



Union
des municipalités
du Québec

2020, boulevard Robert-Bourassa
Bureau 210, Montréal (Québec)
H3A 2A5
T. 514 282-7700
umq.qc.ca

CTE – 035M
C.P. – P.L. 165
Code de la sécurité
routière

Le 13 février 2018

Monsieur Alexandre Iracà
Président
Commission des transports et de l'environnement
Hôtel du Parlement
1045, rue des Parlementaires
RC, Bureau RC 53
Québec (Québec) G1A 1A4

Objet : Commentaires de l'Union des municipalités du Québec – Projet de loi n° 165

Monsieur le Président,

Depuis sa fondation en 1919, l'Union des municipalités du Québec (UMQ) représente les municipalités de toutes tailles dans toutes les régions du Québec. Sa mission est d'exercer, à l'échelle nationale, un leadership pour des gouvernements de proximité efficaces et autonomes et de valoriser le rôle fondamental des élues et élus municipaux.

Les municipalités ont un rôle de premier plan dans l'amélioration du bilan de la sécurité routière. Elles gèrent plus de 92 000 kilomètres de routes, rues et chemins locaux, contre 29 000 kilomètres d'autoroutes et de routes nationales sous la responsabilité du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET).

Étant donné sa mission et le vaste réseau routier sous la responsabilité des municipalités, l'UMQ s'est toujours impliquée dans le dossier de la sécurité routière. Elle participe, chaque année, aux travaux du comité de consultation MTQ – Municipalités en signalisation, a pris part, au cours des dernières années, aux consultations menant à augmenter les pénalités pour les excès de vitesse et l'alcool au volant et, enfin, a agi comme membre actif de la Table québécoise de la sécurité routière.

Dans le cadre du projet de loi n° 165, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions, l'UMQ salue les nouvelles règles favorisant, notamment, un meilleur partage de la route et sécurisant davantage les piétons et les cyclistes, dans un contexte où le transport actif devient de plus en plus populaire dans les milieux urbains. Ces nouvelles règles répondent aux demandes formulées par l'UMQ dans le cadre des consultations publiques sur la sécurité routière qui ont eu lieu en février 2017.

.../2

Contrôle de la vitesse

Dernièrement, la Loi visant principalement à reconnaître que les municipalités sont des gouvernements de proximité et à augmenter à ce titre leur autonomie et leurs pouvoirs (PL 122) a aboli le pouvoir de désaveu du MTMDET en ce qui a trait aux règlements ou ordonnances édictés par les municipalités pour fixer la vitesse maximale ou minimale des véhicules routiers. Cette modification reconnaît le rôle important des municipalités en matière de sécurité routière, qui n'ont, comme préoccupation constante, que d'offrir un cadre de vie sécuritaire à leurs citoyennes et citoyens.

Les statistiques démontrent que la majorité des accidents se produisent sur le réseau municipal. De plus, c'est sur ce même réseau que se produit la grande majorité des excès de vitesse.

Dans ce contexte, la refonte du Code de la sécurité routière doit être l'occasion de donner plus de pouvoirs aux municipalités en matière de contrôle de la vitesse.

L'UMQ recommande que les municipalités puissent mettre en place des radars photo et des appareils de surveillance aux feux rouges sur les routes municipales et conserver les sommes liées aux infractions commises pour des mesures locales en matière de sécurité publique.

Également, l'UMQ recommande que les municipalités puissent décréter, sur l'ensemble de leur territoire, une vitesse maximale autorisée par défaut, autre que 50 kilomètres par heure. L'incapacité juridique actuelle fait en sorte que les municipalités, qui souhaitent imposer une limite de vitesse autre que 50 kilomètres par heure dans les rues résidentielles, doivent déployer des centaines de panneaux indicateurs à l'entrée des rues visées occasionnant des coûts élevés de production et de main d'œuvre.

Enfin, l'UMQ recommande que les municipalités puissent détenir la marge de manœuvre nécessaire pour moduler la vitesse sur les routes numérotées traversant leur territoire. Dans plusieurs régions du Québec, les routes numérotées traversent les centres-villes, où plusieurs catégories d'usagers de la route se côtoient. À l'heure actuelle, les discussions avec le MTMDET pour réduire la vitesse à ces endroits sont longues et problématiques pour plusieurs municipalités.

En somme, les municipalités sont des actrices importantes en matière de sécurité routière et elles possèdent les outils nécessaires pour collaborer avec le gouvernement à la mise en place de nouvelles mesures en matière de contrôle de la vitesse.

Véhicules lourds et protections latérales

Plusieurs piétons et cyclistes sont décédés dans les dernières années après avoir été heurtés par des véhicules lourds. L'installation de protections latérales sur ces véhicules permettrait de mieux les protéger, en les empêchant de glisser sous les roues en cas d'impact. Certaines villes, dont Montréal, ont équipé leurs propres camions à ce sujet, mais rien n'oblige leurs fournisseurs ou les autres camions à faire de même.

Les changements législatifs nécessaires pour forcer l'industrie du camionnage à se doter de ces protections relèvent du gouvernement fédéral. Le ministre fédéral des Transports, l'honorable Marc Garneau, a annoncé en septembre 2016, la création d'un groupe de travail chargé d'évaluer les mesures de sécurité permettant de réduire le nombre de blessures et de pertes de vie chez les cyclistes et les piétons, causées par les camions lourds.

L'UMQ recommande que le gouvernement du Québec intervienne auprès du gouvernement fédéral pour obliger l'industrie du camionnage à doter les véhicules lourds de protections latérales et à étudier la mise en place de toute autre mesure (équipements et normes de sécurité, formation, etc.) afin de mieux protéger les piétons et les cyclistes en cas d'impact.

Légalisation du cannabis

Lors des consultations sur le projet de loi n° 157, Loi constituant la Société québécoise du cannabis, édictant la Loi encadrant le cannabis et modifiant diverses dispositions en matière de sécurité routière, l'UMQ avait signifié son approbation quant au principe de tolérance zéro pour la conduite avec les facultés affaiblies par le cannabis. Toutefois, l'UMQ avait manifesté une certaine réserve quant à son application, compte tenu que les tests fiables pour la détection du cannabis ne seraient pas homologués par Santé Canada, avant l'entrée en vigueur de la loi fédérale prévue pour juillet 2018. Ainsi, pour éviter des contestations judiciaires en ce qui a trait à la fiabilité des tests pour les personnes qui auront été arrêtées à ce sujet, l'UMQ réitère l'importance que le gouvernement du Québec précise l'application du principe de tolérance zéro d'ici à ce que des tests fiables pour la détection du cannabis soient homologués par Santé Canada.

En terminant, l'UMQ offre son entière collaboration dans la poursuite des travaux menant à une réforme du Code de la sécurité routière. Il est important que les municipalités soient associées à cette démarche afin d'améliorer le bilan routier au Québec et éviter des décès inutiles parmi les différents usagers de la route.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président
et maire de Drummondville,

A handwritten signature in blue ink that reads "Alexandre Cusson".

Alexandre Cusson