



Montréal, le 26 mai 2016

Monsieur Pierre Reid
Président
Commission des transports et de l'environnement
Édifice Pamphile-Le May
Québec (Québec) G1A 1A4

Objet : Consultation particulière et auditions publiques sur le projet de loi n° 100 – Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi

Monsieur,

Le Conseil provincial du secteur du transport terrestre (CPSTT) du Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP-Québec) souhaite porter à l'attention de la Commission des transports et de l'environnement (Commission) certaines considérations pertinentes en lien avec la modification de l'article 341 du Code de la sécurité routière (CSR) envisagée dans le projet de loi n° 100.

Le CPSTT est le plus grand regroupement syndical de l'industrie du transport urbain au Québec. Il représente quelque de 7 100 travailleuses et travailleurs syndiqués au SCFP-Québec. Ces derniers œuvrent notamment pour :

- la Société de transport de Montréal (STM);
- le Réseau de transport de Longueuil (RTL);
- la Société de transport de Laval (STL);
- les sociétés de transport de Sherbrooke, Trois-Rivières et Saguenay;
- ainsi que différentes corporations intermunicipales de transport de la Rive-Sud et de la Rive-Nord de Montréal.

Bien que le projet de loi n° 100 porte presque exclusivement sur l'industrie du taxi, nos commentaires se limiteront à l'amendement prévu à l'article 341 du CSR visant à imposer une distance précise à respecter lors du dépassement d'un cycliste par un véhicule routier. La modification suggérée ferait en sorte que :

« Le conducteur d'un véhicule routier ne peut dépasser une bicyclette à l'intérieur de la même voie de circulation, à moins qu'il ne puisse le faire sans danger après avoir réduit la vitesse de son véhicule et après s'être assuré qu'il peut maintenir une distance raisonnable entre son véhicule et la bicyclette lors de la manœuvre.

Est une distance raisonnable 1,5 mètre sur un chemin dont la limite de vitesse maximale autorisée excède 50 km/h ou 1 mètre sur un chemin dont la limite de vitesse maximale autorisée est de 50 km/h ou moins¹. »

Le CPSTT est en accord avec une telle disposition qui a pour but d'améliorer la protection des cyclistes, mais souhaite sensibiliser la Commission aux difficultés d'application et aux conséquences négatives possibles d'une telle mesure sur les services de transport en commun.

Nous faisons, en effet, l'analyse qu'il sera difficile pour les chauffeurs d'autobus en milieu urbain de trouver l'espace minimal nécessaire au dépassement d'un cycliste. Cette difficulté sera plus grande aux heures de pointe du matin et de la fin de journée, alors que le flot de véhicules routiers et de vélos est important. Il faut donc s'attendre à des retards dans le transport en commun sur certains circuits avec l'entrée en vigueur de la nouvelle distance minimale de dépassement, car les possibilités d'empiéter sur la voie de circulation en sens inverse se font plus rares lorsque la circulation est dense. Nombre de chauffeurs d'autobus devront ainsi se résoudre à circuler derrière les vélos – et à leur vitesse – tout dépassement étant impossible à faire de façon sécuritaire. La période estivale viendra par ailleurs amplifier le phénomène puisque la largeur des voies de circulation est déjà réduite par endroits en raison de travaux routiers.

Or, il est établi depuis longtemps que la popularité du transport en commun est directement reliée à son efficacité. Une étude sur le transport en commun de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain et de la firme SECOR conclut d'ailleurs au sujet des systèmes de transport collectif que :

« Pour être attractifs, ils doivent répondre à des exigences d'efficacité et de qualité. La fréquence, la régularité et la vitesse sont les éléments fondamentaux les plus évidents². »

Le CPSTT demande donc au gouvernement de mettre en place prochainement des mesures complémentaires à la modification de l'article 341 du CSR afin de favoriser non seulement un partage de la route sécuritaire, mais également la prestation de services de transport par autobus rapides et fiables.

Au nombre des mesures permettant une cohabitation sécuritaire des vélos et des autobus, nous croyons que le gouvernement devrait offrir des incitatifs afin d'encourager les Villes à aménager :

- des voies de circulation plus larges offrant suffisamment d'espace pour le dépassement sécuritaire des vélos, ou encore;
- des pistes cyclables séparées des voies de circulation.

¹ Jacques Daoust, *Projet de loi 100 – Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi*, Éditeur officiel du Québec, déposé le 12 mai 2016.

² Chambre de commerce du Montréal métropolitain et SECOR, *Le transport en commun : Au cœur du développement économique de Montréal*, Montréal, novembre 2010, p.45.


Le CPSTT est aussi d'avis qu'une campagne de sensibilisation des cyclistes devrait être mise en branle, parallèlement à l'introduction des distances minimales de dépassement, afin d'éviter que ces dernières ne viennent créer un faux sentiment de sécurité. Les chauffeurs d'autobus que nous représentons constatent malheureusement trop souvent que des adeptes du vélo prennent de grands risques aux abords de leurs véhicules. Il faut les conscientiser davantage au danger.

Les autobus, même avec une distance minimale de dépassement d'un mètre, demeurent des véhicules lourds qui ont des angles morts à l'arrière et à l'avant, de même que des angles morts latéraux importants. Les cyclistes doivent donc agir de façon prudente lorsqu'ils les côtoient, car même avec le plus grand professionnalisme et la meilleure des volontés, il est possible qu'un chauffeur ne puisse les voir. La collaboration de tous est donc essentielle pour réellement assurer la sécurité des cyclistes et cela commence, selon nous, par l'éducation du public aux bonnes pratiques à adopter lorsque l'on se trouve à bicyclette près d'un autobus.

Pour le CPSTT, il n'y a aucun compromis à faire sur la sécurité des cyclistes, car ils sont vulnérables. La modification de l'article 341 du Code de la sécurité routière est donc pleinement justifiée. Cependant, on passe trop souvent sous silence le fait que dans chaque accident impliquant un autobus et un vélo, le cycliste n'est pas la seule victime : un de nos membres en subit également des séquelles, le plus souvent psychologiques. C'est pourquoi nous insistons pour que tout soit mis en œuvre afin que chacun assume sa part de responsabilité dans le partage de la route.

Le gouvernement doit non seulement agir sur le plan de la sécurité de cyclistes : il doit également poser des gestes pour favoriser le développement et la saine cohabitation du transport actif et du transport collectif. Après tout, ces deux modes de transports sont complémentaires et contribuent à l'atteinte des objectifs du Québec en matière de santé³ et de réduction des émissions polluantes⁴.

Espérant que notre message aura trouvé écho auprès des membres de la Commission, veuillez recevoir, Monsieur, nos salutations les plus cordiales.


Daniel Leroux
Président
CPSTT

³ Québec, *Portail santé mieux-être* : <http://sante.gouv.qc.ca/conseils-et-prevention/ameliorer-sa-sante-grace-a-l-activite-physique/>.

⁴ Radio-Canada, *Réduction des GES : Québec vise 37,5 % d'ici 2030*, 27 novembre 2015 : <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/environnement/2015/11/27/003-quebec-ges-gaz-effets-de-serre-2030-objectif-reduction-environnement.shtml>.