CTE – 006M
C.P. – P.L. 165
Code de la sécurité routière
VERSION RÉVISÉE

TRANSPORTS COLLECTIFS ET DÉPLACEMENTS SÉCURITAIRES : DES ALLIÉS NATURELS

Consultations particulières sur le projet de loi no 165 - Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions

Février 2018

trajectoire.quebec

À propos de Trajectoire Québec

Trajectoire Québec est une association sans but lucratif qui intervient dans la représentation des citoyens et la promotion de leurs intérêts en matière de transports collectifs partout au Québec. Fondée en 1977 sous le nom de Transport 2000, l'association soutient l'accès à des services de mobilité abordables, sécuritaires et de qualité, en plus de rassembler et de mobiliser citoyens, associations et corporations grâce à son expertise en mobilité citoyenne. L'association agit par des représentations, des mobilisations, des interventions médiatiques et par la remise annuelle des Prix Guy-Chartrand.

Avant-propos

Trajectoire Québec salue la volonté du gouvernement du Québec et du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports de proposer de nombreuses modifications concernant la sécurité routière. Ces modifications sont attendues depuis longtemps car les comportements des usagers des réseaux et les technologies disponibles évoluent rapidement.

Nous saluons surtout le fait que le projet de loi énonce clairement dans le Code de la sécurité routière le principe de prudence auquel tous les utilisateurs de la route sont tenus, surtout à l'égard d'un usager qui est plus vulnérable que lui, d'agir avec prudence et respect lorsqu'il circule sur un chemin public.

Nous remercions les membres de la Commission des transports et de l'environnement de l'attention qu'ils accordent à notre contribution. Celle-ci vise la recherche de pistes de solutions pour améliorer la sécurité des déplacements afin de mieux répondre aux besoins de mobilité de la population.

Ont participé à cet exercice :
François Pepin, président (coordination)
Philippe Cousineau Morin, directeur (rédaction)
Keven Beaudin St-Pierre, agent de recherche (révision et édition)
Nos remerciements au conseil d'administration de Trajectoire Québec et aux membres de notre Comité Infrastructures, technologies et services aux usagers.

Table des matières

À propos de Trajectoire Québec 2
Avant-propos 3
Table des matières 4
Les transports collectifs et actifs, une des meilleures mesures de sécurisation routière 6
Le développement au Québec des mesures préférentielles pour bus 7
L'adoption souhaitée de politiques et programmes urbains de cohabitation, de type « vision zéro » 8
Pour une meilleure protection des usagers vulnérables 10
Confirmer les priorités pour les autobus 12
Articles 85 et 100 12
Articles 101 et 106 13
La sécurité aux arrêts d'autobus 15
La cohabitation vélo-bus 17
Sécurité à bord des autobus 20
Véhicules autonomes 21
Conclusion 22

Les transports collectifs et actifs, une des meilleures mesures de sécurisation routière

De nombreuses études portant sur une approche globale de la sécurité routière démontrent que, partout sur la planète, l'aménagement de communautés axées sur les transports collectifs et actifs est la voie offrant les résultats parmi les plus structurants en termes de sécurité routière.

Entre autres données, le transfert modal vers les transports collectifs et actifs permet une réduction des risques de décès lors des déplacements, soit 10 fois moins élevé par kilomètre parcouru en autobus qu'en voiture, et 23 fois moins élevé par déplacement[1], un nombre de blessés piétons 22 fois moins nombreux par les autobus que par les automobiles aux intersections à Montréal[2]. Dans la même veine, on estime qu'une réduction de 30% du volume de véhicules à l'intersection entraînerait des baisses de 35% des piétons blessés et de 50% des collisions[3]. Aux États-Unis, parmi les régions urbaines, plus l'usage des transports collectifs croit, plus le bilan routier s'améliore. Les villes avec en moyenne 50 voyages par personne par année en transport collectif ont un bilan deux fois meilleur que celles avec en moyenne 20 voyages par habitant[4]. Ces résultats démontrent que les investissements en transport collectif sont une des solutions à meilleur coût d'amélioration du bilan routier[5].

---

[1] Strauss, Morency et Morency 2017, « Les transports collectifs et les voies réservées… améliorent-ils la sécurité des montréalais ? », Présentation à l'AQTR le 4 avril.

[2] Idem.

[3] Miranda-Moreno L., Morency P., El-Geneidy A., The link between built environment, pedestrian activity and pedestrian-vehicle collision occurrence at signalized intersections, in Accident Analysis and Prevention, 2011, pp.1624-1634.

[4] APTA, 2016, The Hidden Traffic Safety Solution : Public Transportation, September.

[5] Idem.

On notera par ailleurs, dans une approche plus spécifique, qu'il y a davantage de blessés aux intersections avec présence d'arrêts d'autobus[6]. Cette donnée peut transmettre une perception erronée sur la sécurité des modes de transports. On se souviendra notamment des suites de l'accident mortel ayant entraîné la fermeture de la voie réservée centrale de l'axe Pie-IX à Montréal en 2002, alors que le coroner avait exclu que la cause de l'accident était l'aménagement prioritaire pour autobus[7], contrairement à la croyance populaire. Ce qu'il faut retenir, c'est qu'une approche globale de sécurité routière doit considérer l'ensemble de la chaîne de déplacements de l'utilisateur.

> « Le transport collectif a un effet grandement positif sur la sécurité routière, mais celui-ci n'est pas nécessairement perçu à sa juste valeur et les effets positifs pour les usagers ne se prolongent pas nécessairement hors des véhicules et stations, notamment lorsqu'ils se déplacent à pied. C'est pourquoi, une approche favorable aux transports collectifs doit nécessairement se pencher sur le sort des usagers les plus vulnérables, tel que le défend l'esprit d'un *principe de prudence*. »

Le développement au Québec des mesures préférentielles pour bus

Le développement des mesures préférentielles pour bus (MPB) s'est accru au Québec dans les dernières années, notamment sous l'impulsion des programmes des sociétés de transport, ainsi que du programme temporaire du gouvernement du

---

[6] Strauss, Morency et Morency, op. cit.

[7] Enquête publique portant sur les décès de deux piétons heurtés par des autobus de la Société de transport de Montréal circulant dans la voie qui leur était réservée, sur le boulevard Pie-IX. [https://www.coroner.gouv.qc.ca/rapports-et-recommandations/rechercher-desrecommandations.html?tx_msprecommandation_pi1[sword]=pieix&tx_msprecommandation_pi1[date_type]=evenement&tx_msprecommandation_pi1[submit_button]=Rechercher&tx_msprecommandation_pi1[uid_recomm]=455]

Québec des projets de voies réservées réalisées à court terme (100% des dépenses défrayées en 2013). En fonction des planifications et plans stratégiques actuellement identifiés dans les centres urbains du Québec et des programmes d'infrastructures de transport collectif à long terme en vigueur au fédéral et au provincial, le déploiement des MPB devrait se poursuivre.

Cependant, à l'échelle locale, notamment là où les gains les plus importants de sécurité routière pourraient être spécifiquement identifiés et adressés, l'implantation de ces mesures prioritaires se bute à différents obstacles, à la fois dans les questions de partage de l'espace public ou des stationnements. Or, les études de cas internationales démontrent que la multiplication de ces mesures prioritaires pour bus, réduisant notamment le nombre de véhicules circulant sur un axe, sont favorable au bilan de sécurité routière. L'État et les municipalités doivent donc poursuivre dans cette voie.

L'adoption souhaitée de politiques et programmes urbains de cohabitation, de type « vision zéro »

À l'instar de plusieurs villes en Amérique du Nord et ailleurs, des villes québécoises tendent à adopter le concept de vision zéro, qui promeut l'intention de réduire autant que possible les collisions en zone urbaine, notamment par différentes mesures de sécurité routière et d'apaisement de la circulation. La Vision Zéro, de Montréal par exemple, « appelle donc une intervention multidisciplinaire et un partage des responsabilités. Cette approche se différencie de l'approche traditionnelle à plusieurs niveaux » par une approche systémique et qui prend parti pour les humains avant tout.

Le développement de cette approche est des plus prometteurs pour la sécurité routière, mais pose néanmoins des défis d'arrimage avec les transports collectifs de surface et ses véhicules lourds. Puisque tant la vision zéro, et son accent sur les transports actifs, que les réseaux prioritaires par autobus, sont des solutions éprouvées de sécurité routière, il convient d'accroître la concertation sur ces défis pour améliorer la mise en œuvre des mesures des deux approches au final

complémentaires. Notons, par exemple, la lenteur du déploiement de mesures de cohabitation vélo-autobus au Québec, avec quelques projets-pilotes en place, mais sans généralisation des mesures, malgré la hausse notable et souhaitable de l'usage du vélo à des fins utilitaires[8].

Bref, la révision législative en cour doit tendre à nouvel équilibre favorisant les modes de mobilité durable, à l'instar des choix de programmes et d'infrastructures à l'œuvre et à venir au gouvernement du Québec et dans les municipalités.

[8] Vélo Québec, *L'État du vélo au Québec en 2015*.

Pour une meilleure protection des usagers vulnérables

Le Code de la sécurité routière (CSR) doit, sans hésitation, protéger les plus vulnérables. Les utilisateurs du transport collectif sont à plusieurs moments de leurs trajets des piétons. Une approche de sécurité routière qui exprime un parti pris pour les usagers les plus vulnérables sur nos routes et nos rues ne peut que les protéger davantage.

Selon le projet de loi 165, le CSR affirmerait effectivement cette responsabilité accrue des usagers les plus lourds et les plus rapides envers les usagers les plus petits et les plus vulnérables, en intégrant dès l'article 3 l'énoncé :

3.1. Tout usager de la route est tenu, surtout à l'égard de celui qui est plus vulnérable que lui, d'agir avec prudence et respect lorsqu'il circule sur un chemin public.
Le conducteur d'un véhicule routier est tenu de faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers plus vulnérables, notamment les piétons et les cyclistes. »

Un problème se pose, par contre, à la suite des deux premiers énoncés, au troisième alinéa :

L'usager vulnérable est, pour sa part, tenu d'adopter des comportements favorisant sa sécurité, notamment en s'assurant d'être vu par les autres usagers.

Cela semble affaiblir la portée du principe de prudence en y introduisant une équivalence de responsabilités. Pourquoi demander aux plus vulnérables de faire ce qu'ils font déjà, confrontés quotidiennement à des véhicules dont la masse et la vitesse en font de redoutables dangers? Comment justifier cette mention, là où aucun autre pays ayant introduit le principe de prudence ne l'a jugée nécessaire?

Dans un système où les collisions impliquant des piétons ou des cyclistes sont trop souvent excusées par une déclaration de type « Je ne l'avais pas vu », il est temps de

réaffirmer que ce sont les conducteurs de véhicules motorisés qui, en priorité, doivent être attentifs non seulement aux autres véhicules, mais aussi aux autres humains autour d'eux : en regardant devant, en utilisant les rétroviseurs, en tournant la tête pour vérifier les angles morts et en réduisant la vitesse pour s'adapter aux environnements.

Le piéton, le cycliste et la personne en fauteuil roulant peuvent certes contribuer à se rendre visibles, et le CSR prévoit déjà certaines obligations à leurs égards (réflecteurs et lumières actives, par exemple, pour les cyclistes). Mais l'usager vulnérable ne peut être tenu responsable des actions et des manquements d'un autre usager.

Nous recommandons donc au législateur le retrait du troisième alinéa de façon à ce que le principe de prudence soit clair et sans équivoque.

Confirmer les priorités pour les autobus

Articles 85 et 100

Les articles 85 et 100 permettent d'éclaircir une façon de faire déjà intégrée à la pratique après un long débat entre spécialistes sur les mouvements permis ou interdits à un carrefour géré par un feu pour autobus.





85. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 364, du suivant :
« 364.1. Face à un feu pour autobus, le conducteur d'un autobus peut poursuivre sa route dans la direction autorisée, s'il peut le faire sans danger. »

100. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 406.1, du suivant :
« 406.2. À moins d'une signalisation contraire, nul ne peut effectuer un changement de voie à l'approche et à l'intérieur d'une intersection.

Le présent article ne s'applique pas au conducteur d'un autobus autorisé à s'engager dans l'intersection par un feu pour autobus. En ce cas, le conducteur doit toutefois s'assurer qu'il peut effectuer la manœuvre sans danger. »

Ces deux articles du projet de loi permettront ainsi aux autobus de profiter pleinement des avantages mérités que leur procurent les feux prioritaires, en leur accordant une phase exclusive ou leur accordant un départ avant le peloton de véhicules arrêtés à un feu rouge. Ces avantages reliés au feu prioritaire pour bus sont des outils essentiels

dans l'efficacité des mesures préférentielles pour bus qui offrent un service plus efficace aux utilisateurs du transport collectif et à la fluidité pour l'ensemble des usagers de la route.

Articles 101 et 106

D'autre part, les articles 101 et 106 permettent de confirmer les pratiques déjà appliquées sur les voies réservées sur accotement d'autoroute.

À l'article 101 du projet de loi, l'ajout proposé à l'article 407 du CSR permet d'étendre aux autoroutes la priorité aux bus que l'on retrouve sur le réseau routier local. En zone urbaine, les autobus ont priorité pour leur réinsertion dans le trafic. Cette priorité est matérialisée par un panneau de ce genre placé sur la vitre arrière du véhicule :



Cette priorité de réinsertion au bus en vigueur depuis 1986 dans les villes a permis non seulement d'améliorer la sécurité du mouvement effectué par le bus lorsqu'il quitte son arrêt mais aussi améliorer le service à la clientèle en réduisant le temps d'attente à l'arrêt.

L'article 106 précise les modalités de circulation des bus sur les voies réservées que l'on retrouve de plus en plus sur les accotements des autoroutes du Québec.

106. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 418.1, des suivants :

« 418.2. Le conducteur d'un autobus peut circuler sur un tronçon d'accotement d'une autoroute ou d'un autre chemin à accès limité lorsque l'ensemble des conditions suivantes sont satisfaites:

1° une signalisation lui permet de circuler sur le tronçon;

2° la vitesse de la circulation routière sur le chemin public concerné est inférieure à 50 km/h;
3° il a suivi une formation relative à la circulation sur un tronçon.

« 418.3. Lorsqu'il circule sur un tronçon d'accotement en application de l'article 418.2, le conducteur d'un autobus ne peut excéder de 20 km/h la vitesse de la circulation routière sur la voie de circulation contiguë à l'accotement.

Il ne doit pas non plus excéder une vitesse de 50 km/h, sauf pour réintégrer la chaussée. »





Le différentiel de vitesse étant un élément accidentogène reconnu dans la littérature spécialisée, le fait d'instaurer des balises pour encadrer cette pratique permet d'améliorer le niveau de sécurité et l'efficacité de ce type d'aménagement.

Nous appuyons les articles 85, 100, 101 et 106 qui permettent d'éclaircir une façon de faire déjà intégrée à la pratique et aux autobus de profiter pleinement des avantages que leur procurent ces dispositions et qui favorisent la sécurité de l'ensemble des utilisateurs.

Nous recommandons, dans les communications publiques entourant les réformes entérinées au CSR, de faire de la sensibilisation générale sur les usagers prioritaires en fonction du principe de prudence et plus spécifiquement sur la priorité des véhicules de transport collectif.

La sécurité aux arrêts d'autobus

Quant à l'article 108, l'ajout de l'accotement comme lieu d'immobilisation des bus pour l'embarquement des passagers améliore le niveau de sécurité de la manœuvre, surtout en ruralité. La montée et la descente des utilisateurs des services de transport collectif est une problématique de danger récurrente sur les routes numérotés ou sur les routes secondaires entre les villes et les villages.

Il faudra aussi éventuellement que le Ministère des transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) prévoit des normes d'aménagement et un programme de support financier pour les autorités locales afin de leur permettre de réviser et normer les aménagements de ce type d'arrêt. Cela augmenterait l'accessibilité universelle aux arrêts, le sentiment de sécurité des passagers et éliminera une des raisons invoquées pour ne pas utiliser le transport collectif.



Source : Journal Métro http://journalmetro.com/actualites/national/1027926/larret-de-bus-symbole-de-la-place-quon-veut-donner-a-lautobus-dans-les-villes/

108. L'article 432 de ce code est modifié :

1° par l'insertion, après « chaussée », de « sur l'accotement »;

2° par l'ajout, à la fin, de la phrase suivante : « Avant d'effectuer cette manœuvre, le conducteur doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger et, dans le cas où il souhaite immobiliser son véhicule sur l'accotement, que ce dernier est en bon état. ».

Nous appuyons l'article 108 qui améliore le niveau de sécurité de la manœuvre aux arrêts de bus surtout en ruralité.

Nous proposons également que le MTMDET prévoit, quant à ces types d'arrêt, des normes d'aménagement et un programme de support financier pour les autorités locales.

La cohabitation vélo-bus

L'article 122 du projet de loi confirme que « 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 ». Or que ce produit-il lorsqu'il y a une voie réservée pour bus du côté droit de la chaussée? Les compréhensions sont partagées.

En effet, l'ensemble de dispositions du CSR relatives aux règles de conduite des bicyclettes conduit à l'interdiction pure et simple des vélos sur les artères où sont aménagées des voies réservées pour bus. En effet, une voie réservée est un aménagement avec une signalisation dont les panneaux indiquent qu'une voie de circulation est réservée à certaines catégories d'usagers; or les cyclistes en sont généralement exclus (voir panneau ci-bas de gauche) et ne peuvent circuler entre deux rangées de véhicules circulant sur des voies contiguës.

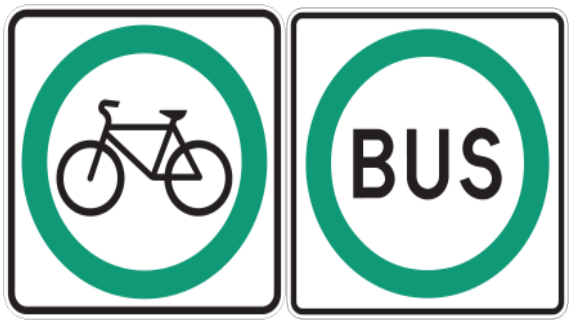




« Deux enjeux découlent de la cohabitation bus-vélo dans les voies réservées aux autobus : la sécurité des cyclistes et l'efficacité du service de transport collectif. À la lecture du CSR, il est difficile pour les cyclistes et pour les transporteurs de connaître les règles de cette cohabitation. »

Pour la Ville de Montréal, en 2015, « Il faut privilégier une interdiction par défaut et un accès permis par une signalisation spécifique. Il faut le permettre seulement aux endroits où la viabilité et la sécurité de la mesure sont démontrées. »[9]

Selon Vélo-Québec en 2016, « Le débat sur l'accès des vélos aux voies réservées aux bus suscite des passions : il y a grosso modo ceux qui aiment le fait d'être à l'abri des autos versus ceux qui disent que c'est dangereux. Mais qu'en est-il vraiment? Comment cela se vit-il ailleurs? Nous pensons que les voies réservées aux bus et taxis devraient être accessibles aux cyclistes. Interdire aux vélos de rouler dans des voies réservées revient à dire qu'ils ne peuvent plus circuler *dans ces rues* lorsque la voie réservée est en fonction. Cohabiter avec les autobus est incontournable, puisque cela se fait tous les jours sur les artères et dans les voies réservées, même si cela est interdit. (…) Une voie réservée aux bus n'est pas une piste cyclable, mais c'est une option de plus que le cycliste est libre d'emprunter. »[10]



L'article 341 du CSR, bienvenue quant à la sécurité des cyclistes, vient compliquer la manœuvre de dépassement du vélo par le bus puisque ce dernier doit empiéter sur la voie contiguë à sa gauche qui est souvent congestionnée sinon complètement bloquée. Cela peut annuler une partie de l'avantage qu'offre l'aménagement d'une voie réservée.

---

[9] Ville de Montréal, *Position de la Ville de Montréal dans le cadre de la modernisation du code de la sécurité routière afin d'améliorer la sécurité des cyclistes – 21 septembre 2015,* [http://www.reseauxcyclables.ca/documentation/fiche-tech-position-ville-montreal.pdf]

[10] Vélo Québec, *Point de vue : novembre 2016, Voies réservées bus-vélo : le pour et le contre,* [http://www.velo.qc.ca/fr/expertise/Point-de-vue/Voies-reservees-bus-velo-le-pour-et-le-contre-]

341. 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.

Bref, Trajectoire Québec constate que le flou persistent sur ces règles complique le travail des municipalités qui souhaitent favoriser la cohabitation ainsi que le développement de mesures préférentielles pour bus et pour vélos. De plus, certaines perceptions antagonistes subsistent auprès des usagers en l'absence de normes plus assumées. Concédons, par ailleurs, qu'une norme universelle pour tous les milieux serait difficilement applicable et que certains axes se prêtent plus facilement à la cohabitation que d'autres, soit-elle organique ou régie.

Dans tous les cas, vus les gains substantiels déjà évoqués quant à la sécurité des communautés axées sur les transports collectifs et actifs, il y a lieu de trouver les bonnes façons de renforcer cette cohabitation, notamment si elle permet de diminuer le flux de véhicules motorisés en circulation. La proposition de révision du CSR comporte par ailleurs d'autres dispositions encourageantes sur la cohabitation, dont les définitions de rue partagée et de vélorue (article 126)

Nous recommandons que le MTMDET réunisse la documentation sur les bonnes pratiques existantes dans d'autres juridictions concernant la cohabitation vélo-bus et travaille de concert avec les autorités locales et les représentants des utilisateurs afin d'identifier les solutions sécuritaires et efficaces pour la cohabitation vélo-bus.

Nous recommandons que le gouvernement soutienne plus de projets pilotes de cohabitation vélo-bus en documentant les résultats, avec pour objectif la rédaction d'un guide d'aménagement des voies réservées partagées et des règles de cohabitation selon les volumes de transit, en consultant les parties prenantes.

Sécurité à bord des autobus

L'association se questionne sur la portée de l'article 426 de l'actuel Code de la sécurité routière, lequel article n'est pas modifié par le projet de loi. Celui-ci autorise les transporteurs « en milieu urbain », tel que les conducteurs d'autobus urbains, à déplacer plus de gens qu'il y a de places disponibles. Ainsi, ces derniers se retrouvent debout lors de leur trajet même sur des voies rapides dont la vitesse maximale est égale ou supérieure à 70 km/h.

Bien que nous n'ayons pas entre les mains de statistiques sur les blessures causées par le fait d'être debout dans un autobus, il nous apparaît évident que la disposition actuelle peut défavoriser et mettre en danger la santé de personnes plus vulnérables. C'est, de surcroît, un enjeu de qualité du service de transport offert. Nous pourrions même faire l'équation suivante : un autobus avec plus de sièges offre aux citoyens un meilleur sentiment de sécurité ce qui a pour effet d'accroitre son usage. Dans l'optique où le transfert modal vers les transports en commun améliore le bilan de sécurité routière, la révision de la disposition contribuerait à l'amélioration du sentiment de sécurité des passagers des bus urbains circulant sur des voies rapides.

En effet, plusieurs sociétés de transports opèrent le même type de véhicule, avec des passagers debout, que celui-ci se déplace à une vitesse maximale de 50 kilomètres à l'heure ou 100 kilomètres à l'heure sur des voies rapides urbaines. Par conséquent, la disposition sur « le milieu urbain » ne tient pas compte de ces réalités diverses et, de fait, l'article 426 n'assure pas adéquatement la sécurité des passagers des autobus urbains, dont celle des plus vulnérables; il devrait être révisé.

Nous recommandons que le MTMDET réunisse la documentation sur les enjeux de sécurité des passagers debout dans les autobus urbains circulant sur des voies rapides.

Nous recommandons que le gouvernement modifie l'article 426, 1° en révisant la disposition en milieu urbain pour faire la distinction entre les bus circulant sur des rues et sur des voies rapides.

Véhicules autonomes

Nous nous réjouissons que le projet de loi établisse des règles particulières que pourrait prévoir un projet-pilote pour permettre la circulation de véhicules autonomes sur le réseau routier.

Dans notre mémoire déposé lors des consultations particulières et auditions publiques sur le document d'information sur le transport rémunéré de personnes par automobile, nous disions que « L'arrivée de nouveaux produits ne fait que s'accélérer. Lutter contre des innovations qui améliorent les services de mobilité serait contre-productif, surtout lorsque les consommateurs les adoptent. Selon des objectifs collectifs de mobilité, de sécurité, d'urbanisme, d'équité sociale, d'environnement, d'emploi, etc., une saine approche consisterait alors à encadrer les innovations pour qu'elles augmentent et améliorent l'offre existante afin d'offrir plus de choix à la population. Il est grand temps de mettre à jour les politiques, programmes et réglementations afin de favoriser la mobilité des personnes. »

Les articles 125 et 164 du projet de loi sont un premier pas dans cette direction.

Un rapport du Sénat a souligné début 2018 que les gouvernements risquent de se faire prendre de court avec le déploiement des véhicules autonomes. Comme il s'agit d'un enjeu majeur de sécurité pour tous les usagers de la route au cours des prochaines années, il faut dès aujourd'hui que le gouvernement amorce, sinon complète, sa réflexion sur l'encadrement réglementaire des véhicules autonomes sur la voie publique.

Nous recommandons que le gouvernement complète le plus rapidement possible un premier encadrement règlementaire de la circulation des véhicules autonomes sur la voie publique.

Conclusion

Trajectoire Québec réitère que les transports collectifs et actifs sont une des meilleures mesures de sécurisation routière démontrée dans la littérature. Le développement rapide au Québec des mesures préférentielles pour bus aura un effet positif sur la sécurité routière. L'adoption de politiques et programmes urbains de cohabitation, de type « vision zéro », est un incontournable qui prend parti pour les humains avant tout.

Nous saluons le principe de prudence auquel tous les usagers de la route sont tenus, surtout à l'égard d'un usager qui est plus vulnérable que lui, d'agir avec prudence et respect lorsqu'il circule sur un chemin public. Cependant, l'introduction du principe de prudence ne doit d'aucune façon faire en sorte que l'usager vulnérable ne soit tenu responsable des actions et des manquements d'un autre usager.

Comme l'accès des vélos aux voies réservées aux bus suscite encore des débats, nous souhaitons que le gouvernement éclaircisse les bonnes pratiques de cohabitation vélo-bus afin d'améliorer l'efficacité du service de bus dans ces voies.

Nous nous réjouissons enfin que le projet de loi établisse des règles particulières que pourrait prévoir un projet-pilote pour permettre la circulation de véhicules autonomes sur le réseau routier. Nous croyons aussi que le gouvernement doit compléter le plus rapidement possible un premier encadrement règlementaire de la circulation des véhicules autonomes sur la voie publique.

Trajectoire Québec demeure disponible pour partager son expertise en mobilité durable et participer pleinement à l'atteinte des objectifs québécois de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de diminution de la dépendance au pétrole et de diminution de l'utilisation de l'auto-solo.


trajectoire
citoyens pour
la mobilité