CTE – 044M
C.P. – P.L. 165
Code de la sécurité routière

MÉMOIRE DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Présenté à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 165 : Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions

Mardi 13 février 2018

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire des recommandations 5

1. Introduction 9

2. La sécurité routière à Montréal 10

3. Vision zéro, normes et sensibilisation 12

4. Un projet de loi nécessaire 14

5. Bonification à apporter

5.1. Cyclistes et piétons 15
5.2. Automobilistes 18
5.3. Véhicules autonomes 20

6. Conclusion 21

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Réflexe Montréal : métropole du Québec

1. Comme le prévoit l'entente Réflexe Montréal, la métropole souhaite être reconnue comme partenaire et qu'à ce titre, elle soit consultée quant à la mise en place de politiques, de mesures et de révision des normes en matière de sécurité routière. Elle souhaite aussi que le Code de sécurité routière (CSR) prévoie assez de flexibilité afin que la Ville puisse adapter, de manière autonome, les normes et les règles aux réalités de son territoire.
2. Considérant que la Ville de Montréal a la particularité d'assumer des responsabilités relatives au respect des lois et règlements en matière de transport par taxi, elle souhaite obtenir une écoute particulière et une collaboration du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports ainsi que de la SAAQ notamment par la mise en place d'un chantier réunissant la Ville et le gouvernement.

Vision zéro, normes et sensibilisation

1. La Ville souhaite réitérer l'importance que le gouvernement du Québec prenne un engagement politique fort en adoptant lui aussi officiellement la vision zéro et qu'il élabore rapidement un plan d'action à cet effet en collaboration avec Montréal et l'ensemble des acteurs concernés.
2. La Ville souhaite réitérer l'importance que le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports collabore avec la Ville pour élaborer ou réviser des normes, dont celles relatives à la conception et la signalisation routières, et pour rédiger ou réviser des guides de bonnes pratiques. Nous demandons donc que des chantiers de travail soient mis en place rapidement pour moderniser ces normes et ces guides.
3. La Ville souhaite que le gouvernement réalise des campagnes de sensibilisation concernant plusieurs des changements proposés au projet de loi et offre sa collaboration à cet effet.

Cyclistes et piétons

1. La Ville de Montréal demande d'inclure l'emportiérage dans la définition d'un accident et de préciser l'article du CSR concernant la circulation le plus près possible de la bordure pour y prévoir une distance permettant une circulation hors de la zone d'ouverture des portières.
2. La Ville demande au gouvernement d'autoriser l'utilisation des feux pour piétons par les cyclistes et offre sa collaboration pour définir les encadrements réglementaires requis à cet effet.

3. Montréal demande au gouvernement du Québec de rendre obligatoire l'installation de protections latérales sur les véhicules lourds afin de réduire la gravité des blessures en cas de collision impliquant un usager vulnérable. La Ville est d'avis qu'en complément de cette mesure, il faut encourager le recours à d'autres systèmes plus préventifs qui permettent la détection des cyclistes en améliorant leur visibilité (notamment dans les angles morts).
4. La Ville demande que le gouvernement autorise au cycliste de considérer le panneau d'arrêt comme un cédez-le-passage et d'effectuer un virage à droite à un feu rouge et offre sa collaboration pour définir les encadrements réglementaires qui sont requis à cet effet incluant les conditions sécuritaires qui doivent permettre ces manœuvres.
5. La Ville de Montréal considère que le CSR devrait permettre la circulation des jeunes enfants en tout temps sur tous les trottoirs, selon certaines règles, dont la vitesse, et en responsabilisant le cycliste quant à la priorité du piéton sur le trottoir, et sa vulnérabilité.
6. La Ville souhaite soulever des inquiétudes quant à l'absence d'une gradation des amendes qui sont prévues pour les cyclistes. La Ville souhaite que le gouvernement procède par gradation des fourchettes des amendes en fonction de la dangerosité de l'infraction.
7. La Ville souhaite qu'une définition des règles de partage du réseau cyclable entre les vélos et les autres moyens de transport actif soit incluse dans le CSR.
8. La Ville souhaite que l'interdiction de circuler à vélo avec des facultés affaiblies soit introduite.
9. La Ville de Montréal propose l'ajout de précisions plus explicites à l'article 349 du CSR pour renforcer l'obligation de respecter la priorité des cyclistes allant tout droit aux intersections en précisant la notion de manœuvre sans danger lorsqu'un véhicule tourne à droite.
10. La Ville souhaite qu'une définition de la bicyclette soit introduite au CSR en tenant compte de multiples aspects opérationnels (dont le panier avant et la remorque) et excluant le scooter électrique de la catégorie « bicyclette ». Il faudra aussi statuer sur la définition de véhicules jouets.
11. La Ville invite le gouvernement à étudier une révision du système d'indemnisation en vigueur pour élargir et faciliter la couverture des cas de collisions impliquant les modes de déplacements non motorisés (cycliste-cycliste et cycliste-piéton).
12. La Ville croit que certains ajustements devraient être apportés aux dispositions visant la distance raisonnable entre le véhicule et le piéton. La disposition incluse dans le projet de loi ne semble pas couvrir toutes les situations, notamment le cas des intersections.

Automobilistes

1. La Ville demande au gouvernement de développer les encadrements requis quant à l'utilisation et à l'entretien de systèmes d'affichage publicitaire dynamique et offre sa collaboration en ce qui concerne le volet municipal de ce dossier.
2. La Ville souhaite l'introduction de dispositions spécifiques concernant les occupations du conducteur à des tâches autres que la conduite (par exemple : lire, manger, etc.) comme source de distraction dans le CSR.
3. La Ville réitère sa position et accueille avec une grande ouverture la volonté du gouvernement d'imposer des balises strictes en matière de conduite avec les facultés affaiblies par le cannabis. Toutefois, la Ville de Montréal souhaite que l'application du principe de tolérance zéro soit précisée pour les policiers, d'ici à ce que des tests fiables pour la détection du cannabis soient homologués par Santé Canada.
4. La Ville souhaite la modification de l'article 523 du CSR afin de permettre la saisie du véhicule dont le propriétaire ne procède pas à la vérification mécanique exigée à la suite d'un constat d'infraction. La Ville propose qu'une inscription au dossier du véhicule soit faite par la SAAQ lorsque le défendeur ne respecte pas l'exigence de se rendre chez un mandataire pour effectuer une inspection à la suite de l'émission d'un constat d'infraction.
5. La Ville réitère son aspiration à une plus grande autonomie en matière de contrôle automatisé de la circulation routière. Nous espérons pouvoir s'entendre avec le gouvernement, comme le prévoit l'entente Réflexe Montréal, pour permettre à la Ville de jouer un plus grand rôle pour la mise en place d'un réel programme de déploiement de cette technologie sur son territoire.

Véhicules autonomes

1. La Ville souhaite que la définition des véhicules soit précisée pour en faciliter l'identification par les policiers.
2. La Ville souhaite que le terme « véhicule autonome » soit remplacé par le terme « véhicule automatisé », utilisé de plus en plus, notamment dans la loi de l'Ontario et par le département des Transports des États-Unis.
3. La Ville souhaite que la circulation des véhicules automatisés de niveau 4 et 5 soit interdite, sauf dans le cadre d'un projet pilote, pour permettre la circulation des véhicules automatisés de niveau 3 en vente au Canada (comme le prévoit l'Ontario dans la mise à jour du règlement 306/15).
4. La Ville souhaite les municipalités soit consultées afin d'identifier les conditions requises pour qu'un projet pilote soit accepté.
5. La Ville souhaite qu'il ne soit pas exiger qu'un conducteur soit présent en tout temps dans le véhicule automatisé, prêt à reprendre le volant, afin d'encourager les projets pilotes de navettes automatisées.
6. La Ville souhaite qu'un partage de données provenant des projets pilotes soit exigé.

1. INTRODUCTION

La sécurité routière occupe une place prépondérante dans les préoccupations des Québécois et des Montréalais. Le Québec ne cesse de multiplier les efforts pour améliorer continuellement son bilan en matière de sécurité routière. En ce sens, la création de la Table québécoise de sécurité routière en 2005, l'année de la sécurité routière décrétée en 2007 ainsi que la mise en œuvre de multiples mesures favorables à la sécurité routière ont donné d'excellents résultats. La décennie d'action 2011-2020 pour la sécurité routière qui a été proclamée par les Nations Unies est venue couronner de longues réflexions qui ont fait de cette problématique un enjeu de santé publique.

Les améliorations des dernières années ayant montré un certain ralentissement, la Ville de Montréal salue le dépôt du projet de loi 165 modifiant le Code de sécurité routière (CSR) qui était attendu depuis longtemps et qui modernisera enfin plusieurs dispositions pour assurer la sécurité de tous nos citoyens. La Ville souhaite que les modifications qui seront apportées au CSR donnent un nouvel élan pour poursuivre l'amélioration du bilan de sécurité routière à un rythme supérieur.

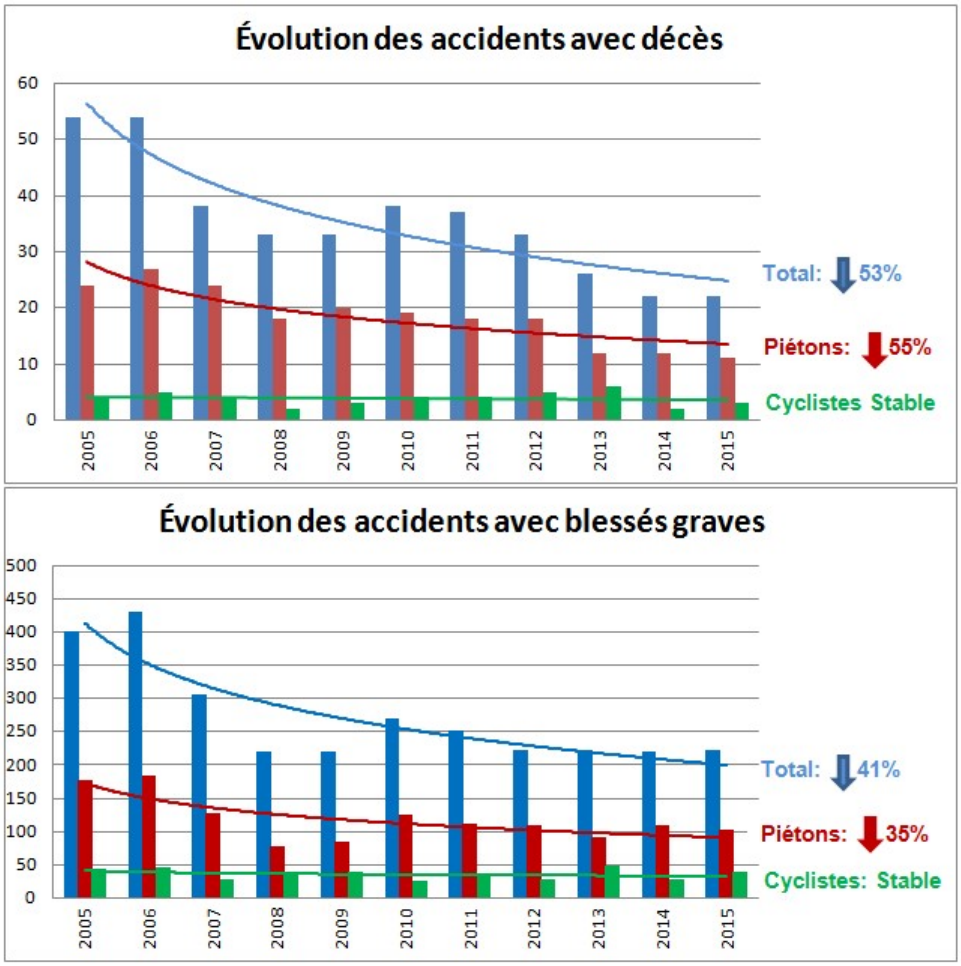
Le présent mémoire vise à rappeler les spécificités de Montréal et à partager sa vision de la sécurité des usagers de la voie publique, et ce, en suggérant des bonifications au projet de loi afin de clarifier certains enjeux et d'assurer une meilleure mise en œuvre de la future loi sur son territoire.

Rappelons que, le 27 février 2017, la Ville de Montréal a déjà fait connaître ses propositions et volontés en matière de sécurité routière lorsqu'elle a déposé un mémoire dans le cadre de la consultation menée par la SAAQ.

2. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE À MONTRÉAL

Les efforts déployés par Montréal au cours des dernières années ont permis une amélioration substantielle du bilan de sécurité routière. En effet, comme l'illustre la figure 1 ci-dessous, les collisions mortelles et avec blessés graves ont été réduites substantiellement en 2015, comparativement à la moyenne de référence (2003-2007). Ce bilan doit cependant être amélioré davantage. Le nombre de décès et de blessés graves sur nos routes municipales demeure inacceptable.

Figure 1 : Évolution des collisions mortelles et avec blessés graves
Agglomération de Montréal



% de variation basé sur la moyenne référence des années 2003 à2007 et de l'année 2015

La densité du réseau routier montréalais et le très haut niveau d'activités génèrent d'énormes besoins en mobilité et, conséquemment, des conflits accompagnés de niveaux d'exposition élevés, notamment entre les usagers vulnérables et les véhicules routiers. L'arbitrage entre les besoins de mobilité et les besoins de sécurité (effective et perçue) s'avère alors un défi de taille autant pour les concepteurs du

système de déplacement que pour les usagers ou les responsables de l'exploitation et de l'entretien du réseau routier.

Voici les problématiques et enjeux brûlants d'actualité qui préoccupent quotidiennement les Montréalais et auxquels ils espèrent que ce projet de loi apportera des réponses :

- Les collisions impliquant des piétons;
- Les défis liés à l'explosion de la pratique du vélo et les besoins de modernisation du CSR pour améliorer la sécurité des cyclistes;
- La cohabitation entre véhicules lourds et usagers vulnérables;
- La vitesse au volant et l'apaisement de la circulation dans les quartiers;
- Des pratiques d'aménagement, incluant la signalisation routière et le mobilier urbain, l'accessibilité universelle ainsi que le partage équitable et durable de la rue;
- Les systèmes de transport intelligents ainsi que la préparation à l'arrivée des véhicules automatisés.

À titre de métropole du Québec, Montréal dispose d'atouts spécifiques qui lui permettent de s'acquitter de responsabilités plus grandes en matière de sécurité routière sur son territoire :

- Une forte volonté politique en faveur de la sécurité routière;
- Une expertise de haut niveau : conception, exploitation et entretien du réseau routier, sécurité et signalisation routière, contrôle automatisé de la circulation, transports intelligents, contrôle policier, communications, etc.;
- L'accès à un large bassin de chercheurs scientifiques (ville universitaire);
- Une longue tradition de concertation et d'implication citoyenne;
- Une bonne collaboration avec divers organismes représentant la société civile;
- Une grande capacité d'investissement dans son système de transport.

Comme le prévoyait l'entente Réflexe Montréal qui a été signée avec le premier ministre, il importe que la métropole soit reconnue comme partenaire et que, à ce titre, elle soit consultée quant à la mise en place de politiques, de mesures et de révision des normes en matière de sécurité routière. Le CSR devrait prévoir assez de flexibilité pour favoriser le Réflexe Montréal afin que la Ville puisse adapter, de manière autonome, les normes et les règles aux réalités de son territoire.

De plus, étant donné que par l'entremise de son Bureau du taxi de Montréal (BTM), la Ville de Montréal a la particularité d'assumer des responsabilités relatives au respect des lois et règlements en matière de transport par taxi, elle souhaite une écoute particulière et une collaboration du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports ainsi que de la SAAQ à ce sujet. Elle fait face à certains enjeux pour soutenir adéquatement les inspecteurs du BTM dans l'application de la réglementation et leur permettre des interventions plus efficaces afin d'améliorer la sécurité des chauffeurs de taxi et de la population. À cet égard, il y aurait lieu de mettre en place un chantier réunissant la Ville de Montréal et le gouvernement.

3. VISION ZÉRO, NORMES ET SENSIBILISATION

En 2016, la Ville de Montréal s'est engagée à la vision zéro au moyen d'une résolution de son conseil municipal, ce qui signifie que son objectif ultime devient « zéro décès et blessé grave » sur le réseau routier municipal. Depuis, la Ville a entamé un travail pour s'assurer que cette vision serve de filtre pour la prise de décision. Plusieurs actions et projets comme le programme de rues piétonnes, la campagne de sensibilisation sur vision zéro, la réduction de la vitesse dans les quartiers ou la sécurisation des intersections sont des gestes clairs en ce sens. Un plan d'action en cette matière est d'ailleurs en développement.

1. Adoption de la Vision zéro par le gouvernement et d'un plan d'action

L'adoption du projet de loi 165 est un pas dans la bonne direction, mais compte tenu de la répartition des compétences en matière de gestion de la mobilité et de la sécurité routière entre les gouvernements, la Ville souhaite réitérer l'importance que, dans un premier temps, le gouvernement du Québec prenne un engagement politique fort en adoptant lui aussi officiellement la vision zéro et, dans un deuxième temps, qu'il élabore rapidement un plan d'action à cet effet en collaboration avec Montréal et l'ensemble des acteurs concernés.

Il est urgent que le gouvernement rejoigne Montréal à ce sujet. La collaboration est essentielle. En s'y engageant, le gouvernement énoncerait clairement que, dorénavant, ce sont la vie et la santé sur nos routes qui passent avant tout. C'est une responsabilité partagée entre concepteurs, gestionnaires et usagers de la route. Tous devront accepter les changements requis à cet égard. Ainsi le gouvernement et la Ville s'engageraient ensemble à encourager une coopération, une collaboration et une transparence significatives à l'égard de la vision zéro auprès des organismes publics compétents et des intervenants communautaires, afin d'élaborer un cadre pour définir des objectifs communs. Notre système routier doit être conçu et géré de manière à ce que la conséquence de toute collision routière résultant d'une erreur humaine soit la moins grave possible (pas de décès ni de blessure grave). Les principes fondamentaux de cette vision constitueront le filtre incontournable de toutes nos réflexions sur la sécurité routière.

2. Élaboration et révision des normes et des guides

En plus, des changements demandés au CSR, la Ville souhaite réitérer l'importance que le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports collabore avec la Ville pour élaborer ou réviser des normes, dont celles relatives à la conception et la signalisation routières) et pour rédiger ou réviser des guides de bonnes pratiques. Nous demandons donc que des chantiers de travail soient mis en place rapidement pour moderniser ces normes et ces guides.

3. Campagnes de sensibilisation

De plus, étant donné que plusieurs des changements proposés au projet de loi nécessiteront de l'éducation, la Ville souhaite que le gouvernement réalise des campagnes de sensibilisation et offre sa collaboration à cet effet. À titre d'exemple, le projet de loi prévoit des renforcements en matière de distractions pour les automobilistes et les cyclistes, mais dès qu'il s'engage sur la chaussée, le piéton doit aussi être attentif pour s'assurer de respecter les comportements qui s'appliquent et pour se donner une chance de réagir à une éventuelle erreur commise par les usagers avec lesquels il partage la voie publique. De la sensibilisation serait nécessaire sur les risques occasionnés par l'inattention liée à l'utilisation d'appareils électroniques lorsque le piéton traverse la chaussée et la vigilance dont il a besoin pour rester en sécurité.

4. UN PROJET DE LOI NÉCESSAIRE

Le projet de loi 165 arrive à point nommé pour moderniser le code de la sécurité routière alors que nous assistons à des changements importants de paradigmes en matière de mobilité durable. Ce projet de loi constitue donc une occasion unique de revoir de très nombreuses règles et mesures pour les utilisateurs du réseau de transport, et ce, peu importe le mode qu'ils choisissent.

Avec une grande partie de sa population qui se déplace à vélo ou à pied, la Ville de Montréal est bien heureuse de voir dans les dispositions du projet de loi plusieurs mesures qui favorisent la sécurité des adeptes de ces modes de transports.

À titre d'exemple, **l'introduction du principe de prudence dans la CSR** et **la clarification de la notion d'engagement du piéton sur la chaussée** concrétisent la prise en compte de la vulnérabilité relative de chaque usager de la route, et ce, en obligeant le plus fort ou le mieux protégé à être responsable et à faire preuve d'une prudence accrue face à l'usager plus faible ou le moins protégé. Ce principe doit être clair pour tous. En conformité avec les principes fondamentaux de la vision zéro, ces dispositions devront faire l'objet d'une sensibilisation de tous les usagers quant à la nécessité d'un partage équitable et harmonieux de l'espace public.

De plus, l'intégration au CSR de dispositions afférentes aux **concepts de rue partagée** et **de vélorue** ainsi que des règles qui leur sont applicables permettra de développer un plus important réseau de mobilité active, ce qui favorisera certainement l'essor des modes de transport que les citoyens ont à intérêt à privilégier pour leur santé et pour l'environnement tout en profitant d'une sécurité accrue.

La Ville accueille favorablement plusieurs mesures visant les cyclistes, dont la **réglementation sur l'utilisation des téléphones ou d'autres appareils électroniques, la possibilité de circuler à gauche d'une voie de virage à droite** et **la modernisation des dispositions du CSR concernant les réflecteurs, les phares et les feux**.

Par ailleurs, la Ville de Montréal croit que plusieurs bonifications sont encore nécessaires pour qu'elle tire pleinement profit d'une modernisation apte à répondre aux préoccupations et aux aspirations des Montréalais. Les principales bonifications que la Ville de Montréal a identifiées concernent tous les usagers. Toutefois, des bonifications souhaitées touchent les dispositions sur les véhicules automatisés.

De plus, la Ville de Montréal appuie le mémoire déposé par le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) concernant les demandes de clarification relatives à l'interprétation de la loi ainsi qu'aux enjeux d'application qui y sont évoqués. Il est important pour la Ville que ses policiers puissent veiller le plus adéquatement possible à l'application des règles du CSR, pour ainsi préserver avec les citoyens une relation cordiale, efficace et favorable à la sécurité de chacun.

5. BONIFICATIONS À APPORTER

5.1. Cyclistes et piétons

Montréal est la plus grande ville cyclable en Amérique du Nord. Elle projette, à terme, de porter son réseau cyclable à 1280 km et entend en assurer la connectivité, le confort, la sécurité, l'accessibilité et la rapidité. Le système de vélo en libre-service BIXI a modifié considérablement les habitudes de déplacement des Montréalais. BIXI compte plus de 230 000 usagers qui effectuent chaque saison près de 4,1 M de déplacements et parcourent plus de 12 M de kilomètres. Plus d'un adulte sur deux utilise le vélo comme moyen de transport dans la métropole et la croissance de l'utilisation du réseau cyclable depuis 2008 dépasse les 40 %.

Le bilan des collisions impliquant des cyclistes à Montréal est stable depuis 2010[1] en dépit de la croissance marquée de la pratique du vélo. Notons que l'emportiérage est à l'origine des blessures d'un cycliste blessé sur cinq. La sécurité des cyclistes a été largement débattue (2014-2015) au sein du groupe provincial de discussion qui s'est penché sur cet enjeu. Bien qu'à cette époque l'exercice visait essentiellement la modernisation du CSR, il a permis de faire le tour des préoccupations et des aspirations de la communauté cycliste ainsi que des gestionnaires du système routier. En plus de participer activement aux discussions du groupe provincial, la Ville de Montréal a approfondi sa réflexion au sein d'un groupe de travail interne et a formulé ses demandes notamment dans le mémoire qu'elle a déposé en 2017, lors des consultations de la SAAQ.

Comme l'illustre la figure 1 de la page 10, en dépit de l'amélioration significative du bilan routier des piétons, ils demeurent fortement surreprésentés dans les collisions mortelles ou avec blessures graves sur le réseau municipal de Montréal. Ce constat confirme une plus grande vulnérabilité de ce groupe d'usagers. Rappelons que la Charte montréalaise du piéton traduit la volonté de l'administration municipale « de reconnaître la primauté du piéton dans l'espace urbain et en même temps d'affirmer la nécessité, pour celui-ci, d'adopter des comportements sécuritaires en respectant notamment le Code de sécurité routière ». Pour ce faire, la Ville a déjà mis en place plusieurs mesures dont la diminution de la vitesse maximale sur plusieurs rues, le déploiement de mesures favorables aux piétons aux abords des points d'embarquement majeurs au réseau de transport en commun, la piétonnisation et le partage de certains tronçons de rues, la sécurisation de plusieurs intersections.

La Ville salue plusieurs des propositions qui sont prévues au projet de loi à l'intention des cyclistes et des piétons, mais elle croit nécessaire d'y apporter 12 bonifications, dont plusieurs ont été demandées lors de la consultation de la SAAQ.

1. Révision de la définition d'un accident de la route pour y inclure l'emportiérage.

Considérant la fréquence et la croissance des cas d'emportiérage et l'importance des dommages causés par ce phénomène, la Ville demande de l'inclure dans la définition d'un accident. Ceci permettrait d'obtenir un plus juste portrait de l'accidentologie impliquant des cyclistes. De plus, la Ville demande de préciser l'article du CSR concernant la circulation le plus près possible de la bordure pour y prévoir une distance permettant une circulation hors de la zone d'ouverture des portières.

1. Il faut noter que ces conclusions sont basées sur un portrait incomplet de l'accidentologie des cyclistes.

2. Autoriser l'utilisation des feux pour piétons par les cyclistes.

Cette mesure favoriserait la sécurité des déplacements cyclistes en permettant une traversée protégée sans conflit avec les véhicules motorisés, en plus de légaliser un comportement largement répandu. Elle pose toutefois un défi concernant la sécurité effective et la sécurité perçue des piétons et des personnes à mobilité réduite. Afin de préserver le sentiment de sécurité de ces usagers plus vulnérables que le cycliste, des encadrements réglementaires devraient être mis en place. Un cadre de suivi-évaluation devrait aussi être défini afin de procéder à une analyse avant-après et de mesurer les impacts d'une telle mesure. La Ville demande au gouvernement d'autoriser cette mesure et offre sa collaboration pour définir les encadrements réglementaires requis à cet effet.

3. L'obligation de protections latérales sur les véhicules lourds.

Bien que la circulation des camions en milieu urbain soit assujettie aux règlements sur le camionnage qui interdisent l'accès à certaines routes, sauf pour des livraisons locales, la cohabitation entre les camions et les autres usagers du système routier, notamment les plus vulnérables, demeure problématique.

Les caractéristiques particulières des camions (dimensions, rayon de virage, angles morts et visibilité autour du véhicule, masse et distance de freinage) augmentent les risques et la gravité des accidents, comme les statistiques sur les collisions routières le confirment. En effet, les camions sont surreprésentés dans les cas de collisions qui font des victimes et dans les cas de blessures graves, voire de décès, qui en découlent.

L'implication des camions dans des collisions avec des piétons et des cyclistes fait particulièrement réagir, compte tenu de ses graves conséquences. À cet effet, notons que la Ville a équipé tous ses camions de barres latérales et que la Commission municipale permanente sur les transports et les travaux publics a publié son rapport et ses recommandations concernant la cohabitation des véhicules lourds (camions et autobus) et des usagers vulnérables dans le réseau routier municipal.

Montréal demande au gouvernement du Québec de rendre obligatoire l'installation de protections latérales sur les véhicules lourds afin de réduire la gravité des blessures en cas de collision impliquant un usager vulnérable. Par ailleurs, la Ville est d'avis que, en complément de cette mesure, il faut encourager le recours à d'autres systèmes plus préventifs qui permettent la détection des cyclistes en améliorant leur visibilité (notamment dans les angles morts).

4. Permettre au cycliste de considérer le panneau d'arrêt comme un cédez-le-passage et d'effectuer un virage à droite à un feu rouge.

Le CSR devrait prévoir la possibilité pour un cycliste de considérer le panneau d'arrêt comme un cédez-le-passage et d'effectuer un virage à droite à un feu rouge. Évidemment, des conditions sécuritaires doivent permettre ces manœuvres. Le cycliste doit ralentir à l'approche du panneau d'arrêt et céder le passage aux autres usagers engagés sur la chaussée qu'il va emprunter avant de poursuivre son chemin.

En laissant au cycliste cette latitude face à un panneau d'arrêt, on légalise une manœuvre largement répandue ici et ailleurs dans le monde et qui est généralement tolérée par les policiers lorsqu'elle est effectuée avec prudence.

Cependant, la Ville de Montréal ne souhaite pas que les cyclistes puissent considérer un feu rouge de la même manière qu'un panneau d'arrêt, mais simplement permettre aux cyclistes de tourner à droite au feu rouge. Encore ici, le cycliste devrait ralentir à l'approche de l'intersection et, avant de poursuivre son chemin, céder le passage aux autres usagers qui sont déjà engagés sur la chaussée qu'il va emprunter.

Cette mesure pose cependant un défi important concernant la sécurité effective et perçue des piétons et des usagers à mobilité réduite. Afin de préserver le sentiment de sécurité de ces usagers plus vulnérables que les cyclistes, des encadrements réglementaires devront être mis en place. Un cadre de suivi / évaluation devra aussi être défini afin de procéder à une analyse avant / après et de mesurer les impacts d'une telle mesure.

À la lumière des leçons tirées de cette évaluation, les encadrements initiaux pourront être améliorés. La Ville demande que le gouvernement autorise cette mesure et offre sa collaboration pour définir les encadrements réglementaires qui sont requis à cet effet.

5. Circulation des cyclistes sur le trottoir

Pour compléter les mesures qui sont prévues dans le projet de loi concernant la circulation des cyclistes sur le trottoir, la Ville de Montréal considère que le CSR devrait permettre la circulation des jeunes enfants en tout temps sur tous les trottoirs, selon certaines règles, dont la vitesse, et en responsabilisant le cycliste quant à la priorité du piéton sur le trottoir, et sa vulnérabilité.

6. Amendes aux cyclistes

La Ville souhaite soulever des inquiétudes quant à l'absence d'une gradation des amendes qui sont prévues pour les cyclistes. À ce sujet, dans le mémoire qu'elle a soumis à la consultation de la SAAQ, la Ville avait demandé que les amendes visant les cyclistes soient dissuasives sans toutefois devenir abusives. Sans corrélation entre l'amende et la gravité de l'infraction, il est difficile de justifier auprès des citoyens la logique inhérente à ces sanctions. La Ville souhaite que le gouvernement procède par gradation des fourchettes des amendes en fonction de la dangerosité de l'infraction.

7. Définition des règles de partage des voies cyclables avec les adeptes du patin à roues alignées, de la planche à roulettes et autres modes de transport actif.

Considérant, l'achalandage croissant sur les voies cyclables, la diversification des modes de transport actif et les conflits qui sont ainsi générés, la Ville souhaite qu'une définition des règles de partage du réseau cyclable entre les vélos et les autres moyens de transport actif soit incluse dans le CSR.

8. Interdiction de circuler à vélo avec des facultés affaiblies.

L'introduction d'une telle règle serait cohérente avec le Code criminel qui interdit de conduire un véhicule avec les facultés affaiblies.

9. Renforcer la priorité des cyclistes allant tout droit aux intersections.

La Ville de Montréal propose l'ajout de précisions plus explicites à l'article 349 du CSR pour renforcer l'obligation de respecter la priorité des cyclistes allant tout droit aux intersections en précisant la notion de manœuvre sans danger lorsqu'un véhicule tourne à droite.

10. Introduire une définition de la bicyclette (exclure le scooter électrique) et statuer la définition du véhicule jouet.

La Ville souhaite qu'une définition de la bicyclette soit introduite au CSR en tenant compte de multiples aspects opérationnels (dont le panier avant et la remorque) et excluant le scooter électrique de la catégorie « bicyclette ». Il faudra aussi statuer sur la définition de véhicules jouets.

11. Couverture d'assurance

Le système d'indemnisation en vigueur devrait être révisé pour élargir et faciliter la couverture des cas de collisions impliquant les modes de déplacements non motorisés (cycliste-cycliste et cycliste-piéton). La Ville invite le gouvernement à étudier cette proposition et reste disponible pour participer à cette réflexion.

12. Distance raisonnable entre un véhicule et un piéton.

Certains ajustements devraient être apportés aux dispositions visant la distance raisonnable entre le véhicule et le piéton. La disposition incluse dans le projet de loi ne semble pas couvrir toutes les situations, notamment le cas des intersections.

5.2. Automobilistes

La Ville salue plusieurs des propositions du projet de loi visant les automobilistes, mais cinq bonifications les concernant sont nécessaires, dont plusieurs ont été demandés lors de la consultation de la SAAQ.

1. L'affichage publicitaire dynamique le long des routes.

La distraction comme principale cause de collision constitue un sujet omniprésent dans la réflexion sur la sécurité routière. La plus grande présence des outils technologiques au quotidien fait en sorte que l'évolution des sources de distraction se poursuit, ce qui nécessite la continuation des efforts pour contrer leur effet sur la sécurité des usagers du système routier. L'attention de l'usager de la route peut être affectée par les sources externes qui émanent du milieu environnant (ex. affiches publicitaires ou éléments du paysage). On assiste à une prolifération de l'affichage publicitaire dynamique en bordure de la voirie, au-dessus de la chaussée ou même sur des véhicules en circulation au milieu du trafic. Les images animées qui sont projetées par ces affiches attirent l'attention des usagers et la détournent de leur tâche principale de déplacement.

Sauf quelques lignes directrices du MTMDET, il n'existe pas d'encadrement formel quant à l'utilisation et à l'entretien de ce type d'affichage. La Ville demande donc au gouvernement de développer les encadrements requis à cet effet et offre sa collaboration en ce qui concerne le volet municipal de ce dossier.

2. Des sanctions visant des actions distrayantes (manger, lire au volant…).

Les occupations du conducteur à des tâches autres que la conduite (par exemple : lire, manger, etc.) constituent une autre source importante de distraction. La Ville souhaite l'introduction de dispositions spécifiques à cet effet dans le CSR.

3. Encadrements liés à la conduite avec facultés affaiblies.

Les conséquences des collisions impliquant des conducteurs avec des facultés affaiblies sont souvent majeures (décès et blessures graves). La Ville salue les dispositions visant le recours à la technologie embarquée (antidémarreur éthylométrique).

De plus, la Ville réitère sa position et accueille avec une grande ouverture la volonté du gouvernement d'imposer des balises strictes en matière de conduite avec les facultés affaiblies par le cannabis, comme elle l'a exprimé dans le cadre de l'étude du projet de loi 157 : Loi constituant la Société québécoise du cannabis, édictant la Loi encadrant le cannabis et modifiant diverses dispositions en matière de sécurité routière. Toutefois, la Ville de Montréal souhaite que l'application du principe de tolérance zéro soit précisée pour les policiers, d'ici à ce que des tests fiables pour la détection du cannabis soient homologués par Santé Canada.

4. Permettre la saisie du véhicule dont le propriétaire ne procède pas à la vérification mécanique qui a été exigée à la suite d'un constat d'infraction.

La Ville souhaite la modification de l'article 523 du CSR afin de permettre la saisie du véhicule dont le propriétaire ne procède pas à la vérification mécanique exigée à la suite d'un constat d'infraction. La Ville propose qu'une inscription au dossier du véhicule soit faite par la SAAQ lorsque le défendeur ne respecte pas l'exigence de se rendre chez un mandataire pour effectuer une inspection à la suite de l'émission d'un constat d'infraction.

5. L'autonomie de gestion des radars photo.

La vitesse, en plus de représenter souvent un facteur causal des collisions routières, a un impact direct sur les conséquences des collisions (décès et blessures graves ou légères). À Montréal, entre 2011 et 2015, les décès attribuables à la vitesse représentaient 27,5 % de l'ensemble des victimes des collisions routières, toutes causes confondues[2]. En plus de ces impacts sur la sécurité effective des usagers, la vitesse est aussi une source de malaise et de sentiment d'insécurité chez les usagers vulnérables. Malgré ce constat, le dépassement des limites de vitesse affichées demeure un phénomène largement répandu, voire socialement acceptable.

Comme l'a déjà exprimé la Ville lors de divers échanges avec le gouvernement, nous réitérons notre aspiration à une plus grande autonomie en matière de contrôle automatisé de la circulation routière. À cet effet, nous attendons avec grand intérêt la publication imminente du rapport annuel d'évaluation 2017 et du bilan du projet pilote de collaboration avec les municipalités. **À nos yeux, cet outil ayant fait ses preuves et ayant démontré son efficacité à corriger le comportement des conducteurs automobiles, la Ville souhaite en élargir rapidement le déploiement sur son territoire.** Nous espérons pouvoir s'entendre avec le gouvernement, comme le prévoit l'entente Réflexe Montréal, pour permettre à la

2. Source : Bilan routier 2015, SAAQ, Direction de la recherche et du développement en sécurité routière, avril 2016.

Ville de jouer un plus grand rôle pour la mise en place d'un réel programme de déploiement de cette technologie, la détermination des lieux et leur nombre sur notre territoire. Nous croyons que plusieurs milieux de vie montréalais pourraient bénéficier des retombées en matière de sécurité et de qualité de vie qu'apportent les systèmes de contrôle automatisés.

5.3. Véhicules autonomes

La conception des véhicules routiers a considérablement évolué au cours des dernières années, notamment en ce qui concerne les équipements de sécurité. Les développements technologiques récents et à venir généreront de nouvelles avancées en matière de connectivité et d'autonomie des véhicules. À terme, on s'attend à un changement majeur de paradigme en ce qui a trait à la mobilité des biens et des personnes.

Il est important de rappeler la nécessité de se préparer à l'arrivée des véhicules autonomes et connectés. La Ville de Montréal a la forte volonté de réaliser très bientôt sur son territoire des projets pilotes avec des voitures autonomes ou automatisées. À cet égard, afin de limiter les délais, elle souhaite que l'approbation d'un projet pilote soit effectuée selon un processus clairement défini, simple et incluant l'approbation préalable de la municipalité où le projet est localisé. De plus, il semble que, en comparaison avec le cadre législatif de l'Ontario, des bonifications pourraient être apportées aux dispositions contenues dans le projet de loi en ce qui a trait aux véhicules autonomes.

1. Nous souhaitons aussi que la définition de ces véhicules soit précisée pour en faciliter l'identification par les policiers.
2. Remplacer le terme « véhicule autonome » par le terme « véhicule automatisé », utilisé de plus en plus, notamment dans la loi de l'Ontario et par le département des Transports des États-Unis.
3. Interdire la circulation des véhicules automatisés de niveau 4 et 5, sauf dans le cadre d'un projet pilote, pour permettre la circulation des véhicules automatisés de niveau 3 en vente au Canada (comme le prévoit l'Ontario dans la mise à jour du règlement 306/15).
4. Consulter les municipalités afin d'identifier les conditions requises pour qu'un projet pilote soit accepté.
5. Ne pas exiger qu'un conducteur soit présent en tout temps dans le véhicule automatisé, prêt à reprendre le volant, afin d'encourager les projets pilotes de navettes automatisées.
6. Exiger un partage de données provenant des projets pilotes.

6. CONCLUSION

En s'engageant à appliquer la vision zéro, Montréal souhaite jouer un rôle de leader parmi les villes québécoises et canadiennes sur le plan de la sécurité routière. À cet effet, elle encouragera les échanges et le partage des connaissances en matière de sécurité routière, et ce, afin de mieux préparer nos villes au changement de paradigme qui est déjà amorcé dans le domaine de la mobilité.

Montréal s'attend à ce que l'exercice actuel débouche sur un Code de sécurité routière modernisé, apte à faciliter davantage la mobilité active, tout en intégrant une meilleure protection des usagers les plus vulnérables. Nous espérons que l'ensemble de ce processus relancera l'amélioration continue de la sécurité routière sur nos routes, au profit de tous les usagers et à travers tous les secteurs de notre territoire. Le Québec et la métropole performent mieux qu'avant, mais un nouvel élan est nécessaire dans ce secteur pour assurer la continuité des progrès déjà réalisés.

La métropole du Québec dispose des compétences nécessaires qui lui permettent de s'acquitter de responsabilités plus grandes en matière de sécurité routière sur son territoire. Le CSR devrait prévoir assez de flexibilité pour favoriser le Réflexe Montréal afin que la Ville puisse, de manière autonome, adapter les normes et les règles aux réalités de son territoire. De plus, considérant les particularités de son territoire et l'ampleur du flot de mobilité qui s'y passe, la Ville de Montréal exige d'être considérée comme un partenaire de premier niveau en matière de sécurité routière et se doit d'être impliquée directement dans la mise en œuvre des chantiers suivant l'adoption de ce projet de loi, que ce soit, par exemple, concernant la révision de normes ou la mise en place d'une campagne de sensibilisation.