

Un pas nécessaire pour la sécurité piétonne au Québec

CTE-008M

C.P. PL 48

Loi modifiant principalement
le Code de la sécurité routière

Dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n°
48, Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des
dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de
sécurité routière



Présenté à la Commission des transports et de l'environnement
de l'Assemblée nationale

5 février 2024

Qui est Piétons Québec?

Piétons Québec est l'organisation nationale de défense collective des droits des piétons.

Exigeante, optimiste et inclusive, elle revendique la sécurité et le confort pour toutes les personnes se déplaçant à pied au Québec. En raison des avantages immenses, autant individuels que collectifs, de se déplacer à pied, elle s'attache également à valoriser la marche comme mode de déplacement et à en augmenter sa pratique. Axée sur la collaboration et le partenariat, elle sensibilise, mobilise, outille et influence les citoyens ainsi que les décideurs publics afin de transformer les normes sociales, le cadre réglementaire et les environnements bâtis en faveur des piétons.

Table des matières

Qui est Piétons Québec?	1
Table des matières	2
Introduction	3
Sommaire des recommandations	4
1. Sécuriser le cheminement des élèves	5
La vitesse dans les zones scolaires	5
La vitesse de base en milieu urbanisé	5
L'aménagement de la zone scolaire et des corridors scolaires	6
Un Protecteur de l'usager de la route	7
2. Faire respecter la priorité piétonne	9
Les sanctions liées au non-respect de la priorité piétonne	9
La traversée prioritaire des piétons aux passages non contrôlés	10
3. Rendre le principe de prudence applicable	13
L'énoncé du principe de prudence	13
L'application du principe de prudence	13
La proportionnalité des sanctions	14
4. Créer un cadre réglementaire pour des routes plus sûres	16
L'utilisation des appareils de contrôle automatisés	16
Les infrastructures piétonnes sur le réseau routier supérieur	17
La rue piétonne	18
Le dégagement des intersections	18
Le virage à droite au feu rouge	18
5. Réduire les comportements dangereux	20
Les amendes pour certains comportements dangereux	20
La conduite sans permis de conduire	20
La gradation des sanctions pour conduite mettant en péril la vie ou la sécurité des personnes	21
Le taux d'alcoolémie	21
Bibliographie	23
Textes de loi cités	25

Introduction

Piétons Québec est heureux de participer aux consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi no 48, Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière. Nous tenons à remercier la Commission des transports et de l'environnement et la ministre des Transports et de la Mobilité durable de recevoir notre mémoire et notre intervention en amont de l'étude détaillée du projet de loi par la Commission.

Piétons Québec salue le dépôt du projet de loi 48 qui permettra de mettre en œuvre plusieurs mesures du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 qui nécessitent des modifications législatives et réglementaires. Ce plan d'action, annoncé en août 2023, traduit l'engagement du gouvernement envers l'approche Vision zéro. Alors que 2022 a connu 79 personnes piétonnes décédées, soit le pire bilan des 15 dernières années, Piétons Québec félicite le ministère des Transports et de la Mobilité de la direction prise par ce projet de loi nécessaire, mais se désolé que l'occasion d'opérer un réel changement en profondeur n'ait pas été saisie. Piétons Québec estime en effet que les mesures mises en place par ce projet de loi sont intéressantes, mais qu'elles n'auront malheureusement pas les impacts proportionnels aux intentions de la ministre des Transports et de la Mobilité durable.

Piétons Québec se réjouit que ce projet de loi donne des outils importants pour améliorer la sécurité routière, notamment en agissant sur la vitesse, par l'ajout du mécanisme de sanctions administratives pécuniaires pour des infractions constatées par un système de détection.

L'harmonisation des amendes pour le non-respect de la priorité piétonne, l'obligation d'aménager la zone scolaire de façon sécuritaire et l'instauration du 30 km/h en zone scolaire introduites par le projet de loi, quant à elles, viennent établir des bases essentielles pour favoriser une cohabitation sécuritaire.

Malheureusement, nous n'avons pas vu dans le projet de loi une réforme majeure qui aurait permis de mettre le piéton au cœur de notre système de mobilité. Alors que les piétons représentent aujourd'hui 1 décès sur 5 sur les routes du Québec, une telle réforme est pourtant impérative afin de sauver des vies injustement perdues. Le transfert modal de l'auto solo vers les modes actifs et collectifs constitue la meilleure stratégie de sécurité routière puisqu'elle permet de réduire le risque à la source. Par contre, ce transfert ne peut s'effectuer que si les personnes qui souhaitent opter pour un autre mode que la voiture s'y sentent en sécurité de le faire.

Piétons Québec propose donc dans ce mémoire 22 recommandations relatives à la pratique de la marche dans le but d'améliorer le projet de loi et d'apporter des réflexions supplémentaires afin de favoriser la sécurité de tous les usagers de la route. Piétons Québec invite ainsi les parlementaires à se saisir de l'approche Vision zéro et à faire tout en leur possible afin que ce projet de loi soit un pas important qui mettra les bases à une réforme en profondeur du Code de la sécurité routière.

Sommaire des recommandations

Sécuriser le cheminement des élèves

- 1.1 Abaisser la vitesse de base dans les agglomérations de 50 km/h à 30 km/h
- 1.2 Modifier l'article 52 du projet de loi afin d'exiger du gestionnaire du chemin public d'aménager les corridors scolaires de façon sécuritaire en plus de la zone scolaire
- 1.3 Appliquer la zone scolaire 24 heures par jour, 7 jours par semaine, 365 jours par année
- 1.4 Instituer un Protecteur de l'usager de la route

Faire respecter la priorité piétonne

- 2.1 Adopter promptement la modification réglementaire permettant d'imposer des points d'inaptitude lors d'infractions liées au non-respect de la priorité piétonne
- 2.2 Modifier l'article 410 du Code de la sécurité routière pour retirer toute ambiguïté sur la responsabilité du conducteur de céder le passage aux piétons
- 2.3 Ajouter un article obligeant les conducteurs à s'arrêter lorsqu'un autre véhicule est immobilisé à un passage pour piétons.
- 2.4 Retirer l'article 446 du Code de la sécurité routière

Rendre le principe de prudence applicable

- 3.1 Retirer le dernier alinéa de l'énoncé du principe de prudence (article 3.1 du Code de la sécurité routière)
- 3.2 Rendre le principe de prudence applicable et son non-respect sanctionnable en l'associant à l'article 327 du Code de la sécurité routière
- 3.3 Moduler les sanctions selon le type de véhicule opéré lorsqu'une infraction est commise

Créer un cadre réglementaire pour des routes plus sûres

- 4.1 S'assurer que le mécanisme mis en place pour les systèmes de détection permettra de les déployer en nombre suffisant
- 4.2 Modifier la Loi sur le ministère des Transports pour y ajouter la mission de promouvoir le transport actif
- 4.3 Modifier la Loi sur la voirie pour intégrer les trottoirs et les voies cyclables dans la définition de «route»
- 4.4 Introduire la rue piétonne dans le Code de la sécurité routière
- 4.5 Permettre l'application du dégagement minimum aux intersections
- 4.6 Interdire le virage à droite au feu rouge

Réduire les comportements dangereux

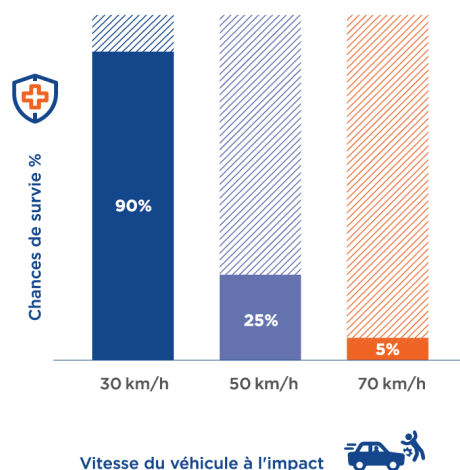
- 5.1 Rehausser l'amende pour l'interblocage
- 5.2 Rehausser l'amende pour l'interdiction de rouler sur le trottoir
- 5.3 Rehausser les sanctions pour la conduite sans permis de conduire
- 5.4 Introduire des sanctions pénales pour le non-respect de l'article 327 causant blessures ou décès
- 5.5 Imposer des sanctions au-delà d'un taux d'alcoolémie de 0,05

1. Sécuriser le cheminement des élèves

La vitesse dans les zones scolaires

Le Code de la sécurité routière prescrit actuellement la vitesse autorisée dans les zones scolaires à 50 km/h ou moins. Or, la vitesse de 50 km/h est incompatible avec la sécurité des piétons. En effet, la gestion de la vitesse est une composante primordiale sur laquelle agir pour sécuriser les déplacements piétons, car les risques de collision et la gravité des blessures augmentent avec celle-ci. Alors que les probabilités de survie sont de 25% lors d'une collision survenant à 50 km/h, elles augmentent à 90% à 30 km/h. Aussi, avec la vitesse, le champ de vision périphérique du conducteur et son temps de réaction se réduisent, alors que la distance de freinage s'allonge. À 30 km/h, la distance qu'il faudra pour s'immobiliser est de 30 m, elle double à 50 km/h, passant à 62 m.¹ Piétons Québec apporte donc son soutien à l'article 55 du projet de loi² qui vise à **abaisser la vitesse maximale autorisée dans une zone scolaire à 30 km/h**.

Probabilité de survie des piétons selon la vitesse du véhicule lors de l'impact



La vitesse de base en milieu urbanisé

Afin d'améliorer la sécurité des enfants dans leurs déplacements vers l'école, il faut agir sur l'ensemble de leur cheminement en intervenant sur le système routier. De 2011 à 2020, il y a eu 3031 enfants piétons (14 ans et moins) blessés - toutes gravités confondues (léger, grave, mortelle), dont 42 enfants piétons décédés, sur nos routes au Québec. Moins de 14% des enfants blessés et seuls 5% des enfants tués dans la même période se trouvaient dans un environnement scolaire.³

Ainsi, afin d'atteindre les objectifs fixés par le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, il serait important que le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec se penche sur la norme de vitesse de base à l'intérieur d'un périmètre urbain. Cette limite pourrait être modifiée puisqu'elle est prescrite par le Code de la sécurité routière à l'article 328, est fixée par le ministère à l'article 329 et peut être modifiée par un règlement municipal, comme mentionné à l'article 626.

Actuellement établie à 50 km/h par le ministère des Transports et de la Mobilité durable, cette norme nous semble être celle d'une autre époque, où la vitesse de la circulation automobile dans nos milieux de vie était priorisée face à la sécurité et la qualité de vie des personnes qui y habitent. La vitesse de base en agglomération a un impact sur la norme sociale liée à la vitesse : il s'agit de la vitesse que les usagers considèrent comme acceptable dans un milieu donné. En fixant cette vitesse à 30 km/h, le message lancé

¹ Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec. (2015). [Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain](#). Gouvernement du Québec.

² *Projet de loi no 48. « 55. L'article 328 de ce code est modifié par l'insertion, après le paragraphe 4° du premier alinéa, du paragraphe suivant : "4.1° excédant 30 km/h dans une zone scolaire;" »*

³ Analyse de Piétons Québec à partir des données des bilans routiers 2011 à 2020 de la Société de l'assurance automobile du Québec.

à la population serait clair : en présence d’usagers vulnérables, 30 km/h est la vitesse de cohabitation sécuritaire acceptable.

En effet, dans son Plan mondial : Décennie d’action pour la sécurité routière, l’Organisation mondiale de la santé mentionne d’ailleurs que « Dans les zones urbaines à forte densité de population, de solides données factuelles montrent que même lorsque les routes et les véhicules sont bien conçus, il est impossible de garantir la sécurité de tous les usagers de la route lorsque les vitesses excèdent 30 km/h, vitesse dont on sait qu’elle est sûre. C’est la raison pour laquelle dans les zones urbaines caractérisées par le mélange prévisible type d’usagers de la route (voitures, cyclistes, motocyclistes et piétons), la vitesse doit être limitée à 30 km/h à moins que de solides données probantes permettent d’envisager des limites de vitesse supérieures ». ⁴

Par ailleurs, une vitesse de base de 30 km/h influencerait la conception des routes en milieu urbanisé, permettant l’aménagement de voies plus étroites et diminuant l’obligation de recourir à des mesures d’apaisements aménagées à posteriori pour corriger un enjeu de conception. Cette modification pourrait grandement influencer les travaux du ministère des Transports et de la Mobilité durable qui auront cours pour la réalisation du Guide de conception des aménagements routiers en milieu municipal prévu pour 2027 afin que celui-ci guide les gestionnaires municipaux selon les meilleures pratiques actuelles. Alors que le gouvernement du Québec s’est engagé à mettre en œuvre l’approche Vision zéro dans son récent Plan d’action en sécurité routière 2023-2028, il nous apparaît cohérent de suivre une approche systémique et d’agir sur l’ensemble du territoire par ce changement législatif porteur.

Ce changement permettrait d’appuyer les municipalités du Québec, comme Trois-Rivières⁵ ou Québec⁶ qui, au cours des dernières années, ont suivi cette tendance internationale et adopté des règlements instaurant une limite de vitesse à 30 km/h sur l’ensemble de leur réseau routier local, en ajoutant des panneaux de limites de vitesses supérieures sur certaines routes faisant de ces dernières l’exception plutôt que la norme.

En favorisant des vitesses pratiquées à 30 km/h sur la majorité des rues en milieu urbain, les routes où le gestionnaire décidera d’appliquer une limite de vitesse supérieure à 30 km/h devront alors être aménagées de façon à ce qu’elles puissent être traversées en sécurité et que les usagers vulnérables soient séparés physiquement de la circulation.

Il est donc recommandé de modifier le paragraphe 4 de l’article 328 du Code de la sécurité routière afin de **prescrire à 30 km/h la vitesse maximale en agglomération**. La vitesse indiquée au 2e alinéa du même article, ainsi qu’à l’article 298, devra aussi être modifiée en conséquence.

L’aménagement de la zone scolaire et des corridors scolaires

Lors de l’introduction, au Code de la sécurité routière, de la possibilité pour les municipalités d’identifier des rues partagées et des vélorues, l’article 496.2⁷ a été également introduit afin d’obliger le gestionnaire du

⁴ Organisation mondiale de la santé. (2021, Octobre). [Plan mondial pour la décennie d’action pour la sécurité routière 2021-2030](#). Organisation des Nations unies.

⁵ Radio-Canada. (2023, Mai). [Maintien des quartiers à 30 km/h à Trois-Rivières](#). Radio-Canada.

⁶ Martin, Stéphanie. (2021, Février). [La grande majorité des rues de Québec à 30 km/h en 2021](#). Le Journal de Québec.

⁷ Code de la sécurité routière (Québec) « **496.2**. Une municipalité doit aménager de façon sécuritaire la rue partagée et la vélorue, notamment en tenant compte du guide d’application élaboré, le cas échéant, par le ministre des Transports en semblable matière. Elle doit y installer la signalisation appropriée. [...] »

chemin public à aménager celles-ci de façon sécuritaire. Il nous semble donc tout à fait cohérent qu'on exige ce même standard pour les zones scolaires et corridors scolaires.

Ainsi, Piétons Québec se réjouit de voir que l'article 52 du projet de loi prévoit une telle obligation par l'ajout d'un alinéa à l'article 294.0.1 du Code de la sécurité routière.⁸ Alors que les observations menées par CAA-Québec concluent que plus de 90% des automobilistes dépassent les limites de vitesse en zone scolaire, il était temps que nous nous préoccupions de la sécurité de nos enfants.⁹

Toutefois, Piétons Québec considère que **l'exigence d'aménager la zone scolaire introduite par cet article du projet de loi doit être étendue aux corridors scolaires**, comme s'y est engagé le ministère des Transports et de la Mobilité durable par la mesure 2.1 du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028.¹⁰

En plus de modifier l'alinéa ajouté à l'article 294.0.1 pour y inclure les corridors scolaires, Piétons Québec recommande qu'une modification du Règlement encadrant l'établissement des zones scolaires et définissant la période scolaire soit effectuée pour y ajouter l'obligation pour le responsable de la gestion d'un chemin public d'identifier des corridors scolaires respectant le cheminement naturel des élèves en tenant compte du guide *Redécouvrir le chemin de l'école*.

Nous recommandons aussi que la mesure 1.2 du Plan d'action en sécurité routière soit intégrée dans cette modification, soit celle de revoir les balises définissant la période scolaire. Au niveau des balises, le Québec pourrait s'inspirer d'autres provinces canadiennes, comme la Nouvelle-Écosse, où **la zone scolaire s'applique en tout temps**, soit « 24 heures par jour, 7 jours par semaine, 365 jours par année¹¹ ».

Un Protecteur de l'utilisateur de la route

Au Québec, ni la SAAQ, ni aucune institution n'a comme mandat d'assurer la prise en charge de la prévention en santé et sécurité pour les personnes circulant sur les chemins publics. Les parents qui tentent des démarches pour sécuriser les trajectoires scolaires de leurs enfants se retrouvent face à des démarches administratives compliquées où les différents acteurs se renvoient la balle (municipalités, ministère des Transports et de la Mobilité durable, commissions scolaires). Malgré leurs efforts et leur ténacité, il est décourageant pour ces parents de se rendre éventuellement compte que personne n'est responsable d'assurer la sécurité des enfants piétons et que leurs efforts ne mèneront probablement pas à un changement.

Nous appuyons donc la recommandation des parents mobilisés au sein du collectif Pas une mort de plus qui demande **l'institution d'un Protecteur de l'utilisateur de la route**. Le protecteur de l'utilisateur de la route aurait comme rôle de :

- recevoir les plaintes des citoyens préoccupés par la sécurité routière et faire le suivi avec les gestionnaires des chemins publics ou autres acteurs concernés (municipalités, ministère des Transports et de la Mobilité durable ou autre);

⁸ *Projet de loi no 48*. « 52. L'article 294.0.1 de ce code est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant : "En outre, la personne responsable de l'entretien d'un chemin public est tenue d'aménager de façon sécuritaire la zone scolaire, notamment en tenant compte du guide d'application élaboré par le ministre des Transports en semblable matière." »

⁹ Morasse, Marie-Ève. (2022, Octobre). [Données de la Fondation CAA-Québec | À 70 km/h dans une zone scolaire](#). La Presse.

¹⁰ Ministère des Transports et de la Mobilité durable. (2023). [Plan d'action en sécurité routière 2023-2028](#). Gouvernement du Québec.

¹¹ Ministère des Travaux Publics de Nouvelle-Écosse. (2012). [Foire aux questions sur les zones scolaires plus sécuritaires](#). Gouvernement de Nouvelle-Écosse.

- faire un suivi systématique des recommandations des coroners lorsqu'un piéton ou un cycliste est tué sur la route;
- déployer des inspecteurs qui auront tous les pouvoirs nécessaires pour enquêter et exiger des correctifs auprès des responsables des chemins publics.

Recommandations

- 1.1 Abaisser la vitesse de base dans les agglomérations de 50 km/h à 30 km/h
- 1.2 Modifier l'article 52 du projet de loi afin d'exiger du gestionnaire du chemin public d'aménager les corridors scolaires de façon sécuritaire en plus de la zone scolaire
- 1.3 Appliquer la zone scolaire 24 heures par jour, 7 jours par semaine, 365 jours par année
- 1.4 Instituer un Protecteur de l'utilisateur de la route

2. Faire respecter la priorité piétonne

Les sanctions liées au non-respect de la priorité piétonne

Le non-respect de la priorité piétonne est une infraction plutôt répandue au Québec qui met en danger les usagers vulnérables. Nous avons pris au Québec la bonne habitude de sanctionner les comportements dangereux avec des pénalités importantes, pensons aux excès de vitesse, au non-respect des feux de circulation et des arrêts obligatoires ou encore à l'alcool au volant. En ce sens, il nous apparaît tout à fait logique d'établir, au sein des amendes, pour le non-respect de toutes les priorités piétonnes, des points d'inaptitude, ce qui n'est pas encore le cas.

Au Québec, le piéton a, à quelques exceptions près, toujours priorité sur le conducteur qui effectue un virage. En effet, en règle générale, selon l'article 349 du Code de la sécurité routière :

349. Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste qui effectue un virage à une intersection doit céder le passage aux piétons et aux cyclistes qui traversent la chaussée qu'il s'apprête à emprunter.

Une infraction à cet article peut être sanctionnée, en vertu de l'article 509, d'une amende de 100\$ à 200\$ en plus de la perte de 2 points d'inaptitude.

Outre cette règle générale décrite par l'article 349, certaines situations plus précises sont décrites par d'autres articles. Par exemple, à une intersection avec des panneaux installés sur une seule chaussée, comme prescrit à l'article 369 du Code de la sécurité routière, ou dans toutes les directions, comme prescrit par l'article 370 du Code de la sécurité routière, un conducteur doit: « [...] céder le passage aux piétons et aux cyclistes qui traversent ou longent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter. »

Une infraction à l'un ou l'autre de ces articles est sanctionnée plus sévèrement qu'une infraction à la « règle générale » décrite à l'article 349. En effet, en vertu de l'article 509, une amende de 100\$ à 200\$, en plus de la perte de 3 points d'inaptitude, est prévue en cas d'infraction à l'article 369 ou 370.

Dans le cas d'une intersection munie de feu de circulation, comme prescrit à l'article 409 du Code de la sécurité routière, ou d'un feu piéton, comme prescrit à l'article 408 du Code de la sécurité routière, il est aussi attendu que le conducteur doit: « [...] céder le passage à un piéton qui traverse en face d'un feu fixe représentant une silhouette blanche d'un piéton ou d'un feu clignotant pour piétons. » ou « [...] céder le passage à un piéton qui fait face à un feu vert. »

Dans ces deux cas par contre, si une infraction à l'un de ces articles est bien accompagnée d'une amende de 100\$ à 200\$, en vertu de l'article 509, elle n'est pas accompagnée de la perte du moindre point d'inaptitude.

Finalement, il y a le cas de l'article 410 qui donne priorité à un piéton à un passage pour piétons situé à un endroit sans arrêt ou sans feu (passage à blocs jaunes) qui n'inclut pas la perte de points d'inaptitude. Le taux de non-respect à ces passages est de notoriété publique et le peu de cas qui est fait de ce règlement s'explique peut-être parce qu'aucun point d'inaptitude ne lui est associé.

Piétons Québec se réjouit donc de **l'harmonisation de ces sanctions liées au non-respect de la priorité piétonne** par le rehaussement de certaines sanctions prévu à l'article 63 du projet de loi. En effet, les

infractions commises en vertu des articles 349, 369, 370, 408, 409 et 410 seraient sanctionnées selon le même article, l'article 510 du Code de la sécurité routière, et passibles d'amendes de 200\$ à 300\$.

Considérant que plusieurs de ces infractions n'incluent pas la perte de point d'inaptitude et que la volonté annoncée par le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 est de remédier à cette situation, Piétons Québec espère que **la réglementation harmonisant et rehaussant leurs points d'inaptitude sera adoptée promptement.**

La traversée prioritaire des piétons aux passages non contrôlés

Il est tristement de notoriété publique qu'au Québec les conducteurs ne respectent pas l'obligation de céder le passage aux piétons à un passage pour piétons non contrôlé par un arrêt ou un feu de circulation.

Protéger la priorité piétonne

Le fait que l'article 410¹² du Code de la sécurité routière laisse beaucoup de place à l'interprétation pourrait contribuer à cette situation regrettable.

En effet, le terme « clairement » n'étant pas défini, il ne permet pas de déterminer adéquatement ce qui constitue une intention manifeste de s'engager dans un passage pour piétons. Surtout, il laisse le fardeau, au piéton, de s'assurer que son intention est clairement manifestée. Pourtant, dans plusieurs autres provinces canadiennes, la législation en vigueur laisse moins de place à l'interprétation et elle place clairement la responsabilité de la traversée prioritaire et sécuritaire du passage pour piétons dans les mains des conducteurs. C'est le cas, par exemple, dans le Code de la route du Manitoba :

141. (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout conducteur doit ralentir ou, au besoin, arrêter son véhicule pour céder le passage :

a) au piéton qui se trouve

(i) à la bordure ou au bord de la chaussée,

(ii) dans une zone de sécurité,

adjacent au corridor pour piétons qui traverse cette chaussée, sur laquelle le véhicule s'approche de si près qu'il mettrait le piéton en danger si celui-ci s'engageait sur ce corridor;

[...]

Autre exemple canadien, la Loi sur les véhicules à moteur du Nouveau-Brunswick prévoit un article similaire au Code de la sécurité routière, mais qui retire tout élément d'interprétation :

167. Nonobstant les dispositions de l'article 165, le conducteur d'un véhicule,

¹² Code de la sécurité routière (Québec) « **410.** Lorsqu'un piéton s'engage ou manifeste **clairement** son intention de s'engager dans un passage pour piétons, le conducteur d'un véhicule routier doit immobiliser son véhicule pour lui permettre de traverser. À un tel passage, le cycliste doit également accorder la priorité aux piétons. »

a) lorsqu'il est sur le point de s'engager sur la chaussée d'une route à priorité ou de la traverser, doit céder la priorité à tout piéton qui traverse légalement la chaussée et à tout véhicule qui approche sur la route à priorité et qui est arrivé assez près pour constituer un danger imminent,

[...]

Piétons Québec recommande donc de modifier l'article 410 afin de retirer le « clairement » et de s'inspirer des autres législations canadiennes afin de protéger la priorité piétonne.

Empêcher les dépassements dangereux à l'approche d'un passage pour piétons

Également, afin de s'assurer que les piétons ont une réelle priorité aux passages pour piétons, il pourrait être intéressant de s'inspirer, à nouveau, des autres provinces canadiennes. Plusieurs législations sur la sécurité routière ont inclus des dispositions interdisant aux autres véhicules de dépasser un véhicule immobilisé à un passage pour piétons. Alors que l'on sait que c'est un comportement dangereux qui peut avoir des conséquences très graves¹³, il n'existe aucun article au Code de la sécurité routière qui en spécifie l'interdiction et cela signifie donc qu'aucune sanction ne peut être clairement appliquée. Un article, comme celui du Traffic Safety Act, Use of Highway and Rules of the Road Regulation de l'Alberta, permettrait d'enchâsser la priorité des piétons aux passages :

41. (1) A person driving a vehicle shall yield the right of way to a pedestrian crossing the roadway within a crosswalk.

(2) Where a vehicle is stopped at a crosswalk to permit a pedestrian to cross the roadway, a person driving any other vehicle that is approaching the stopped vehicle from the rear shall not overtake and pass the stopped vehicle.

[...]

Retirer l'article 446 du Code de la sécurité routière

Piétons Québec considère que l'article 446 au Code de la sécurité routière ne respecte pas l'esprit du principe de prudence :

446. À un passage pour piétons qui n'est pas situé à une intersection réglementée par des feux de circulation, un piéton doit, avant de s'y engager, s'assurer qu'il peut le faire sans risque.

Piétons Québec est d'avis que cet article vient diminuer l'obligation de céder le passage aux piétons imposée par l'article 410 du Code de la sécurité routière. En ce sens, nous considérons que le Québec devrait suivre les autres provinces canadiennes, qui établissent clairement la responsabilité des conducteurs de s'assurer de céder le passage aux piétons, en retirant l'article 446.

¹³ Hersir, Michel. (2023, Septembre). [Un chauffard qui a tué un cycliste à Longueuil en 2020 est déclaré coupable](#). Le Courrier du Sud.

Recommandations

- 2.1 Adopter promptement la modification réglementaire permettant d'imposer des points d'inaptitude lors d'infractions liées au non-respect de la priorité piétonne
- 2.2 Modifier l'article 410 du Code de la sécurité routière pour retirer toute ambiguïté sur la responsabilité du conducteur de céder le passage aux piétons
- 2.3 Ajouter un article obligeant les conducteurs à s'arrêter lorsqu'un autre véhicule est immobilisé à un passage pour piétons.
- 2.4 Retirer l'article 446 du Code de la sécurité routière

3. Rendre le principe de prudence applicable

L'énoncé du principe de prudence

Le principe de prudence a été introduit au Code de la sécurité routière en 2018 :

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 personnes à mobilité réduite, les piétons et les cyclistes.

L'usager vulnérable est, pour sa part, tenu d'adopter des comportements favorisant sa sécurité.

À plusieurs égards, le principe de prudence tel qu'énoncé au Code de la sécurité routière est inspirée des expériences française¹⁴ et belge¹⁵, qui s'inspirent elles-mêmes de la formulation employée dans la Convention de Vienne sur la circulation routière qui a été amendée en 1993 afin d'introduire le principe de prudence à l'égard des usagers plus vulnérables.¹⁶ L'énoncé québécois se démarque toutefois des autres énoncés en précisant le comportement attendu des usagers vulnérables. Ce passage est problématique pour plusieurs raisons. Tout d'abord, en faisant référence à l'usager vulnérable et il le définit comme une entité objective alors que la force de l'énoncé québécois est de maintenir le caractère relatif de la vulnérabilité des usagers de la route et de protéger notamment les occupants d'une voiture vis-à-vis les manoeuvres d'un conducteur de camion. D'autre part, cet alinéa diminue la portée du principe de prudence puisqu'il vient en quelque sorte annuler la responsabilité qui incombe à l'usager le plus susceptible de causer des blessures et des dommages de faire preuve d'une prudence accrue.

L'application du principe de prudence

Au-delà de l'énoncé de principe présenté à l'article 3.1, aucune sanction n'est associée au principe de prudence dans le Code de la sécurité routière. Ainsi, nous suggérons d'associer le principe de prudence à l'article 327¹⁷ du Code de la sécurité routière afin d'intégrer la notion de prudence accrue à l'égard des usagers plus vulnérables à la notion de prudence déjà employée dans la jurisprudence et d'ainsi définir

¹⁴ *Code de la route, Partie réglementaire, Livre IV : L'usage des voies (France)*. « **Article R 412-6.** Tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur. Celui-ci doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables. »

¹⁵ *Code de la rue, Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (Belgique)*. « **Article 10.1.1.** Tout conducteur doit régler sa vitesse dans la mesure requise par la présence d'autres usagers et en particulier les plus vulnérables. Les conditions climatiques, la disposition des lieux, leur encombrement, la densité de la circulation, le champ de visibilité, l'état de la route, l'état et le chargement de son véhicule, sa vitesse ne peut être ni une cause d'accident ni une gêne pour la circulation. »

¹⁶ *Convention de Vienne sur la circulation routière (version consolidée de 1993)*. « **Article 7.3.** Les conducteurs doivent faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des catégories d'usagers les plus vulnérables tels que les piétons et les cyclistes, et notamment les enfants, les personnes âgées et les handicapés. »

¹⁷ *Code de la sécurité routière (Québec)*. « **327.** Toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée. [...] »

avec plus de précision le comportement attendu de la personne raisonnable envers les usagers plus vulnérables.

Nous suggérons aussi d'ajouter un article 327.1 qui se lirait comme suit :

327.1 Sans restreindre la portée de l'article 327, tout conducteur, eu égard au poids et aux dimensions de son véhicule, ne faisant pas preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers plus vulnérables que lui, commet une action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes.

Fait preuve d'une prudence accrue, le conducteur d'un véhicule qui, eu égard aux circonstances, adopte une conduite préventive lui permettant d'anticiper les situations à risque, notamment en présence d'enfants, de personnes âgées et de personnes avec handicap.

Ce nouvel article viendrait compléter l'article 327, en nommant le non-respect du principe de prudence comme une action sanctionnable en vertu de l'article 327 puisqu'il s'agit d'une action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes.

La proportionnalité des sanctions

De plus, Piétons Québec est d'avis que les sanctions liées aux infractions de la route doivent être proportionnelles à la menace que ces infractions représentent pour la vie et la sécurité des usagers de la route, particulièrement à l'égard de celle d'autrui.

Au même titre que certaines infractions commises par des automobilistes sont plus fortement sanctionnées que les mêmes infractions commises par des cyclistes, par exemple aux articles 509 et 504 du Code de la sécurité routière, Piétons Québec considère qu'une telle échelle devrait être applicable aussi entre l'opération d'autres véhicules. Par exemple, les conséquences d'une infraction commise au volant d'un camion lourd ne sont pas les mêmes qu'au volant d'un véhicule de promenade. Certains types de véhicules exigent une plus grande responsabilité, particulièrement envers les personnes les plus vulnérables sur la route.

Dans cet esprit, il serait tout à fait envisageable de moduler les sanctions associées au non-respect d'un article en particulier selon le type de véhicule opéré lorsque l'infraction a été commise. Piétons Québec recommande d'ajouter des sanctions différenciées pour les personnes qui se trouvent au volant d'un camion lourd. Nous invitons aussi les parlementaires à évaluer la possibilité d'ajouter des sanctions différenciées pour les personnes qui se trouvent au volant d'un camion léger (véhicule utilitaire sport, minifourgonnette et camionnette de type *pick-up*) en raison de leur dangerosité pour les personnes qui se déplacent à pied.¹⁸

¹⁸ IIHS-HLDI. (2020, Juin). [New study suggests today's SUVs are more lethal to pedestrians than cars](#). IIHS-HLDI.

Recommandations

- 3.1 Retirer le dernier alinéa de l'énoncé du principe de prudence (article 3.1 du Code de la sécurité routière)
- 3.2 Rendre le principe de prudence applicable et son non-respect sanctionnable en l'associant à l'article 327 du Code de la sécurité routière
- 3.3 Moduler les sanctions selon le type de véhicule opéré lorsqu'une infraction est commise

4. Créer un cadre réglementaire pour des routes plus sûres

L'utilisation des appareils de contrôle automatisés

Piétons Québec est satisfait du régime de sanctions administratives pécuniaires introduit par le projet de loi. Nous sommes d'avis que ce nouveau principe permettra d'accélérer le traitement des sanctions et permettra de lever plusieurs barrières qui restreignent aujourd'hui l'installation d'un nombre plus important de systèmes de détection au Québec. Toutefois, selon Piétons Québec, plusieurs éléments prévus au projet de loi pourraient restreindre l'efficacité de la mesure.

Tout d'abord, Piétons Québec s'inquiète du contrôle centralisé des emplacements pour les systèmes de détection. Nous croyons que, dans une optique de flexibilité, donner l'autonomie à toutes les municipalités de déterminer elles-mêmes les emplacements, en fonction des diagnostics de sécurité, pour y installer des systèmes de détection permettra d'agir plus rapidement tout en se limitant aux endroits réellement problématiques. Les municipalités ont l'expertise et la connaissance du milieu pour pouvoir le faire, notamment en suivant les plans de sécurité financés par le Programme d'aide à la voirie locale. Si, c'est impossible à court terme, le législateur pourrait décider que l'article 519.80, tel qu'introduit par l'article 12 du projet de loi, détermine par règlement les emplacements où un système de détection peut être utilisé. L'introduction d'un tel règlement facilitera une plus grande flexibilité afin d'implanter ce nouveau système de façon évolutive.

Ensuite, Piétons Québec est aussi d'avis qu'il est possible de développer un cadre permettant d'établir un mécanisme régissant l'acquisition et la gestion par les municipalités des systèmes de détection. D'autres municipalités que celles de la Ville de Montréal et de Québec pourraient avoir les ressources nécessaires pour mettre en place un régime de sanctions administratives pécuniaires.

Ces deux modifications laissant plus de latitude aux municipalités faciliteraient ainsi l'augmentation du nombre d'appareils de systèmes de détection au-delà des objectifs actuellement prévus, soit environ 250 d'ici 2028¹⁹, qui, malgré cette hausse annoncée de 500% de nos appareils, nous semblent encore insuffisants. Car, on le sait, l'efficacité à changer la norme sociale de ces systèmes dépend du fait qu'ils soient en bon nombre. Un nombre juste d'appareils induit, en tant que conducteur, la crainte de recevoir une sanction, peu importe l'endroit. C'est ainsi que l'habitude de respecter la vitesse affichée en tout temps est prise et la norme sociale modifiée. En France, dans les 6 premières années d'implantation répandue de systèmes de détection, le nombre de décès sur les routes a chuté de 40%²⁰ et il est estimé qu'entre 2003 et 2012, les radars ont permis de sauver 23 000 vies.²¹ On y compte toutefois 1 radar fixe pour 10 000 véhicules sur les routes²², une proportion nettement plus élevée que celle prévue au Québec (environ 1 radar pour 28 000 véhicules)²³. C'est sans compter l'étendue du territoire québécois. En effet, alors que des pays comme l'Italie ou le Royaume-Uni ont une trentaine d'appareils de contrôle automatisés par 1000 km²,²⁴ avec les objectifs actuels, le Québec se dirige vers 0.1 appareil de contrôle automatisé par 1000 km².

¹⁹ Prost, Mathieu. (2023, Août). [Québec veut plus de radars photo, mais doit aussi revoir le traitement des constats](#). Radio-Canada.

²⁰ Agence France Presse. (2019, Septembre). [Jacques Chirac, un "révolutionnaire" de la sécurité routière](#). Le Point.

²¹ Ministère de l'Intérieur de la France. [Radars et baisse de la mortalité routière](#). Gouvernement de la France.

²² Prost, Mathieu. (2023, Août). [Québec veut plus de radars photo, mais doit aussi revoir le traitement des constats](#). Radio-Canada.

²³ Calcul effectué avec le nombre prévu de 250 radars pour 7 000 000 de véhicules immatriculés au Québec.

²⁴ Armstrong, Martin. (2019, Février). [The Countries with the Most Speed Cameras per km²](#). Statista.

Avec de telles projections, le Québec n'atteindra même pas le pire taux européen (0.2 appareil par 1000 km² en Irlande).²⁵

Finalement, les infractions ciblées par le règlement introduit à l'article 37 du projet de loi nous semblent assez limitées. Bien entendu, la demande des municipalités pour les systèmes de détection visant à faire respecter les limites de vitesse et les feux sera importante et il nous apparaît tout à fait logique que ces infractions aient été ciblées spécifiquement. Toutefois, d'autres infractions fréquentes mettant en danger les personnes se déplaçant à pied mériteraient également d'être ciblées par ce règlement. Nous pensons notamment au non-respect d'un feu vert directionnel, en vertu de l'article 364 du Code de la sécurité routière, ou à l'interdiction de virage à gauche. L'usage de ces feux, interdisant le virage à un certain moment du cycle ou pendant des périodes données, est une stratégie très utilisée pour protéger la traversée de la rue pour les usager·ère·s vulnérables. Le fait que leur non-respect puisse être constaté par un système de détection ajouterait un outil important pour favoriser les comportements sécuritaires des conducteurs.

Les infrastructures piétonnes sur le réseau routier supérieur

La Loi sur le ministère des Transports détermine, entre autres, la mission du ministère ainsi que son champ d'action. Piétons Québec est d'avis qu'en plus des attributions actuelles, le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait avoir pour responsabilité la promotion du transport actif et, plus largement, la lutte à la dépendance à l'auto solo. Pour ce faire, une modification à la Loi sur le ministère des Transports est recommandée afin d'y inscrire cette mission. D'autres lois sous la responsabilité du ministère pourraient aussi avoir à être modifiées afin de refléter cette mission.

C'est le cas de la Loi sur la voirie, laquelle détermine quelles sont les routes dont la gestion incombe au ministère des Transports et de la Mobilité durable. Plusieurs de ses routes traversent des milieux de vie, particulièrement en région, et ont un impact sur la sécurité des personnes les plus vulnérables sur les routes. Lorsqu'elles ne sont pas aménagées adéquatement, ces routes peuvent devenir très dangereuses, alors que « plus de 65 % des collisions mortelles se produisent sur le réseau sous la responsabilité du MTMD ». ²⁶ De 2011 à 2020, c'est le quart des piétons décédés qui se trouvaient sur une route numérotée au moment de la collision. Ces routes méritent d'être protégées pour éviter des tragédies comme à Saint-Flavien²⁷ ou à Saint-Lin-Laurentides²⁸, où des enfants ont perdu la vie, faute d'aménagements leur permettant de se déplacer en sécurité.

Piétons Québec est d'avis que le ministère des Transports et de la Mobilité durable doit prendre ses responsabilités sur les routes lui appartenant. Pour ce faire, il est nécessaire de modifier la Loi sur la voirie pour intégrer les trottoirs et les voies cyclables dans la définition de la route mentionnée à l'article 4 de la Loi sur la Voirie. Ce changement clarifiera la responsabilité de ces infrastructures faisant partie intégrante de la route, notamment en milieu urbanisé, qui doit incomber au gestionnaire de la route.

²⁵ Armstrong, Martin. (2019, Février). [The Countries with the Most Speed Cameras per km²](#). Statista.

²⁶ Ministère des Transports et de la Mobilité durable (2023). [Plan d'action en sécurité routière 2023-2028](#). Gouvernement du Québec.

²⁷ Lelièvre, Dominique. (2018, Mars). [La fillette de 11 ans heurtée par un véhicule est décédée](#). Agence QMI-TVA.

²⁸ Radio-Canada et La Presse Canadienne. (2021, Septembre). [Un fuyard recherché après un accident ayant causé la mort d'un adolescent à Saint-Lin](#). Radio-Canada.

La rue piétonne

De plus en plus de municipalités aménagent des rues piétonnes. Les types d'usagers (piétons, mais aussi parfois bicyclettes, trottinettes, planches à roulettes, etc.) qui ont le droit d'y circuler varient d'une rue piétonne à une autre. Dans tous les cas, malgré le fait qu'il s'agit d'une voie publique, que plusieurs usagers s'y côtoient et que des véhicules y circulent à l'occasion (livraison par exemple), le Code de la sécurité routière ne s'y applique pas. En effet, ces rues ne sont pas considérées comme un « chemin public » et ne sont pas définies au Code de la sécurité routière. De plus, des conflits et des enjeux de sécurité apparaissent entre les différents usagers de ces rues en l'absence de consignes claires de circulation pour la mobilité douce.

Nous pensons qu'il est important que le cadre réglementaire reflète la réalité de notre société. À cet égard, nous proposons que soit introduit le concept de rue piétonne au Code de la sécurité routière. À l'instar de la rue partagée qui a été incluse récemment, nous pensons que l'inclusion de la rue piétonne permettra de clarifier les usagers permis ainsi que les comportements attendus pour ces usagers sur ce type de voie publique, pour éventuellement pouvoir les encadrer. De plus, un guide pourrait être développé par le ministère des Transports et de la Mobilité durable afin de favoriser l'uniformité de leur aménagement et de leur signalisation, d'assurer l'accessibilité universelle et de favoriser une meilleure compréhension commune.

Le dégagement des intersections

Le dégagement des intersections est primordial en milieu urbain pour assurer une visibilité réciproque entre les piétons et les conducteurs. Cette visibilité réciproque permet de réduire le risque de collision.

Pour assurer la visibilité réciproque, l'article 386.4 du Code de la sécurité routière prévoit en effet que :

386. Sauf en cas de nécessité ou lorsqu'une autre disposition du présent code le permet, nul ne peut immobiliser un véhicule routier aux endroits suivants:

[...]

4° dans une intersection, sur un passage pour piétons ou pour cyclistes identifié par une signalisation appropriée et sur un passage à niveau ni à moins de 5 m de ceux-ci

[...]

Or, le Code de la sécurité routière ne mentionne pas à partir d'où commence et termine une intersection. Ainsi, il est très difficile pour les gestionnaires routiers d'appliquer ce règlement puisqu'il n'y a pas de définition claire expliquant à partir de quel élément de l'intersection le 5 mètres de dégagement doit être mesuré. Il serait utile de préciser cet article, en spécifiant que c'est à partir de la fin du rayon du trottoir que doit être calculé le 5 mètres, pour rendre plus applicable le dégagement des intersections, au bénéfice de la sécurité de tous les usagers.

Le virage à droite au feu rouge

Piétons Québec regrette que le Québec ait pris la décision d'implanter le virage à droite au feu rouge en 2003, car ce règlement augmente les risques pour les usagers de la route. Ainsi, entre 2003 et 2015, 1108

personnes ont été blessées à cause de cette mesure, incluant 37 blessés graves et 7 décès.²⁹ De plus, il faut déplorer qu'un pourcentage très élevé de conducteurs ne respectent pas les règles d'utilisation du virage à droite au feu rouge. Par exemple, plus de la moitié des conducteurs ne font pas un arrêt complet avant de tourner à droite et plusieurs s'engagent (et bloquent) le passage piétonnier afin de voir si des véhicules arrivent sur la gauche.³⁰

Lorsqu'on sait que les gains de temps et que les économies de carburants sont minimes, les conducteurs gagnent en moyenne entre 3 et 6 secondes par jour et économisent environ 2,6 litres d'essence annuellement,³¹ il y a tout lieu de questionner la pertinence d'une telle mesure qui met en péril la sécurité des piétons au quotidien.

Recommandations

- 4.1 S'assurer que le mécanisme mis en place pour les systèmes de détection permettra de les déployer en nombre suffisant
- 4.2 Modifier la Loi sur le ministère des Transports pour y ajouter la mission de promouvoir le transport actif
- 4.3 Modifier la Loi sur la voirie pour intégrer les trottoirs et les voies cyclables dans la définition de « route »
- 4.4 Introduire la rue piétonne dans le Code de la sécurité routière
- 4.5 Permettre l'application du dégagement minimum aux intersections
- 4.6 Interdire le virage à droite au feu rouge

²⁹ Burgun, I. (2016). [4 choses à savoir: piétons et virage à droite au feu rouge](#). Agence Science-Pressé.

³⁰ Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec. (2001, Décembre). [Arrêtez • Regardez • Tournez! - Évaluation des projets pilotes sur le virage à droit au feu rouge](#).

³¹ Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec. (2001, Décembre). [Arrêtez • Regardez • Tournez! - Évaluation des projets pilotes sur le virage à droit au feu rouge](#).

5. Réduire les comportements dangereux

Les amendes pour certains comportements dangereux

Piétons Québec se réjouit que le projet de loi prévoit de hausser les sanctions pour plusieurs comportements mettant en danger la sécurité des personnes vulnérables sur la route, notamment pour le non-respect de la priorité piétonne et pour les excès de vitesse. Nous croyons cependant qu'il serait possible de bonifier le projet de loi en haussant les sanctions pour d'autres comportements dangereux et pour lesquels les sanctions sont actuellement plutôt faibles par rapport aux risques pour la sécurité d'autrui.

L'interblocage est un problème récurrent au point où des opérations policières portant spécifiquement sur l'enjeu doivent être menées afin de régler ce problème.³² C'est un comportement particulièrement dangereux pour les automobilistes eux-mêmes, mais également pour les autres personnes qui font usage de la route comme celles qui se déplacent à vélo ou à pied. En ce sens, nous considérons que de hausser la sanction applicable à l'article 366 du Code de la sécurité routière, en l'ajoutant aux sanctions prévues à l'article 510, lancerait un signal clair en faveur de la mobilité active et de la sécurité des plus vulnérables sur la route.

Nous considérons qu'il devrait en être de même pour les automobilistes qui se stationnent sur un passage pour piétons, comme prévu à l'article 386 du Code de la sécurité routière, et que ce comportement devrait aussi être sanctionné en vertu de l'article 510.

Conduire sur un trottoir n'est pas un comportement acceptable. Ce comportement met en danger la vie, pourtant celui-ci est passible d'une amende de seulement 100\$ à 200\$. Nous considérons qu'une telle infraction devrait être rehaussée et être incluse aux autres infractions sanctionnées en vertu de l'article 510 du Code de la sécurité routière.

La conduite sans permis de conduire

Au Québec, conduire sans être titulaire d'un permis de conduire valide est passible d'une amende de 300\$ à 600\$. Cette amende est de 1 500\$ à 3 000\$ si le permis a été suspendu à la suite d'une condamnation pour conduite affaiblie. Pourtant, dans d'autres juridictions, les sanctions en cas de conduite sans être titulaire d'un permis de conduire valide sont beaucoup plus graves. En France, par exemple, les sanctions comprennent une peine d'emprisonnement d'un an et 15 000€ d'amende.³³ Plus près de nous, en Ontario, une telle infraction est passible d'une amende d'au moins 1 000\$ et d'au plus 5 000\$ et d'un emprisonnement d'au plus six mois, ou d'une seule de ces peines.³⁴ Alors que des personnes se permettent

³² Ouellette-Vézina, Henri. (2023, Mars). [Abords du pont Jacques-Cartier : Le SPVM s'attaque au blocage « récurrent » d'intersections](#). La Presse.

³³ *Code de la route, Partie législative, Livre II : Le conducteur (France)*. « **Article L221-2**. Le fait de conduire un véhicule sans être titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende. [...] »

³⁴ *Code de la route (Ontario)*. « **53 (1)**. Quiconque conduit un véhicule automobile ou un tramway sur une voie publique alors que son permis de conduire est suspendu en vertu d'une loi de la Législature ou d'un règlement pris en application d'une telle loi, est coupable d'une infraction et passible, sur déclaration de culpabilité : a) d'une amende d'au moins 1 000 \$ et d'au plus 5 000 \$, à la première infraction; b) d'une amende d'au moins 2 000 \$ et d'au plus 5 000 \$, à chaque infraction subséquente, et d'un emprisonnement d'au plus six mois, ou d'une seule de ces peines. »

encore aujourd'hui de conduire sans permis de conduire valide, causant la mort d'innocentes victimes, il nous apparaît évident qu'il faut rehausser les sanctions pour la conduite sans permis de conduire, notamment, en y associant une peine d'emprisonnement.

La gradation des sanctions pour conduite mettant en péril la vie ou la sécurité des personnes

Plusieurs comportements inacceptables en société connaissent une gradation des sanctions. Une voie de fait, par exemple, sera sanctionnée différemment selon qu'elle n'occasionne pas de blessures, cause des lésions ou mène à la mort. Piétons Québec considère que la conduite mettant en péril la vie, comme mentionné à l'article 327, doit être assujettie à des sanctions pénales en cas de conséquences selon une gradation similaire à celles présentes dans le Code criminel du Canada afin de combler un vide juridique.

Cette gradation devra être reflétée par l'ajout d'un article, après l'article 512, sanctionnant l'article 327 selon son propre régime, dont nous laisserons la prérogative au législateur d'établir les sanctions pénales applicables en vertu du Code de la sécurité routière :

512.0.0.1. Quiconque contrevient à l'article 327 commet une infraction et est passible de (*Sanctions à déterminer*).

Toutefois, si l'infraction cause ainsi des lésions corporelles à une autre personne l'amende est alors de (*Sanctions à déterminer*).

En outre, si l'infraction cause ainsi la mort d'une autre personne, de (*Sanctions à déterminer*).

Cette gradation permettrait non seulement d'établir des montants d'amende plus élevés en fonction de la conséquence de la conduite dangereuse, mais aussi d'y associer des points d'inaptitude plus élevés, ainsi que d'autres conséquences que le législateur trouvera appropriées et proportionnées (par exemple: saisie du véhicule, suspension du permis de conduire, etc.). Conduire implique une grande responsabilité et exige d'être à 100% appliqué à cette tâche. Piétons Québec est d'avis qu'un comportement d'un conducteur mettant en péril la vie ou la sécurité des personnes, causant des blessures ou le décès d'une personne qui se déplace à pied, en particulier d'un enfant, doit être sanctionné même s'il n'y a aucune intention criminelle.

Cette mesure permettrait d'éviter des situations, comme celle de l'absence de sanction appliquée pour la distraction causant la mort de Jules Boutin, 13 ans, pour laquelle la conductrice n'a pas été sanctionnée, ni en vertu du Code de la sécurité routière ni du Code criminel du Canada.³⁵

Le taux d'alcoolémie

Selon l'Association pour la santé publique du Québec, « presque chaque jour, au Québec, il y a un décès ou un blessé grave lié à la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool » et « le risque d'être impliqué dans un accident mortel est multiplié de 4 à 6 fois avec un taux d'alcool dans le sang qui dépasse 0,05 ». ³⁶

³⁵ Coursoi, Maxime. (2021, Septembre). [Mort de Jules Boutin: pas d'accusation au criminel](#). L'Info du Nord - Sainte-Agathe.

³⁶ Association pour la santé publique du Québec. (2023, Juillet). [5 raisons de viser 0,05 ou moins lors de la conduite](#).

C'est pourquoi Piétons Québec se range derrière leur recommandation d'imposer des sanctions pénales immédiates au-delà d'un taux d'alcoolémie de 0,05.³⁷

Recommandations

- 5.1 Rehausser l'amende pour l'interblocage
- 5.2 Rehausser l'amende pour l'interdiction de rouler sur le trottoir
- 5.3 Rehausser les sanctions pour la conduite sans permis de conduire
- 5.4 Introduire des sanctions pénales pour le non-respect de l'article 327 causant blessures ou décès
- 5.5 Imposer des sanctions au-delà d'un taux d'alcoolémie de 0,05

³⁷ Association pour la santé publique du Québec. (2022, Mars). [Commentaires sur le Projet de loi n°22 : le 0.08 ne tient plus la route.](#)

Bibliographie

Adminaité-Fodor, D., Carson, J. et Jost, G. [Ranking EU Progress on Road Safety. European Transport Safety Council.](#) p.31-34.

Agence France Presse. (2019, Septembre). [Jacques Chirac, un "révolutionnaire" de la sécurité routière.](#) Le Point.

Agence QMI. (2022, 23 février). [Verglas: plus de 130 appels pour des chutes à Montréal et Laval.](#) TVA Nouvelles.

Armstrong, Martin. (2019, Février). [The Countries with the Most Speed Cameras per km².](#) Statista.

Association pour la santé publique du Québec. (2018, Février). [0,05... par prudence, pour la vie!.](#)

Association pour la santé publique du Québec. (2022, Mars). [Commentaires sur le Projet de loi n°22 : le 0.08 ne tient plus la route.](#)

Banque de données des statistiques officielles sur le Québec. (2021). [Estimations de la population selon l'âge et le sexe. Québec. 1er juillet 1971 à 2021.](#)

Banque de données des statistiques officielles sur le Québec. (2021). [Nombre de titulaires d'un permis de conduire ou d'un permis probatoire selon le sexe et l'âge. Québec et régions administratives.](#)

Bérubé, N. (2022, 5 mars). [« On a effacé dix années de gains ».](#) La Presse.

Carrier, C.-É. (2021, 5 juin). [Tous piétons! » : S'interroger sur la vulnérabilité du piéton.](#) Le Devoir.

Chapdelaine, B. (2020, 6 mars). [Moins de chutes sur la neige ou la glace que l'hiver dernier.](#) Radio-Canada.

Commission des normes de l'équité et de la santé du travail. (2019). [Chutes de même niveau: un risque présent dans tous les milieux de travail.](#) Prévention au travail. 47p.

Coursol, Maxime. (2021, Septembre). [Mort de Jules Boutin: pas d'accusation au criminel.](#) L'Info du Nord - Sainte-Agathe.

Deschênes, É. (2020, 6 mars) [Décès d'Anaïs Renaud à Saint-Flavien : la coroner rend publiques ses recommandations.](#) Le Peuple de Lotbinière.

Gagné, M., Lavoie, M., Morency, P. et Robitaille, É. (2017, Février). [Portrait des décès et des hospitalisations attribuables aux traumatismes routiers au Québec.](#) Institut national de santé publique du Québec.

Héroux, L.-B. et Blouin, M.-O. (2018, Février). [De la révision du CSR à une vision zéro en sécurité routière.](#) Piétons Québec.

Hersir, Michel. (2023, Septembre). [Un chauffard qui a tué un cycliste à Longueuil en 2020 est déclaré coupable.](#) Le Courrier du Sud.

IIHS-HLDI. (2020, Juin). [New study suggests today's SUVs are more lethal to pedestrians than cars.](#) IIHS-HLDI.

Institut national de santé publique du Québec. (2020). [Aides à la mobilité motorisées.](#)

International Transport Forum. (2019.) [Road safety annual report 2019](#). OECD. p.32-33.

La Presse Canadienne (2020, 4 mai). [Mort d'un cycliste entré en collision avec un piéton](#). Radio-Canada.

Lapointe, D. (2020, 9 juillet). [Accident impliquant une adolescente sur la piste multifonctionnelle du boulevard Marie-Victorin : des parents souhaitent l'adoption de mesures sécuritaires pour ralentir les cyclistes](#). La Relève.

Laumet, S. (2018, 3 juillet). [Burden of proof - How vehicle-first laws curb cycling levels](#). Urban independence, Bike Citizens.

Lelièvre, Dominique. (2018, Mars). [La fillette de 11 ans heurtée par un véhicule est décédée](#). Agence QMI-TVA.

Lesiack, K. et Tancrede, X. (2021, Juin). [Découvrir l'approche vision zéro en sécurité routière](#). Piétons Québec.

Loo, B., et Tsui, K. (2009). *Pedestrian Injuries in an Ageing Society: Insights from Hospital Trauma Registry*. The Journal of trauma, 66, 1196-1201.

Martin, Stéphanie. (2021, Février). [La grande majorité des rues de Québec à 30 km/h en 2021](#). Le Journal de Québec.

Ministère de l'Intérieur de la France. [Radars et baisse de la mortalité routière](#). Gouvernement de la France.

Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec. (2015). [Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain](#). Gouvernement du Québec.

Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec. (2018). [Politique de mobilité durable - Cadre d'intervention en sécurité routière](#). Gouvernement du Québec.

Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec. (2023). [Plan d'action en sécurité routière 2023-2028](#). Gouvernement du Québec.

Ministère des Travaux Publics de Nouvelle-Écosse. (2012). [Foire aux questions sur les zones scolaires plus sécuritaires](#). Gouvernement de Nouvelle-Écosse.

Ministre des Transports du Québec. (2020, 3 août), [Arrêté numéro 2020-14 du ministre des Transports en date du 3 août 2020](#). Gouvernement du Québec.

Morasse, Marie-Ève. (2022, Octobre). [Données de la Fondation CAA-Québec | À 70 km/h dans une zone scolaire](#). La Presse.

Néron, J.-F. (2016, 12 juillet). [Fauchée par un... vélo](#). Le Soleil.

Organisation mondiale de la santé. (2021, Octobre). [Plan mondial pour la décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030](#). Organisation des Nations unies.

Ouellette-Vézina, Henri. (2023, Mars). [Abords du pont Jacques-Cartier : Le SPVM s'attaque au blocage « récurrent » d'intersections](#). La Presse.

Prost, Mathieu. (2023, Août). [Québec veut plus de radars photo, mais doit aussi revoir le traitement des constats](#). Radio-Canada.

Radio-Canada et La Presse Canadienne. (2021, Septembre). [*Un fuyard recherché après un accident ayant causé la mort d'un adolescent à Saint-Lin*](#). Radio-Canada.

Radio-Canada. (2023, Mai). [*Maintien des quartiers à 30 km/h à Trois-Rivières*](#). Radio-Canada.

Société de l'assurance automobile du Québec. (2019). [*Rapport du comité d'experts sur la sécurité des piétons*](#). Gouvernement du Québec.

Société de l'assurance automobile du Québec. (2021). [*Mission et mandats*](#). Gouvernement du Québec.

Statistique Canada. (2016). [*Recensement de la population de 2016*](#). Gouvernement du Canada.

Venne, J.-F. (2021, 5 juin). [*« Tous piétons! » : Sale temps pour les piétons*](#). Le Devoir.

Textes de loi cités

[*Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière*](#). Belgique.

[*Code criminel*](#). LRC, chapitre C-46. Canada.

[*Code de la route*](#). CPLM, chapitre H60. Manitoba.

[*Code de la route*](#). France.

[*Code de la route*](#). LRO, chapitre H.8. Ontario.

[*Code de la sécurité routière*](#). RLRQ, chapitre C-24.2. Québec.

[*Convention de Vienne sur la circulation routière*](#). Collection des traités. Organisation des Nations Unies.

[*Loi sur la santé et la sécurité du travail*](#). RLRQ, chapitre S-2.1. Québec.

[*Loi sur la voirie*](#). RLRQ, chapitre V-9. Québec.

[*Règlement encadrant l'établissement des zones scolaires et définissant la période scolaire*](#). RLRQ, chapitre C-24.2, r.24.01. Québec.

[*Règlement sur les points d'inaptitude*](#). RLRQ, chapitre C-24.2, r.37. Québec.

[*Traffic Safety Act, Use of Highway and Rules of the Road Regulation*](#). Alta Reg, 304. Alberta.

présenté par:

PIÉTONS QUÉBEC

pietons.quebec
info@pietons.quebec



460, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 505
Montréal, Québec H3B 1A7
514 934 0002