'ailleurs, un article devrait être ajouté au projet de loi autorisant formellement les cyclistes à se placer devant les voitures lorsque les véhicules sont à l'arrêt face à un feu, et ce, y compris en l'absence de sas vélo¹. Ce positionnement permet également d'améliorer la sécurité et la visibilité de ceux-ci. Le confort de tout le monde, y compris des conducteurs de véhicules routiers, en serait amélioré.

Les intersections étant les lieux les plus dangereux pour les cyclistes, toute solution leur permettant de dégager celles-ci plus tôt en étant mieux vus est à privilégier.

Article 92

Vélo fantôme tient à saluer l'ajout clair à l'article 386 du CSR, qui identifie formellement les pistes ou bandes cyclables comme des lieux où l'on ne peut immobiliser un véhicule. Ces stationnements, qu'ils soient de courtes ou de longue durée, posent de réels problèmes de sécurité aux cyclistes, les obligeant à s'insérer dans le trafic routier à répétition.

L'interdiction de stationnement à moins de cinq mètres d'une intersection est adéquate dans sa rédaction actuelle. Par contre, certaines municipalités y dérogent. Étant donné la dangerosité de ces stationnements qui limitent la visibilité aux endroits où surviennent le plus de collisions, la loi devrait être appliquée partout sans exception.

¹ Espace réservé aux cyclistes – généralement marqué par une peinture verte au sol – entre la ligne d'arrêt des véhicules et le passage pour piéton. Il permet notamment aux cyclistes d'être visibles à l'intersection, de pouvoir effectuer leur virage à droite ou à gauche, ou de démarrer, en toute sécurité avant les autres véhicules.

Article 102

Vélo fantôme applaudit la réécriture de l'article 410 du CSR, et notamment la précision que représente la dernière phrase : les cyclistes doivent en effet accorder la priorité aux piétons qui traversent sur un passage pour piétons. Il s'agit d'une déclinaison logique du principe de prudence et de respect à l'égard de plus vulnérable que soi (article 3 du projet de loi), que nous appelons de nos vœux depuis longtemps et que nous illustrons par la « pyramide de la vulnérabilité » (voir page 8 et 9).

Par contre, nous attirons l'attention du législateur : malgré les précisions apportées, cet article est toujours incomplet. Un ajout s'impose après « traverser » afin d'obliger les conducteurs de véhicules routiers à attendre que les piétons aient fini de traverser, comme cela se fait sous d'autres juridictions. L'article 410 se lirait donc comme suit (nous soulignons l'ajout) :

« Lorsqu'un piéton s'engage ou manifeste clairement son intention de s'engager dans un passage pour piétons, le conducteur d'un véhicule routier doit immobiliser son véhicule pour lui permettre de traverser. Il ne doit s'engager dans le passage pour piétons que lorsque le piéton a quitté la chaussée. À un tel passage, le cycliste doit également accorder la priorité aux piétons. »

Notez que nous nous sommes inspirés directement de l'article 140 du Code de la route de l'Ontario, reproduit ci-après :

« Lorsqu'un piéton traverse la chaussée à l'intérieur d'un passage pour piétons, le conducteur du véhicule qui s'approche du passage pour piétons doit faire ce qui suit :

- a) s'arrêter avant de franchir le passage pour piétons;
- b) ne pas rattraper un autre véhicule déjà arrêté au passage pour piétons;
- c) ne s'engager dans le passage pour piétons que lorsque le piéton a quitté la chaussée. »

Puisqu'il s'agit de moderniser le CSR et de protéger les usagers les plus vulnérables, autant s'inspirer des meilleures pratiques.

Article 122

Vélo fantôme est évidemment très sensible à la réécriture de l'article 487 du CSR. En effet, plusieurs des cyclistes pour lesquels il a installé un vélo blanc sont décédés justement parce qu'ils roulaient trop à droite de la chaussée. Rappelons notamment le décès de quatre cyclistes² à la suite d'un emportierage ces dernières années à Montréal.

D'un côté, nous sommes heureux que l'obligation de circuler « à l'extrême droite de la chaussée » soit retirée et remplacée par l'obligation de circuler « aussi près que possible de la bordure ou du côté droit de la chaussée ». Moduler l'injonction est une bonne chose. Nous le demandons de longue date.

En effet, se tenir à droite est souvent dangereux pour un cycliste, notamment parce que la chaussée y est fréquemment en piètre état, plus qu'à n'importe quel endroit et que le risque d'emportierage y est accru dès que des voitures sont garées le long du trottoir. De plus, en roulant trop à droite et en n'occupant pas tout l'espace nécessaire à leur sécurité, les cyclistes s'exposent à des dépassements dangereux de la part des automobilistes ou des camionneurs surestimant leur marge de manœuvre. Le cas médiatisé du décès de Mathilde Blais en 2014 à Montréal en est le triste exemple.

D'un autre côté, cette clarification est insuffisante. Il devrait être clairement indiqué dans la loi que le cycliste peut utiliser davantage d'espace, voire toute la voie, s'il l'estime nécessaire pour des raisons de sécurité. Il doit notamment veiller à se tenir à un mètre des véhicules stationnés si tel est le cas. Le CSR doit venir légitimer la possibilité d'utiliser cette distance, et ce, afin d'éviter les conflits avec les autres usagers de la route.

Bien sûr, l'article 487 donne la possibilité de déroger à l'obligation de rouler à droite de la chaussée « en cas de nécessité ». Mais, on l'a vu, la présence de cette indication déjà dans le CSR ne suffit pas à éviter de graves collisions. Et les conducteurs de véhicules routiers continuent de s'attendre à ce que les cyclistes circulent à droite, y compris lorsque leur sécurité est compromise. La nécessité de prudence mentionnée au projet d'article 3.1 ne peut pas suffire non plus. Il faut être plus précis.

2 Carl Guyot, Marc-André Fontaine, Suzanne Châtelain et Bernard Carignan

Compléter cet article s'avère impératif dans une optique de sécurité, de partage équitable et courtois de la route.

L'article 487 du CSR devrait, selon nous, se lire comme suit (nous soulignons la modification) :

« 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, notamment pour assurer sa sécurité, ainsi que le prévoit l'article 3.1. »

Il pourrait également être judicieux de s'inspirer du texte ontarien suivant³ :

« Les bicyclettes et les cyclomoteurs qui sont [sic] plus lents que le reste de la circulation doivent se tenir à un mètre de la bordure de la voie ou des automobiles stationnées, ou aussi près que possible du bord de la voie de droite, lorsqu'il n'y a pas de bordure. Cependant, ils peuvent utiliser toute partie de la voie au besoin pour des raisons de sécurité, comme :

pour éviter des obstacles, comme des flaques, de la glace, du sable, des débris, des fissures dans la chaussée, des nids-de-poule ou des grilles d'égouts ;

pour traverser une voie ferrée ou de tramway à 90°;

pour dissuader un véhicule de les dépasser lorsque la voie est trop étroite pour être partagée en toute sécurité;

pour emprunter une piste cyclable située à côté d'un espace de stationnement »

3 <https://www.ontario.ca/fr/document/guide-officiel-de-lautomobiliste/partager-la-route-avec-dautres-usagers>

Article 126

Vélo fantôme salue l'entrée dans le CSR, si le projet de loi est adopté, de dispositions particulières relatives aux rues partagées et aux vélorues.

Futur 496.2 du CSR

La publication d'un guide d'application par le ministère des Transports est une bonne idée. Ceci dit, plus importante encore est la création de panneaux normalisés. Il s'agit d'éviter que chaque municipalité développe sa propre signalisation, ce qui pourrait entraîner de la confusion et empêcherait les usagers de la route de s'habituer.

Futur 496.3

La seconde phrase de l'article 496.3 proposé pour le CSR nous inquiète. Alors que l'on souhaite créer un environnement particulièrement sécuritaire et convivial pour les usagers vulnérables dans ce type de rue afin de favoriser ces modes de transports, pourquoi dire « Le conducteur d'un véhicule routier est toutefois dispensé de respecter la distance raisonnable prescrite s'il existe un espace suffisant pour lui permettre de dépasser ou de croiser un cycliste ou un piéton sans danger » ?

Quel est l'intérêt de cette précision ? Comment penser qu'un espace puisse être « suffisant » s'il n'est pas « raisonnable » ? L'espace suffisant n'est-il pas de 1 m comme mentionné dans l'article 341 ? Selon nous, cette distance est un minimum, et a été pensée comme telle par le législateur lorsqu'il l'a intégrée au CSR en 2016.

Non seulement ne comprenons-nous pas la logique ayant présidé à la rédaction de cette formule, mais elle nous paraît dangereuse. Il serait paradoxal que les piétons et les cyclistes soient davantage en danger sur une rue partagée ou une vélorue que sur une rue conventionnelle. Ce n'est pas parce que la vitesse des véhicules routiers y est réduite que les conducteurs de ces derniers doivent avoir le droit de frôler les usagers les plus vulnérables.

Cette phrase doit être supprimée.

Futur 496.8

Bien sûr, on parle ici uniquement des vélorues, mais voici une belle avancée. Pour la première fois, la possibilité pour les cyclistes d'utiliser « toute la largeur de la voie » entre dans le CSR. Le Québec s'aligne ainsi sur les meilleures pratiques mises en œuvre dans plusieurs villes et États nord-américains¹ (voir image ci-contre).

Article 131

Voir plus loin (page 18) notre position concernant le montant des amendes.

Article 162

Nous félicitons la possibilité pour les municipalités de déterminer des zones où le « jeu libre » est permis, « les restrictions à la circulation qui y sont applicables de même que les règles de prudence ». Il faut rendre nos villes plus conviviales et accueillantes pour tous, et donc agréables à vivre en particulier pour les familles et les enfants.

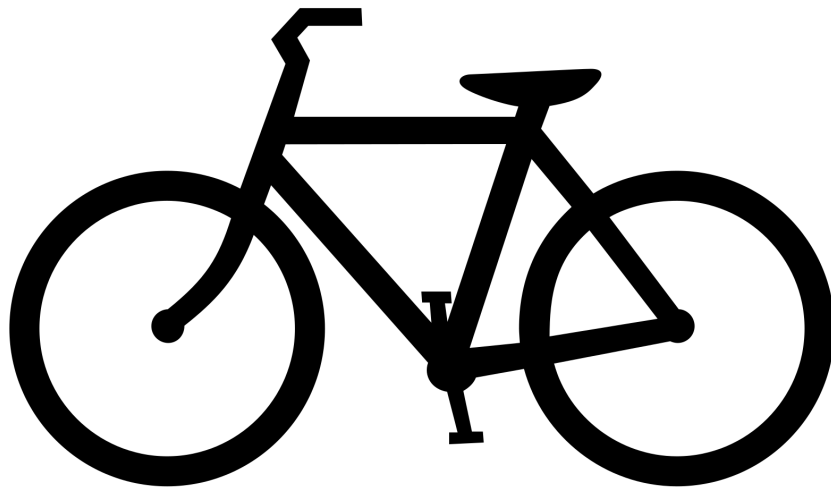
Article 170

Cet article est incomplet. S'il apporte des précisions à l'article 10 de la Loi sur l'assurance automobile, il ne met malheureusement pas fin à l'iniquité et l'incertitude qui touchent les victimes d'emportierage. Comme le véhicule du conducteur ayant ouvert inopinément sa portière « n'est pas en mouvement », le risque existe toujours que les victimes ne soient pas indemnisées par la SAAQ.

La réécriture de cet article devrait être l'occasion de corriger enfin cette incohérence. La loi doit être sans ambiguïté : une victime d'emportierage doit être indemnisée au même titre que les autres victimes de collision routière, peu importe le type de véhicule impliqué dans l'événement.

Nous ne comprenons pas non plus l'ajout concernant les bicyclettes motorisées et nous nous y opposons fermement. Un préjudice causé par le conducteur d'une telle bicyclette doit être couvert par l'assurance automobile.

¹ Les États de Californie, Floride, Kentucky, Maine, Maryland, Minnesota, Missouri et Vermont, pour ne parler que des États-Unis, autorisent les cyclistes à utiliser toute la voie sur plusieurs routes.



**MAY USE
FULL LANE**

3 - Ajouts proposés au projet de loi

- Comme nous l'avons dit plus haut (voir page 12), un article devrait être ajouté au projet de loi permettant aux cyclistes de se placer en avant des véhicules lorsque ceux-ci sont arrêtés à un feu.

- Pour des raisons de sécurité et d'uniformité sur le territoire, Vélo fantôme recommande que le virage à droite soit interdit partout au Québec pour les véhicules routiers. L'article 359.1 du CSR devrait être modifié en conséquence.

- Par contre, Vélo fantôme réclame que les cyclistes aient le droit de tourner à droite au feu rouge après avoir pris les précautions nécessaires. Nous formulons ainsi un nouvel alinéa à l'article 359.1 ou un article 359.2 du CSR :

« Malgré l'article 359, à moins d'une signalisation contraire, un cycliste peut, face à un feu rouge, effectuer un virage à droite après avoir immobilisé sa bicyclette avant le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée sur laquelle il veut s'engager et après avoir cédé le passage aux piétons engagés dans l'intersection de même qu'aux véhicules routiers et cyclistes engagés ou si près de s'engager dans l'intersection qu'il s'avérerait dangereux d'effectuer ce virage ».

Comme nous l'avons mentionné plus haut, les intersections étant les lieux les plus dangereux pour les cyclistes, toute solution leur permettant de dégager celles-ci plus rapidement en étant mieux vus est à privilégier.

- Dans le même ordre d'idée, nous pensons qu'il faut permettre aux cyclistes de poursuivre leur route aux feux pour piétons après avoir cédé la priorité à ces derniers. L'objectif est toujours le même : que les cyclistes profitent aussi d'une voie libre de circulation motorisée afin de limiter le risque de collisions aux intersections, où, rappelons-le, elles sont les plus fréquentes. Enfin, notons que dans la pratique, les feux pour piétons servent déjà de signal aux cyclistes à plusieurs endroits du territoire, justement pour des raisons de sécurité ou de commodité.

- Une précision doit être ajoutée, selon nous, à l'article 430 du CSR, qui se lirait désormais comme suit (notre ajout est souligné) :

« Nul ne peut ouvrir la portière d'un véhicule routier à moins que ce véhicule ne soit immobilisé et sans s'être assuré qu'il peut effectuer cette manœuvre sans danger. L'ouverture de la portière doit se faire avec la main opposée, c'est à dire avec la main droite lorsqu'il s'agit du conducteur. »

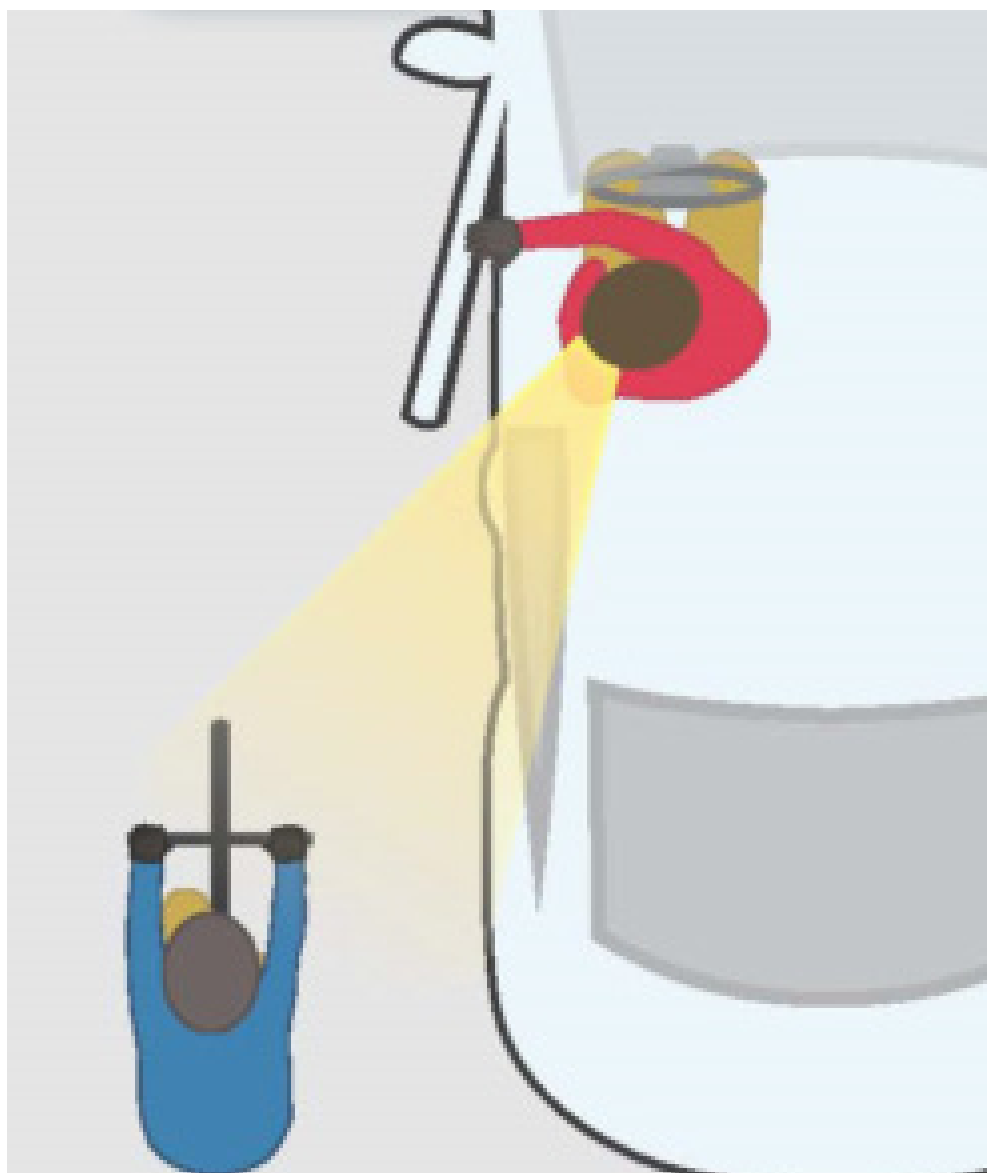
Imposer aux automobilistes l'adoption de la méthode hollandaise (« dutch reach¹ ») enverrait un message clair. Cette méthode (voir image ci-contre) oblige à tourner la tête, permettant naturellement de vérifier l'angle mort et d'ainsi voir venir un cycliste ou un piéton, le cas échéant. Des programmes de sensibilisation expliquant cette méthode simple doivent de plus être mis en œuvre.

- C'est une de nos déceptions du projet de loi n° 165 et cela semble contraire à la volonté de renforcer la sécurité et de prioriser les usagers les plus vulnérables : l'absence d'obligation d'installer des barres latérales de sécurité sur tous les véhicules lourds. Nous sommes d'autant plus déçus que le projet de loi révisé certaines dispositions relativement à l'équipement et à la conformité des véhicules lourds. Il faut y remédier.

L'exigence de barres latérales de sécurité, communément appelées « jupettes », permettrait de sauver immédiatement des vies. Elle devrait être en vigueur depuis longtemps. C'était d'ailleurs une des recommandations du coroner à l'attention du ministère des Transports dans son rapport sur le décès de Mathilde Blais (voir en annexe).

Nous demandons par ailleurs que le gouvernement équipe au plus vite ses propres véhicules et qu'il exige dans tous ses appels d'offres que les véhicules lourds des soumissionnaires en soient équipés. On pense bien sûr aux équipements de déneigement, entre autres. Il doit aussi interpeller sans relâche le gouvernement fédéral à ce sujet afin que l'ensemble des véhicules lourds canadiens en soient équipés.

1 Dutch Reach Project – <http://www.dutchreach.org>



Dutchreach.org - S.d.

4 - Considérations générales

- Concernant les amendes et même si nous avons émis des commentaires plus haut, nous réitérons ici notre position : Vélo fantôme ne s'oppose pas aux amendes en général. Par contre, il ne pense pas que le montant de celles-ci devrait être haussé pour les piétons, pour les personnes se déplaçant en trottinette ou pour les cyclistes.

Comme nous l'avons expliqué, pénaliser outrageusement ces usagers revient à décourager le transport actif, tout en n'apportant rien d'un strict point de vue de la sécurité. En vertu du principe de prudence, les comportements les plus risqués doivent faire l'objet d'amende au montant dissuasif. Cela ne devrait pas être le cas de ceux posés par les usagers mettant peu les autres en danger et qui sont eux-mêmes les plus vulnérables.

Par ailleurs, au-delà du mode de déplacement et des comportements à sanctionner, rappelons qu'une amende de 100 \$ n'a absolument pas le même effet dissuasif pour le cadre d'une compagnie dont le salaire horaire est de 50 \$ que pour l'étudiant travaillant à temps partiel au salaire minimum pour financer ses études. Plusieurs pays comme la Finlande, la Suède, la Suisse et depuis peu la Grande-Bretagne imposent des amendes proportionnelles en se basant sur les revenus du contrevenant à la loi¹. Cela nous semble une piste intéressante afin de rendre le système plus juste si l'on veut que celui-ci soit réellement exemplaire et dissuasif.

- Nous avons aussi une recommandation générale à faire concernant l'information sur les évolutions au CSR. En effet, les conducteurs et les conductrices de véhicules routiers de la province doivent être au courant des modifications afin de pouvoir ajuster leur comportement en conséquence. C'est uniquement à cette condition que la cohabitation et la sécurité sur les routes et dans les rues seront améliorées. Nous demandons donc :

des campagnes de sensibilisation ambitieuses sur les principales évolutions touchant directement aux enjeux de sécurité et de convivialité ;

un feuillet ajouté aux documents de renouvellement annuel du permis de conduire récapitulant chaque année les récentes évolutions.

L'examen pour l'obtention du permis de conduire se passe une seule fois dans la vie. Pourtant, il faut être informé des changements à la réglementation, le cas échéant. L'État doit trouver des mécanismes pour y parvenir. À l'heure actuelle, lorsqu'il y a de nouvelles exigences, elles restent trop souvent méconnues des usagers de la route. Cela doit changer.

¹ www.permisapoints.fr/legislation/payer-amendes-fonction-revenus-170428 ou encore euronews.com/2017/02/02/ou-payez-vous-les-plus-grosses-amendes-pour-exces-de-vitesse-en-europe

The background image shows a street scene where a bicycle accident has occurred. A blue truck is on the left, and several cars are parked or stopped on the right. A blue bicycle lies on its side on the asphalt. Orange traffic cones and a yellow caution tape are placed around the fallen bike. The scene is set on a city street with trees and buildings in the background.

Conclusion

Vélo fantôme Montréal souligne le grand intérêt du projet de loi n° 165, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions. Plusieurs des évolutions proposées rejoignent nos préoccupations. Si le texte est adopté, ce sera un progrès à plusieurs égards vers un partage de la route plus équitable car – il faut le reconnaître – ce partage est loin d'être juste à l'heure actuelle.

Par contre, comme nous l'avons expliqué, certains aspects du projet de loi nous paraissent manquer de clarté quant aux intentions, à la mise en œuvre ou aux impacts. Le texte pourrait être précisé ou bonifié. Nos suggestions et positions vont dans ce sens. Nous vous remercions de l'attention que vous leur porterez.

Notre collectif reste à votre disposition pour apporter toute précision nécessaire.

**NOUS NE VOULONS PLUS AVOIR
À INSTALLER DE VÉLO FANTÔME.**



Cycliste | François Démontagne - S.d.

Annexe

- > Rapport d'investigation à la suite du décès de Mathilde Blais

IDENTITÉ			
SUITE À UN AVIS DU		2014 04 28 ANNÉE MOIS JOUR	NUMÉRO DE L'AVIS A - 322964
Prénom à la naissance Mathilde		Nom à la naissance BLAIS	Date de naissance 1980 09 08 ANNÉE MOIS JOUR
Sexe Féminin	Municipalité de résidence Montréal	Province Québec	Pays Canada
Prénom de la mère N/D	Nom de la mère à la naissance N/D	Prénom du père N/D	Nom du père N/D

DÉCÈS	
Lieu du décès Déterminé	Nom du lieu Voie publique (rue St-Denis - tunnel des Carrières) Municipalité du décès Montréal
DATE DU DÉCÈS Déterminée 2014 04 28 ANNÉE MOIS JOUR	HEURE DU DÉCÈS Indéterminée HEURE MIN

CAUSE PROBABLE DE DÉCÈS :

Polytraumatisé crânien

EXPOSÉ DES CAUSES :

- Identification à partir de documents personnels.
- Examen externe montre un évidement du contenu cérébral avec de nombreuses fractures du massif facial et de la base du crâne. Il y a aussi des fractures du thorax et du bassin et des hémorragies internes.
- Une enquête détaillée est faite par le SPVM.

AUTRES RAPPORTS :

La recherche d'alcool, de drogues d'abus et habituelle est négative.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS :

Madame emprunte la voie publique de la rue St-Denis, direction sud à la hauteur du Tunnel des Carrières le 2014-04-28. Elle utilise un Bixi (en bon état de fonctionnement) qu'elle connaît bien (43ième utilisation cette année et 600 fois l'an dernier). Vers les 6h38, elle entre dans la pente du viaduc (conditions de chaussée et météo adéquates) alors qu'une remorque-grue est dans la même direction, dans le même corridor droit (voie dont la largeur est inadéquate pour camion-remorque et vélo) de cette route à deux voies. Nous sommes dans une situation de *partage de voie*. Le camion-remorque (en bon état général et conforme) s'éloigne de madame et revient légèrement dans sa voie afin de maintenir ouverte la voie de gauche et bien s'enligner sur la hauteur sécuritaire du viaduc. On ne saura jamais s'il y a eu contact avec madame. On sait toutefois qu'elle est happée mortellement par les roues avant droites de la remorque par la roue interne (essieu à deux roues). L'impact premier est à la tête : la mort est instantanée.

COMMENTAIRES :

Le décès était évitable. Il aurait fallu partager la voie comme toute la publicité de la SAAQ le mentionne. Si tel avait été le cas, le camion remorque aurait laissé le passage à madame ou aurait empiété dans la voie de gauche comme lui permet la réglementation pour dépasser un vélo. Enfin, on ne sait pas si madame a été heurté ou a tout simplement repris plus d'espace au passage du camion (le plus probable) ne s'apercevant pas qu'il y avait aussi une remorque. Une jupe latérale aurait empêché madame de se retrouver la tête sous la roue interne.

CONCLUSION :

Mort accidentelle évitable.

RECOMMANDATIONS :

Je recommande au Ministre des Transports du Québec et à la SAAQ, lors de la révision du code de sécurité routière, d'enchâsser dans un règlement les distances minimales entre un véhicule moteur et un vélo; il semble évident au soussigné que la publicité de la SAAQ (même si elle est bien diffusée) n'est pas assez percutante.

Je recommande à l'Union des Municipalités du Québec de favoriser, dans l'aménagement urbain, des corridors de circulation sécuritaire pour les vélos; bien entendu, les artères principales doivent être la priorité.

Je recommande à Transport Canada de préciser leurs plans à long terme pour l'emploi de jupes latérales.

Quoique certaines municipalités et compagnies de transport aient commencé l'installation de jupes latérales sur leurs camions de service (collecte déchets, déneigement, construction ou transport), le Ministre du Transport et la SAAQ doivent favoriser par règlement l'installation de jupes latérales pour l'équipement circulant en zone urbaine.

IDENTIFICATION DU CORONER	
Prénom du coroner Paul G	Nom du coroner Dionne
Je soussigné, coroner, reconnais que la date indiquée, et les lieux, causes, circonstances décrits ci-haut ont été établis au meilleur de ma connaissance et ce, suite à mon investigation, en foi de quoi	
J'AI SIGNÉ À : Gatineau	CE 25 août 2014

