



Centre d'écologie urbaine de Montréal

CTE – 026M
C.P. – P.L. 165
Code de la sécurité
routière

Montréal, 12 février 2018

Monsieur André Fortin
Ministre des Transports, de la Mobilité durable et
de l'Électrification des transports
Édifice de la Haute-Ville
700, boulevard René-Lévesque Est
29e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Objet : Commentaires du Centre d'écologie urbaine de Montréal au sujet du projet de loi 165 : Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions

Monsieur le Ministre,

Le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) souligne les avancées proposées par le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) dans le projet de loi 165 modifiant le Code de la sécurité routière (CSR). La sécurité et la convivialité de nos espaces urbains passent par une utilisation respectueuse de la route par ses différents usagers. Le CEUM se réjouit également de l'inclusion au projet de loi de certaines de ses recommandations énoncées au sein de son mémoire déposé au printemps 2017. Nous vous partageons par la présente nos commentaires dans le cadre de l'étude du projet de loi 165.

Une reconnaissance unique : le principe de prudence

Attendue depuis longtemps, cette révision reflète l'importance d'établir une hiérarchie claire des usagers du réseau routier en indiquant les plus vulnérables. Depuis plusieurs années, le CEUM met de l'avant cette vision d'un espace public sécuritaire pour les usagers vulnérables, notamment les jeunes et les aînés. Que ce principe soit énoncé en préambule, nous y voyons un geste significatif vers un changement de paradigme à l'égard de la mobilité. Surreprésentés dans le bilan routier, les usagers vulnérables seront les premiers bénéficiaires de ces changements essentiels au Code de la sécurité routière.

Plus de place pour les piétons et les cyclistes

Le CEUM se réjouit de retrouver des propositions favorisant un meilleur partage de l'espace public avec les piétons et avec les cyclistes. Rues partagées avec les piétons et vélorues se taillent une place, autrefois inexistante dans cette nouvelle loi. D'autres mesures intéressantes contribueront à améliorer la sécurité des usagers vulnérables, telles que de nouvelles distances sécuritaires entre véhicules motorisés et non motorisés, ou encore des montants de contravention plus élevés dans les secteurs sensibles. Il y a de très bonnes intentions, dont la reconnaissance de la priorité des piétons lorsqu'ils s'engagent, par un geste clair, dans la traversée de la chaussée. Il faudra voir précisément comment cela s'appliquera sur le terrain et s'assurer de ne pas affaiblir le principe de prudence en y ajoutant une obligation réciproque à l'égard des usagers vulnérables. Néanmoins, cette reconnaissance du piéton est un gain profitable aux usagers les plus vulnérables, dont les capacités peuvent être limitées dû à leur âge ou leur condition physique.

Au-delà des comportements sécuritaires, un virage vers une mobilité durable et intégrée

Ce nouveau CSR devra s'accompagner de programmes et d'incitatifs pour le développement d'aménagements physiques favorisant la sécurité de tous sur le réseau routier et faire de la sécurité routière une responsabilité collective plutôt qu'individuelle. Dans cette idée, le CEUM estime que la future Politique de mobilité durable est l'occasion d'adopter une Vision zéro morts et blessés graves, afin d'éliminer à la source les risques pour la santé et la sécurité sur le réseau routier, tout en priorisant les milieux habités. Pour ce faire, nous comptons sur la politique pour revoir la place de l'automobile en solo et ainsi faciliter l'aménagement de quartiers et milieux de vie sains, actifs et sécuritaires. Des mesures d'information, de sensibilisation et d'éducation, de coercition et de modification de l'environnement bâti apparaissent essentielles afin d'accélérer les changements inclus à cette nouvelle mouture du CSR.

Des ressources et des incitatifs devront être proposées aux municipalités et les MRC afin d'établir une stratégie globale de réduction des vitesses pratiquées sur leurs territoires. Cette stratégie devra inclure un diagnostic, l'inclusion des citoyens et riverains aux discussions, la mise en place de mesures liées à la réglementation, l'aménagement, la sensibilisation et la surveillance.

La transformation du Code de la sécurité routière est sans l'ombre d'un doute un pas dans la bonne direction. Cependant, une révision plus large des normes de conception et gestion du réseau et l'inclusion des défis contemporains liés à la cohabitation entre les usagers permettront d'enclencher un mouvement irréversible vers une mobilité intégrée et plus durable. Par ailleurs, de nouveaux efforts devront être consentis afin d'accélérer la construction d'environnements favorables aux déplacements actifs et collectifs et l'importance de réduire le nombre de déplacements automobiles dans les agglomérations québécoises. Ainsi, ces deux réformes permettront de mettre la table pour l'établissement de conditions favorables à l'émergence d'un modèle prometteur d'aménagement du territoire et de gestion du réseau routier soutenant la mobilité durable.

Les recommandations de Piéton Québec et de Vélo Québec endossées par le CEUM

Le Centre d'écologie urbaine de Montréal supporte les positions d'organisations partenaires : Vélo Québec et de Piétons Québec, dont nous sommes administrateur et membre fondateur. Nous appuyons particulièrement les recommandations suivantes présentées en commission parlementaires au début de l'année 2018 :

Recommandations présentées par Piétons Québec

Recommandations générales

Recommandation 1 : Adopter une loi sur la sécurité routière visant l'élimination à la source des risques de décès et de blessures graves sur le réseau routier, à l'exemple de l'approche Vision Zéro de la Suède.

Recommandation 2 : Développer des campagnes d'information sur la relation entre vitesse pratiquée et risque de décès ou de blessure grave, notamment pour contrer la banalisation de la vitesse.

Recommandation 26 : Réviser le guide de détermination des limites de vitesse en accord avec les principes de vulnérabilité relative et de faillibilité des usagers de la route.

Recommandation 27 : Réviser les normes de conception routière en accord avec les principes de vulnérabilité relative et de faillibilité des usagers de la route.

Recommandation 28 : Adopter une politique de mobilité durable favorisant les modes de transport alternatifs à l'auto-solo et permettant de réduire le volume de circulation motorisée, pour améliorer à la source la sécurité routière.

Recommandations spécifiques au code de la sécurité routière

Recommandation 4 : Ne pas affaiblir le principe de prudence en y ajoutant une obligation réciproque à l'égard des usagers vulnérables.

Recommandation 5 : Associer le principe de prudence à l'article 327 du CSR en y intégrant la section de l'article 327 faisant référence à toute action imprudente comme premier alinéa.

Recommandation 6 : Insérer le principe de prudence dans les Règles générales concernant la circulation des véhicules (chapitre II du titre VIII du CSR), afin de généraliser son application, sous la forme d'un article 319.1.

Recommandation 12 : Maintenir à l'article 386 l'interdiction de se stationner à moins de 5 m d'un signal d'arrêt, incluant d'une ligne d'arrêt.

Recommandation 13 : Ajouter à l'article 386 l'interdiction de se stationner à moins de 5 m de la limite transversale d'un trottoir.

Recommandation 19 : Faire de l'ajout proposé à l'article 492.1, exigeant des cyclistes qui empruntent un trottoir une conduite sécuritaire à l'égard des piétons, un alinéa à part entière et y associer des sanctions plus sévères.

Recommandation 21 : Interdire le virage à droite au feu rouge sur l'ensemble du territoire québécois.

Recommandation 22 : Supprimer l'obligation pour les piétons de circuler en sens inverse de la circulation automobile sur une rue sans trottoir.

Recommandations présentées par Vélo Québec

Proposition 1 : Inscrire un principe de prudence dans le Code de la Sécurité routière et y inclure toutes les dispositions nécessaires pour permettre la création d'espaces où est revue la priorité des automobiles sur la chaussée:

- zones 30;
- zones de rencontres;
- trottoirs traversants, passages surélevés, intersections en plateau;
- vélorues.

Proposition 3 : Autoriser les cyclistes à utiliser la phase piétonne des feux de circulation, sauf en cas de signalisation contraire.

Proposition 4 : Autoriser le virage à droite aux feux rouges aux cyclistes, sauf indication contraire.

Proposition 5 : Autoriser les cyclistes à traiter les panneaux d'arrêt comme des cédez-le-passage.

Proposition 7 : Faire des représentations auprès du gouvernement fédéral afin de rendre obligatoires sur les poids lourds les protections latérales et les miroirs et caméras visant à réduire l'ampleur des angles morts.

Proposition 9 : À moyen terme (2017-2020), viser des investissements de 100 millions de dollars annuellement dans les infrastructures cyclables (aménagement et maintien des actifs), pour les trois prochaines années, selon une répartition qui pourrait s'inspirer du modèle suivant :

- 25M\$ du milieu municipal
- 25M\$ du gouvernement du Québec
- 50M\$ du gouvernement fédéral (Fonds des infrastructures en transport du Canada - FITC)

Proposition 10 : Traduire dans les normes la création de zones faisant une plus large part aux modes actifs [zones 30, zones de rencontres, trottoirs traversants, passages surélevés, intersections en plateau et vélorues]

Proposition 11 : Assurer une large diffusion des nouvelles normes découlant de la création de zones favorisant le transport actif [zones 30, zones de rencontres, trottoirs traversants, passages surélevés, intersections en plateau et vélorues], auprès des gestionnaires, professionnels, des élus et du public.

Proposition 12 : Se doter d'une politique de rue complète pour les traversées d'agglomération.

Proposition 15 : Élaborer des campagnes de sensibilisation en adéquation avec le principe de prudence, mettant l'emphase sur le respect des usagers vulnérables, et continuer à communiquer sur les nouvelles dispositions du Code de la sécurité routière.

En conclusion, nous vous invitons à consulter nos prises de position récentes au sujet de la mobilité durable et de la sécurité routière.

- La mobilité durable au Québec : Investir dans les modes alternatifs à l'automobile (2017) : <http://www.ecologieurbaine.net/fr/documentation/memoires/102-mobdurableceum/file>
- La cohabitation sécuritaire entre usagers vulnérables et véhicules lourds, un incontournable pour une Vision zéro à Montréal (2017): <http://www.ecologieurbaine.net/fr/documentation/memoires/98-vision-zero-vehicules-lourds/file>
- Vers une Vision zéro au Québec (2017) : <http://www.ecologieurbaine.net/fr/documentation/memoires/89-memoire-saaq-2017/file>

Nous sommes confiants que ce projet de loi saura répondre aux nombreux défis à relever pour faire de nos milieux de vie des espaces sécuritaires, actifs et misant sur la qualité de vie de tous les usagers. Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos salutations distinguées.

Véronique Fournier
Directrice générale
Centre d'écologie urbaine de Montréal