

CTE-015M
C.P. PL 48

Loi modifiant principalement
le Code de la sécurité routière

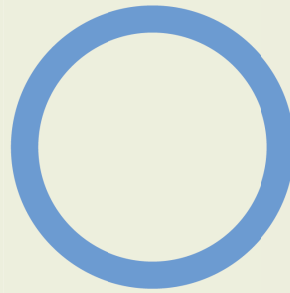
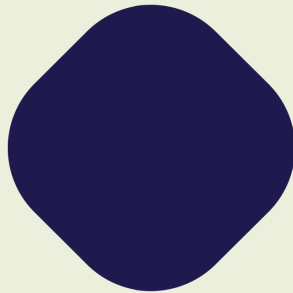
Projet de loi n° 48

Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière

Mémoire



**Accès
transports
viables**



Centre culture et environnement

Frédéric Back

870 avenue de Salaberry, bureau 303

Québec (Québec)

G1R 2T9

Téléphone: 418-648-1242

Courriel : aces@transportsviables.org

Site : www.transportsviables.org

Coordination

Pineau-Lemieux, Angèle

Recherche et rédaction

Gagné, Marie-Soleil

Nocquard, Sylvain

Chamberland, Maxime

Minguy, Marie-Gabrielle



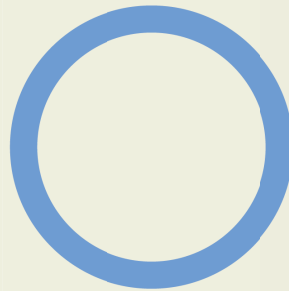
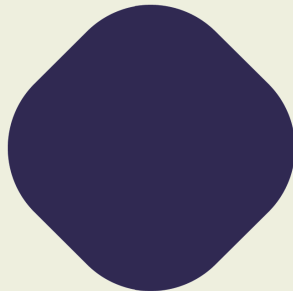
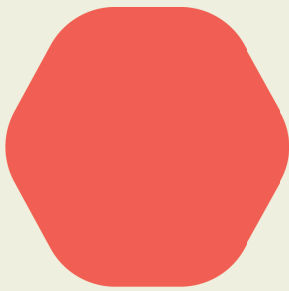
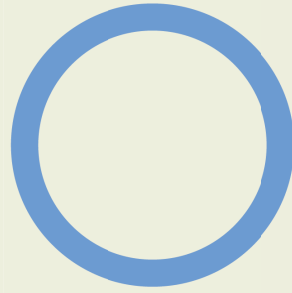
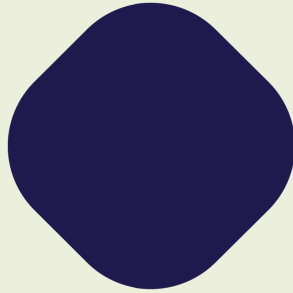
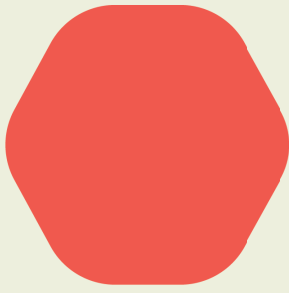
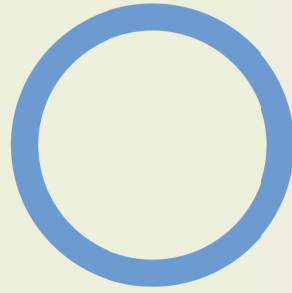
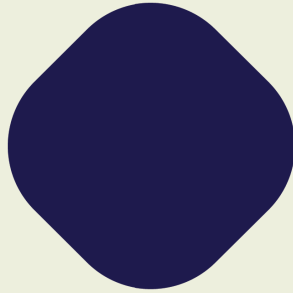
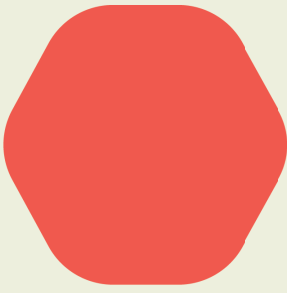


Table des matières

Table des matières	3
À propos	5
Synthèse des recommandations	6
Préambule	8
Un bilan piéton qui s'alourdit et des parts modales insuffisantes en matière de mobilité active	8
Un Code qui doit être accompagné des leviers nécessaires à son application	10
Chapitre 1 – Prioriser les usagères et usagers les plus vulnérables	11
La vision zéro	11
Manque de mesures visant à favoriser la mobilité durable	14
La perspective féministe intersectionnelle	14
La pyramide de vulnérabilité	16
Modifications légales permettant l'application de la pyramide de la vulnérabilité	18
Le principe de prudence	22
Modifications légales permettant l'application du principe de prudence	22
Chapitre 2 - Garantir la sécurité et la protection des usagères et usagers les plus vulnérables	25
Réduire la vitesse des véhicules	25
Interdire le virage à droite au feu rouge	29
Sécuriser les corridors scolaires	30
Modifications légales permettant de protéger les élèves sur le chemin de l'école	32
Chapitre 3 - Favoriser la mobilité active en augmentant son efficacité	34
Augmenter les parts modales de la mobilité active	34
Modifications légales permettant de favoriser l'efficacité de la mobilité active	36



Chapitre 4 - Moderniser le Code de la sécurité routière en bonifiant son vocabulaire	38
Conclusion	39
Références	41



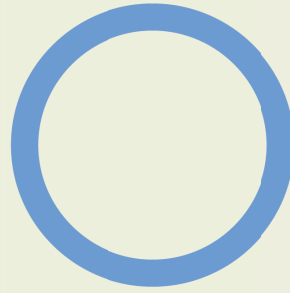
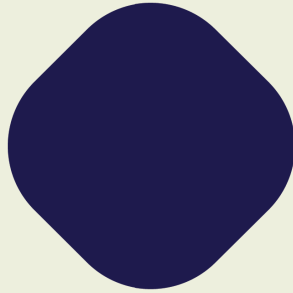
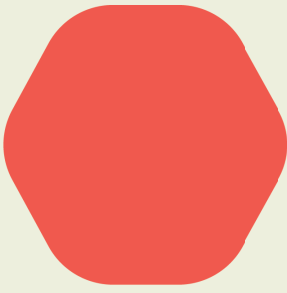
À propos

Accès transports viables est un organisme à but non lucratif ayant pour mission de défendre les droits des utilisatrices et utilisateurs des transports collectifs (transport en commun, covoiturage, autopartage) et actifs (marche, vélo), ainsi que de promouvoir la mobilité durable dans les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches.

Régulièrement, l'organisme documente et intervient sur divers dossiers publics en lien avec les transports et l'urbanisme dans ces deux régions.

Accès transports viables œuvre aussi à la sensibilisation et la mobilisation en faveur de la mobilité durable, autant par des campagnes de promotion que des activités d'éducation.

Enfin, que ce soit par la réalisation de plans de déplacement ou par des mandats d'intervention dans les milieux, Accès transports viables contribue à la création d'environnements favorables à la mobilité durable.



Synthèse des recommandations

Chapitre 1 - Prioriser les usagères et usagers les plus vulnérables

Recommandation 1 :

Intégrer des modifications visant non seulement à sanctionner davantage les comportements dangereux, mais aussi et surtout à favoriser la mobilité durable en augmentant son efficacité.

Recommandation 2 : Renforcer la priorité piétonne au passage piéton en modifiant l'article 410 par le retrait du terme « clairement ».

Recommandation 3 : Supprimer l'article 446 du Code de la sécurité routière.

Recommandation 4 : Modifier l'ambiguïté entourant les distances raisonnables de dépassement sur une vélorue à l'article 496.3.

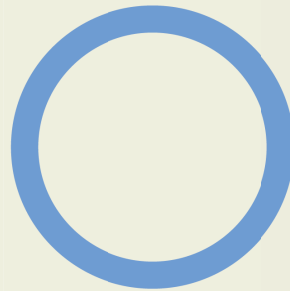
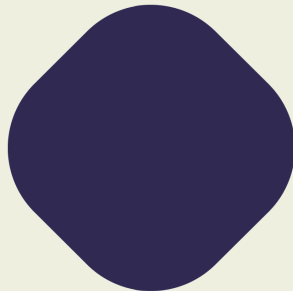
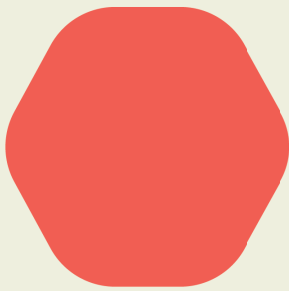
Recommandation 5 : Rendre la circulation cycliste « prioritaire » et non simplement « favorisée » sur la vélorue en modifiant sa définition à l'article 4.

Recommandation 6 : Clarifier la définition du principe de prudence en retirant le dernier alinéa de l'article 3.1.

Recommandation 7 : Doter le principe de prudence de leviers d'application en l'association à l'article 327 du Code de la sécurité routière et en rendant son non-respect sanctionnable.

Recommandation 8 : Adopter promptement la modification réglementaire permettant d'imposer des points d'inaptitude lors d'infractions liées au non-respect de la priorité piétonne.

Recommandation 9 : Moduler la sévérité des sanctions proportionnellement à la dangerosité du véhicule.



Chapitre 2 - Garantir la sécurité et la protection des usagers et usagers les plus vulnérables

Recommandation 10 : Faire du 30 km/h la norme et du 50 km/h l'exception en agglomération.

Recommandation 11 : Interdire le virage à droite au feu rouge aux véhicules routiers.

Recommandation 12 : Transformer le concept de zone scolaire en corridor scolaire, permettant de créer des secteurs protégés étendus, favorisant la mobilité active sécuritaire en tout temps et tout le long du cheminement vers l'école.

Recommandation 13 : Modifier, par voie réglementaire, la période d'application de la zone scolaire et du corridor scolaire en l'étendant « 24 heures par jour, 7 jours par semaine, 365 jours par année ».

Recommandation 14 : Faire de l'aménagement sécuritaire des zones et corridors scolaires une obligation en faisant du guide d'application élaboré une référence minimale obligatoire.

Chapitre 3 - Favoriser la mobilité active en augmentant son efficacité

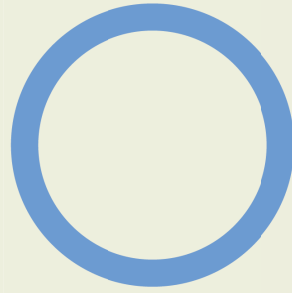
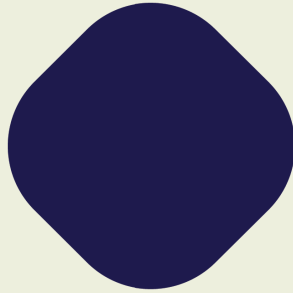
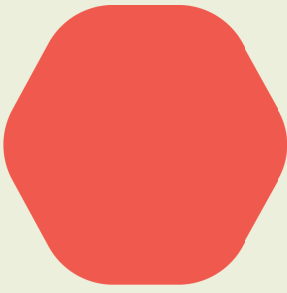
Recommandation 15 : Permettre aux cyclistes de traiter les arrêts comme des cédez-le-passage.

Recommandation 16 : Permettre la traversée de la chaussée en diagonale aux intersections lors des phases piétonnes entièrement protégées.

Chapitre 4 - Moderniser le Code de la sécurité routière en bonifiant son vocabulaire

Recommandation 17 : Ajouter une définition de la rue piétonne à l'article 4.

Recommandation 18 : Inscrire le feu pour cyclistes dans le Code de la route et clarifier le comportement attendu.



Préambule

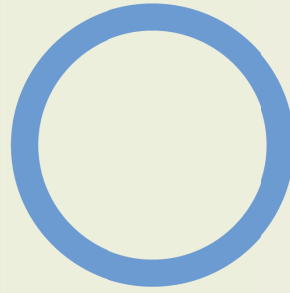
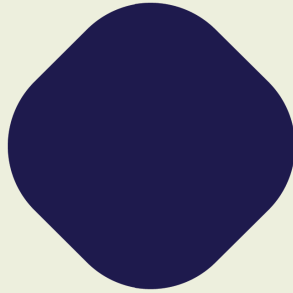
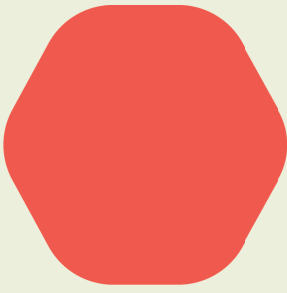
Un bilan piéton qui s'alourdit et des parts modales insuffisantes en matière de mobilité active

Le Code de la sécurité routière s'est progressivement bonifié à travers le temps, à coup de révisions et de règlements. Quoiqu'il faille bien s'adapter aux nouvelles tendances et contextes dans une société en constante évolution, nous considérons qu'il peut être hasardeux de ne pas avoir une vision globale et complète des enjeux liés à la sécurité routière. Entre l'émergence de nouvelles mobilités douces, le vieillissement de la population, la prolifération des véhicules lourds et la transition socio-écologique à opérer, nous constatons que les défis sont grands.

Or, le Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a un vaste appareil législatif pour s'appuyer afin d'assurer une meilleure cohérence avec les autres lois et règlements, et au sein même du Code, entre autres la Politique de mobilité durable - 2030, le Programme national de santé publique 2015-2025, le Plan d'action de développement durable 2023-2028, les orientations gouvernementales en aménagement du territoire ou les plans d'action ministériels en sécurité routière.

Alors que la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) a dévoilé, en 2022, le pire bilan routier des 15 dernières années pour les personnes piétonnes, il nous apparaît essentiel que le projet de loi n°48 contribue à rectifier le tir et à mener des actions concrètes afin d'assurer la sécurité de toutes les personnes piétonnes sur nos routes, tout en favorisant l'essor des transports actifs.

En effet, le bilan routier de la SAAQ dresse en effet un portrait désastreux, avec une augmentation du nombre de personnes piétonnes décédées de 22,7



% par rapport à la moyenne de 2017 à 2021¹. On sait d'ailleurs qu'en moyenne une personne piétonne meurt tous les 5 jours au Québec² et que « depuis 10 ans, ce sont plus de 27 000 personnes qui ont été blessées et 650 personnes qui sont décédées, dont près de 75% à l'extérieur de la région de Montréal, alors qu'elles se déplaçaient à pied »³.

Par ailleurs, les parts modales en matière de mobilité active sont largement insuffisantes pour atteindre les objectifs du Plan pour une économie verte 2030 et de la Politique de mobilité durable 2030.

Le Québec ne dispose toujours pas de portrait national des parts modales de l'auto solo, du transport collectif, du vélo ou la marche⁴. Cependant, les enquêtes Origine-Destination dont disposent les agglomérations nous permettent tout de même de noter que la part modale des transports actifs est largement inférieure à celle de l'automobile individuelle. Par exemple, en 2017, l'automobile demeurait de loin le mode le plus utilisé dans la région Québec-Lévis, avec seulement 9,2 % des déplacements s'effectuant à la marche et 1,2% à vélo⁵.

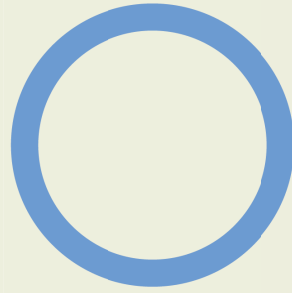
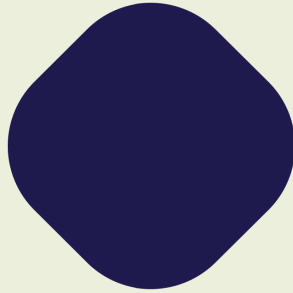
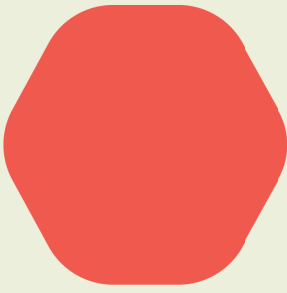
¹ Piétons Québec. (2023). *Le pire bilan routier pour les piétons des 15 dernières années*. <https://www.pietons.quebec/communique-presse/2023/pire-bilan-routier-pour-les-pietons-15-dernieres-annees>

² Piétons Québec et Accès transports viables. (2024). *Pour le droit des enfants de marcher en sécurité*. <https://www.marcherensecurite.com/>

³ Ibid.

⁴ Les Indicateurs. (2022). *Part modale des modes de mobilité durable – Les indicateurs du bien-être au Québec*. <https://indicateurs.quebec/indicateurs/part-modale-des-modes-de-mobilite-durable>

⁵ Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis, Communauté métropolitaine de Québec, Ville de Québec et Ville de Lévis. (2019). *Enquête Origine-Destination 2017 sur la mobilité des personnes dans la région de Québec-Lévis – Sommaire des résultats de l'Enquête-ménages*, p.195



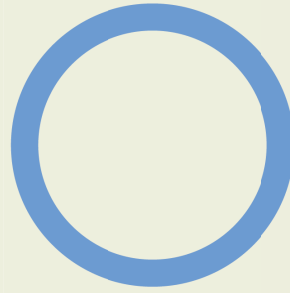
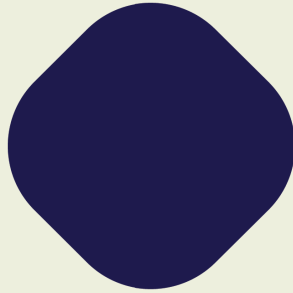
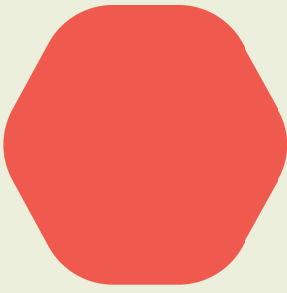
La révision du Code de la sécurité routière est donc une occasion de favoriser les déplacements actifs, en les sécurisant, mais aussi en augmentant leur efficacité.

Un Code qui doit être accompagné des leviers nécessaires à son application

Pour que la révision du Code de la sécurité routière ait un réel impact et permette d'atteindre les objectifs du Plan d'action en sécurité routière, il est essentiel que les modifications législatives qui y sont apportées aient des leviers d'application, notamment la mise en place d'aménagement favorisant la sécurité des déplacements en transport actif.

Il n'est pas suffisant de rédiger de bonnes lois si celles-ci ne font pas l'objet d'une application réelle, notamment par l'entremise de sanctions, et si elles ne s'accompagnent pas d'une forte sensibilisation. Par exemple, le respect du passage piéton est inscrit au Code de la sécurité routière, mais il est largement non respecté.

Il est donc impératif de se doter des leviers d'actions pour que les lois inscrites au Code soient réellement appliquées et respectées. Par ailleurs, il est important de souligner que dans une perspective de Vision zéro, les aménagements sont aussi d'une grande importance pour assurer la sécurité de toutes les personnes sur nos routes. Par exemple, la décision de mettre une traversée piétonne sur une route du réseau supérieur dans un périmètre urbain ne devrait pas se limiter à analyser si les débits actuels le « justifient », mais plutôt considérer l'aménagement qui offrira la plus grande protection pour les usagers et usagères des mobilités que nous souhaitons encourager, notamment les transports actifs.



Chapitre 1 – Prioriser les usagères et usagers les plus vulnérables

La Vision zéro

Comme plusieurs parties prenantes, Accès transports viables se réjouit de voir le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, dont découle le présent projet de loi n°48, enraciner ses actions d'intervention en sécurité routière sur la Vision zéro.

Cette approche, qui a émergé en Suède à la fin des années 1990, a pour objectif de créer des environnements qui réduisent les risques et la gravité des collisions entre les personnes piétonnes ou cyclistes et les véhicules motorisés. L'objectif ultime est de viser, comme l'indique le nom, zéro blessés graves ou décès sur les routes.

La Vision zéro est un processus global d'amélioration continue de la sécurité routière qui pose pour principe qu'il est inacceptable que des personnes meurent ou soient blessées gravement sur la route. Il s'agit d'une approche préventive qui suppose que l'on doit prioriser la sécurité des usagères et usagers les plus vulnérables, notamment par les aménagements urbains mis en place.

Plusieurs grands principes de la Vision zéro, tels que la responsabilité partagée, l'importance des aménagements, ainsi que la vulnérabilité et la faillibilité des usagères et usagers, se retrouvent d'ailleurs dans le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 (voir figure 1).

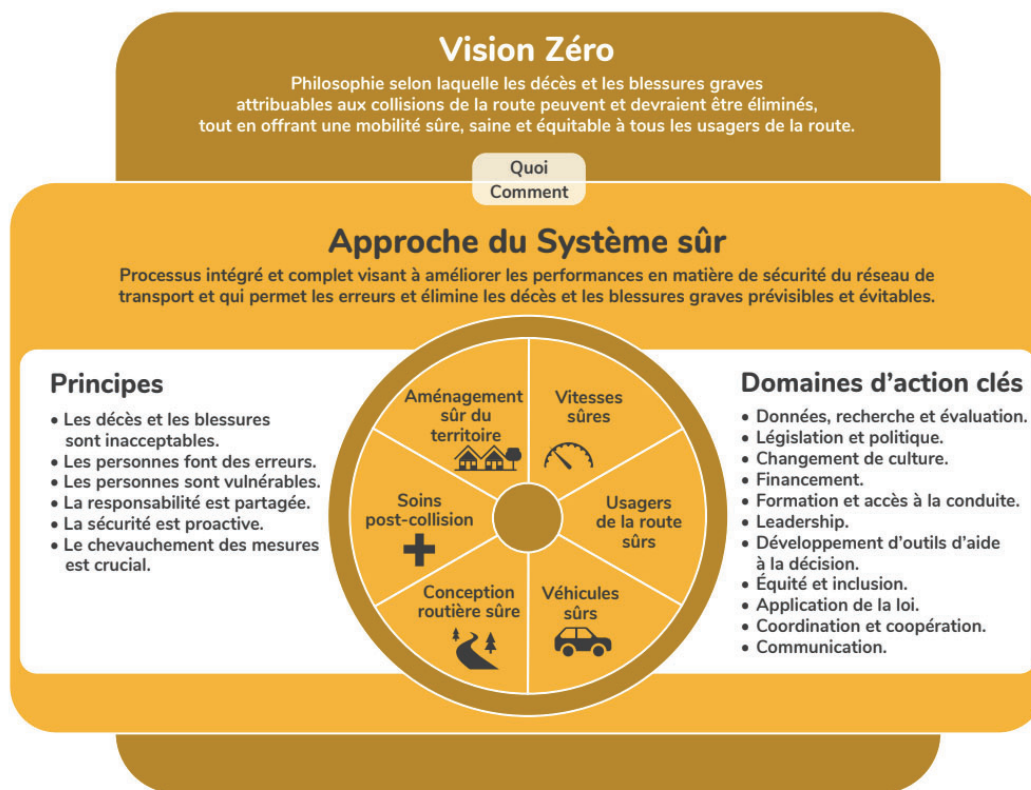
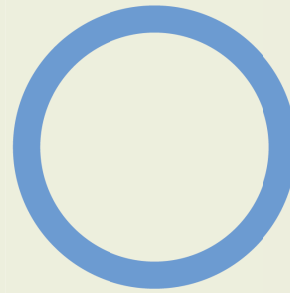
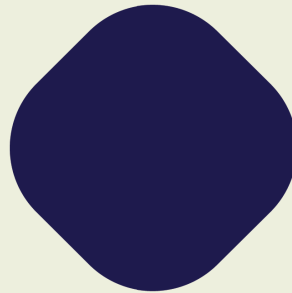
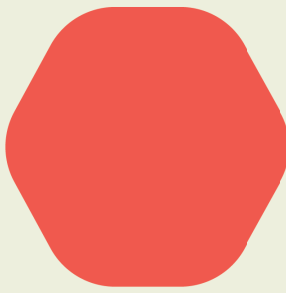
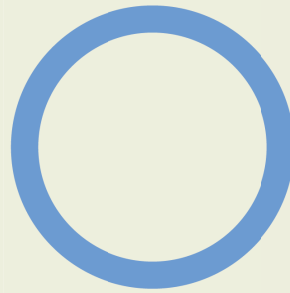
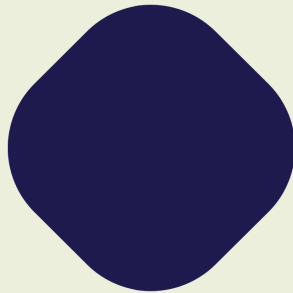
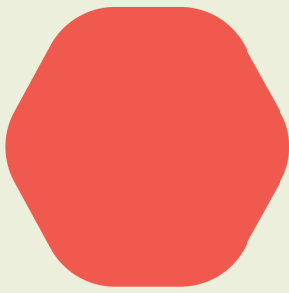


Figure 1 : Représentation de la Vision Zéro dans le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028⁶

En effet, la différence majeure entre l'approche Vision zéro et l'approche dite « traditionnelle » de sécurité routière tient notamment dans la responsabilité partagée et la priorisation des causes systémiques des collisions. Le tableau en figure 2 illustre ces distinctions.

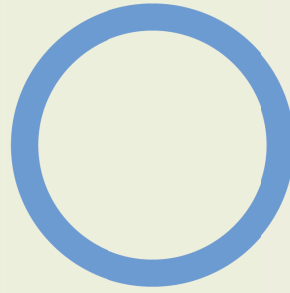
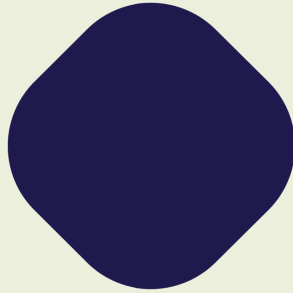
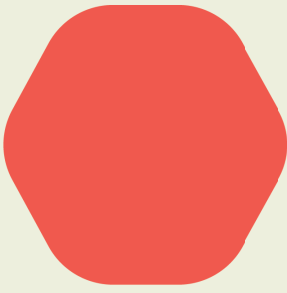
⁶ Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD). (2023). *Plan d'action en sécurité routière 2023-2028*, page 7. <https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/plan-action-securite-routiere>



Approche Vision zéro	Approche traditionnelle
Se concentre sur les décès et collisions graves	Se concentre sur toutes les collisions
Reconnaît que les êtres humains sont faillibles et vulnérables et que le code de la sécurité routière n'est donc pas parfaitement respecté	Suppose un comportement humain parfait et donc un respect total du code de la sécurité routière
Partage la responsabilité entre les personnes qui conçoivent, gèrent, utilisent et prennent des décisions entourant les systèmes routiers	Place la responsabilité sur les utilisatrices et utilisateurs des systèmes routiers
Utilise une approche globale et systémique	Priorise les lieux accidentogènes (dits black spots)

Mises en pratique dans un plan ou une stratégie de sécurité routière, les notions d'approche globale et de priorisation des causes systémiques des collisions impliquent de :

- d'abord privilégier la mobilité durable et, conséquemment, réduire le nombre d'automobiles sur les routes et donc l'exposition au risque;
- mettre en place des aménagements qui permettent de protéger les plus vulnérables et de réduire la vitesse de circulation des véhicules motorisés;
- concevoir des véhicules permettant de réduire le nombre de collisions ou la gravité des collisions;
- sensibiliser les utilisatrices et utilisateurs des systèmes routiers;
- former, contrôler et sanctionner;
- porter des équipements de protection individuelle, tels que des casques de vélo ou du matériel réfléchissant.



L'ordre de priorité est très important. En effet, l'idée fondamentale de la Vision zéro, c'est de s'intéresser d'abord aux causes systémiques des collisions comme l'aménagement des rues ou la surprésence de l'automobile. L'éducation, la répression et la sensibilisation individuelle ont un rôle à jouer dans l'amélioration de la sécurité routière, mais de moindre importance.

Manque de mesures visant à favoriser la mobilité durable

Malheureusement, le manque de mesures visant expressément à favoriser la mobilité durable constitue, selon nous, de la grande faiblesse du 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.*

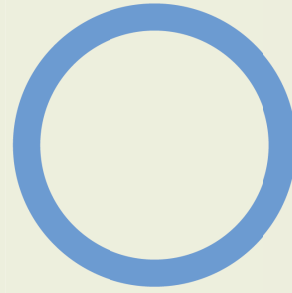
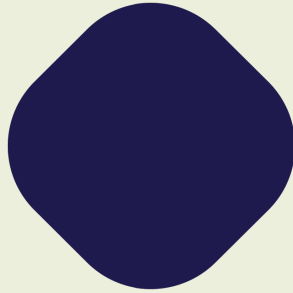
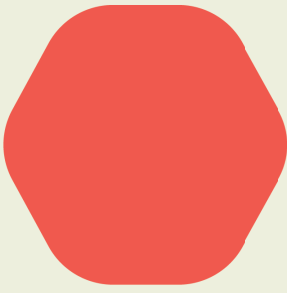
En effet, un Code de la sécurité routière porte inévitablement davantage sur le contrôle et la sanction, mais il nous apparaît que le projet de loi n°48 passe à côté de l'opportunité d'introduire un changement de paradigme, qui viserait directement à favoriser l'efficacité des modes durables et tout particulièrement des modes actifs comme la marche ou le vélo.

Le chapitre 3 du présent mémoire détaille différentes mesures qui permettraient de pallier cette lacune importante.

Recommandation 1 : Intégrer des modifications visant non seulement à sanctionner davantage les comportements dangereux, mais aussi et surtout à favoriser la mobilité durable en augmentant son efficacité.

La perspective féministe intersectionnelle

Toutes et tous ne sont pas égaux et égaux en matière de mobilité. Le revenu, l'âge, l'origine, le genre et les handicaps visibles ou invisibles, entre autres,

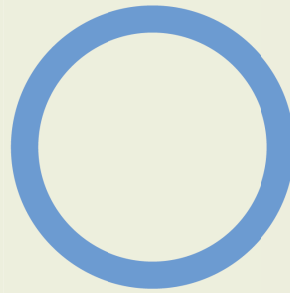
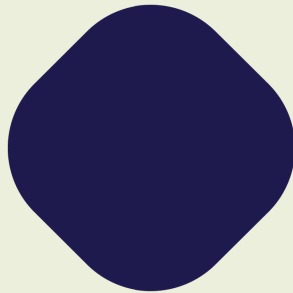
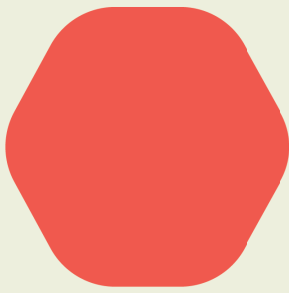


impactent la mobilité des personnes. Par exemple, les études démontrent que les personnes à faible revenu, qui ont un plus faible accès à l'automobile, habitent plus souvent près d'autoroutes en milieu urbain, et donc de secteurs accidentogènes qui ne sont pas à échelle humaine. Une grande proportion des personnes à faible revenu, mais aussi des personnes âgées ou des enfants sont captives des modes actifs et collectifs, ce qui les rend plus vulnérables aux accidents de la route.

C'est pourquoi Accès transports viables recommande la prise en compte des inégalités persistantes entre les femmes et les hommes dans une perspective intersectionnelle dans la réalisation de projets d'aménagements urbains et la mise en place de nouvelles politiques publiques. À ce titre, nous recommandons l'application de l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) qui est une approche reconnue par les gouvernements du Québec (ADS) et du Canada (ACS+). Formellement inscrite comme outil de gouvernance dans la politique gouvernementale pour garantir l'égalité entre les femmes et les hommes, l'ADS+ consiste à enfiler des lunettes égalitaires pour examiner les différentes réalités dans leur complexité.

Cette approche consiste à :

- Prévenir la reproduction ou la création d'inégalités entre les femmes et les hommes en discernant les effets que peut avoir un projet comme une loi, un règlement, une politique, une stratégie, un plan d'action, un programme, une mesure, un service ou toute décision ayant une incidence sur les citoyennes et les citoyens ;
- Contrer la discrimination systémique qui peut se produire dans le cadre d'interventions d'apparence neutre ;
- Prendre en compte l'intersectionnalité (c'est-à-dire les autres formes de discrimination telles que l'âge, la condition socio-économique, l'appartenance ethnoculturelle, la présence de limitations, l'orientation sexuelle, etc., et leurs effets conjoints).

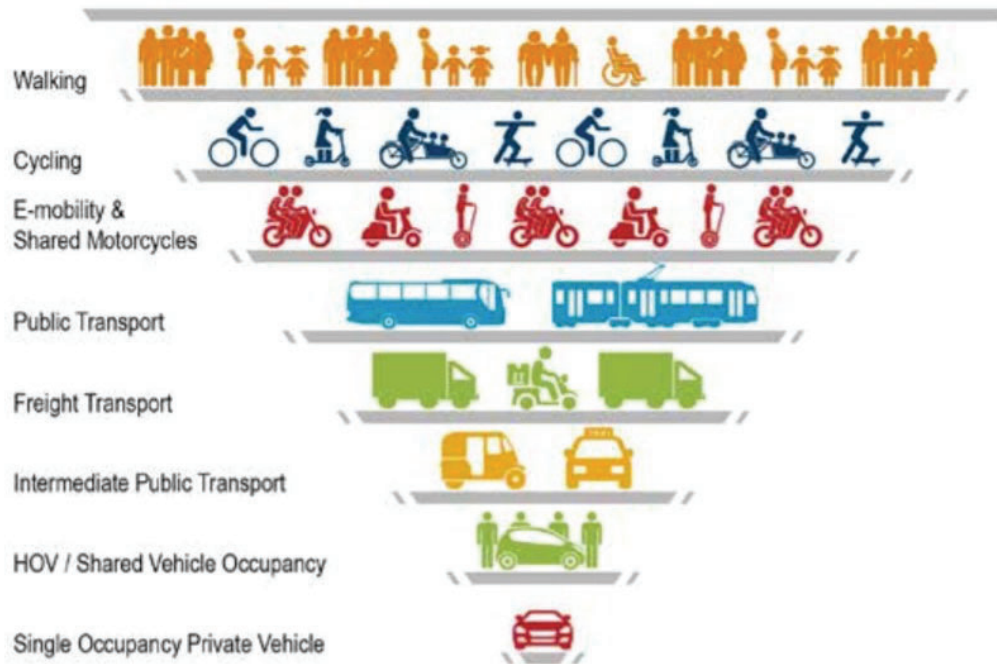
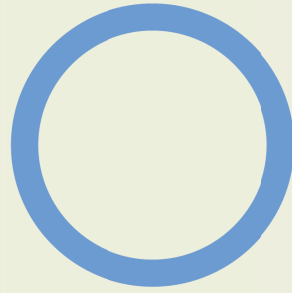
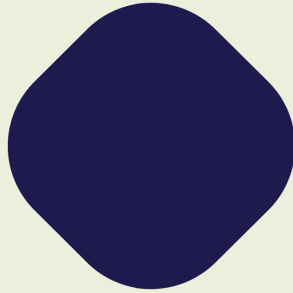
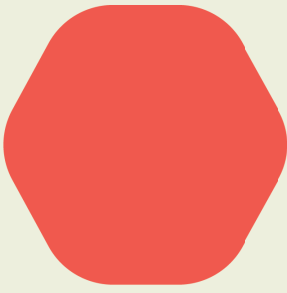


Cet outil s'applique à toutes les étapes d'un projet, de la préparation à l'évaluation, en passant par la mise en œuvre. Elle permet la prévention de biais sexistes dans la collecte de données, la production de connaissances, etc. À cet effet, vous trouverez en annexe 1 une brève présentation de cet outil et nous encourageons fortement le MTMD à transversaliser cette approche et à se saisir des enjeux d'inégalités relatifs à la mobilité.

La pyramide de vulnérabilité

Afin d'atteindre une mobilité plus durable, il est nécessaire de réfléchir notre planification des déplacements, non pas seulement comme une adaptation aux usages constatés, mais plutôt comme une organisation permettant de faire émerger les modes de transport souhaités.

Ainsi, la pyramide de vulnérabilité présentée ci-dessous correspond à une hiérarchisation schématique des modes de transport selon leur niveau de vulnérabilité, leur contribution à la santé, ainsi que leur impact environnemental et économique, notamment.



Note: Pedestrians, cyclists, and motorcyclists are considered vulnerable because they lack external protection.

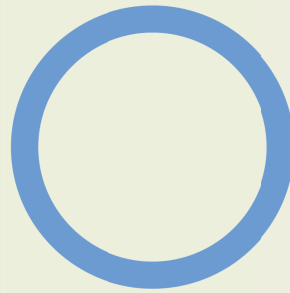
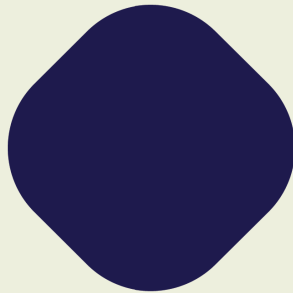
Source: Adapted from the Green Transportation Hierarchy proposed by Chris Bradshaw in 1994.

Figure 2 : Représentation de la pyramide de la vulnérabilité des usagères et usagers de la route⁷

Cette pyramide permet de prioriser les modes de transport à privilégier lorsqu'une décision est prise, que ce soit dans les normes d'aménagement, dans la mise en place d'infrastructures ou dans le choix des lois règlements qui organisent l'espace public et la voirie.

Dans cette pyramide, la marche arrive bien entendu au sommet compte tenu à la fois de la vulnérabilité de ses usagères et usagers, mais également en raison de ses nombreux bénéfices à la fois individuels et collectifs. C'est par ailleurs pour ces mêmes raisons que le vélo est également très haut placé.

⁷ WRI Ross Center for Sustainable Cities. (2022). <https://twitter.com/WRIRossCities/status/1532698344325369856/photo/1>



Bien entendu, les enjeux sont différents selon les territoires du Québec. Les mobilités ne s'envisagent pas de la même manière dans les milieux urbains, périurbains et ruraux. Toutefois, la pyramide de vulnérabilité offre une grille de lecture qui permet d'appréhender les enjeux de mobilité partout, avec des ambitions communes et des solutions différentes afin que la mobilité active soit priorisée.

Finalement, appliquer cet ordre de priorité au moment de concevoir les règles de circulation dans l'espace public offre l'opportunité de les favoriser. L'insécurité et le sentiment d'insécurité sont des freins majeurs à l'adoption des mobilités actives, en particulier en milieu urbain⁸. Et comme il s'agit d'une perspective souhaitable et profitable pour le plus grand nombre, nous recommandons de s'y référer systématiquement lors des différents processus de prises de décisions.

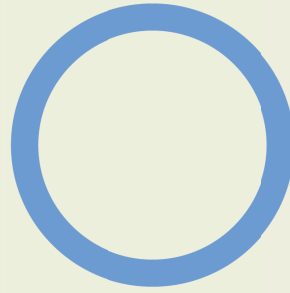
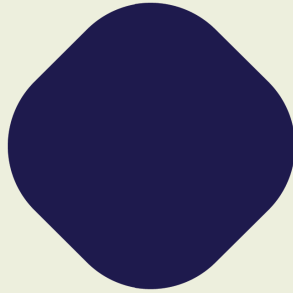
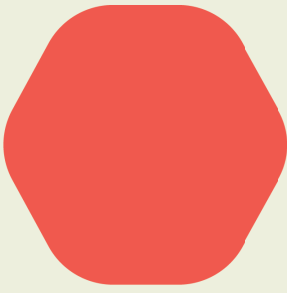
Modifications légales permettant l'application de la pyramide de la vulnérabilité

La personne piétonne la plus vulnérable, il est nécessaire de lui assurer une grande protection en responsabilisant les autres usagers et usagères de la route quant à la nécessité de leur laisser la priorité.

Afin de réellement prendre en compte cette hiérarchisation des modes de transport, il convient d'apporter des modifications aux articles 410 et 446 du Code de la sécurité routière.

Les passages piétons représentant des zones où les personnes piétonnes doivent avoir la priorité de traverser la voie et il convient de s'assurer que les autres usagers et usagères de la route leur cèdent la priorité sans ambiguïté.

⁸ Garrard, J., S. Crawford, et N. Hakman. (2006). *Revolutions for Women: Increasing women's participation in cycling for recreation and transport. Summary of key findings*,. Deakin University: Victoria, Australia



L'article 410 est libellé comme suit :

*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.*

Il nous apparaît que le terme « clairement » et le flou entourant sa définition viennent réduire la portée de la protection des personnes piétonnes. Cela ne permet pas de déterminer clairement ce qu'est une intention manifeste et ce faisant, cela réduit la responsabilité qui incombe au conducteur d'un véhicule routier de faire preuve de prudence, en cédant la priorité piétonne au passage pour piétons.

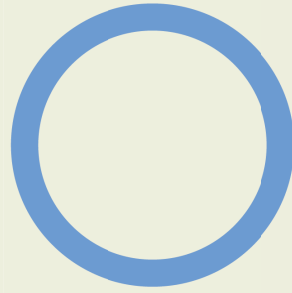
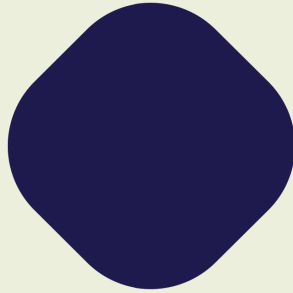
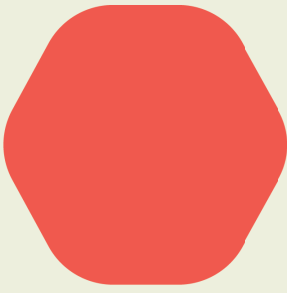
Recommandation 2 : Renforcer la priorité piétonne au passage piéton en modifiant l'article 410 par le retrait du terme « clairement ».

Au même titre que l'article 410, l'article 446 souffre d'une ambiguïté concernant le partage des responsabilités.

L'article 446 est libellé comme suit :

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.

Encore une fois, la formulation de l'article vient réduire la responsabilité qu'a le conducteur d'un véhicule routier de respecter les passages piétons, et ce sans ajouter de nouvelles mesures législatives pertinentes. Nous recommandons donc de simplement retirer cet article du Code.



Recommandation 3 : Supprimer l'article 446 du Code de la sécurité routière.

En outre, il convient aussi d'apporter une modification à l'article 496.3, qui limite la portée des distances raisonnables de dépassement des usagers et usagers les plus vulnérables.

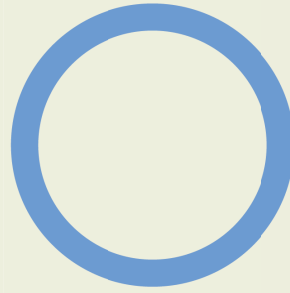
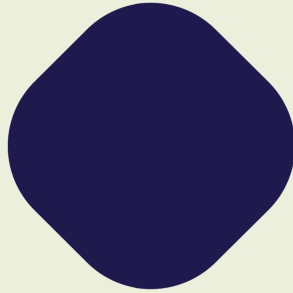
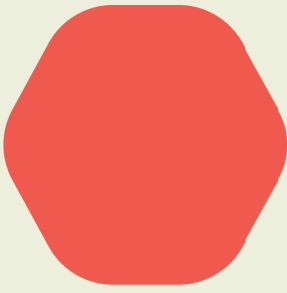
En effet, l'article 341 définit que « est une distance raisonnable 1,5 m sur un chemin dont la limite de vitesse maximale autorisée excède 50 km/h ou 1 m sur un chemin dont la limite de vitesse maximale autorisée est de 50 km/h ou moins ».

Or, l'article 496.3 vient réduire la portée de l'article 341 en spécifiant :

496.3. L'article 341 s'applique sur une rue partagée et une vélorue. Le conducteur d'un véhicule routier est toutefois dispensé de respecter la distance raisonnable prescrite s'il existe un espace suffisant pour lui permettre de dépasser ou de croiser un cycliste ou un piéton sans danger.

Cette mention ne vient que renforcer le flou entourant la notion « d'espace suffisant », qui est particulièrement arbitraire. Selon l'approche préventive de la Vision zéro, il n'y a pas de raison que cet espace suffisant ne soit pas le 1 m (en cas de vitesse maximale autorisée de 50 km/h ou moins) déjà défini dans l'article 341.

Surtout, l'objectif d'une vélorue est de créer des espaces où la circulation cycliste est prioritaire. Il est donc contre-productif d'y réduire la portée de l'obligation de distances raisonnables de dépassement. Pour cette raison, nous recommandons de retirer de l'article 496.3 la mention « Le conducteur d'un véhicule routier est toutefois dispensé de respecter la distance raisonnable



prescrite s'il existe un espace suffisant pour lui permettre de dépasser ou de croiser un cycliste ou un piéton sans danger ».

Recommandation 4 : Modifier l'ambiguïté entourant les distances raisonnables de dépassement sur une vélorue à l'article 496.3.

En 2018, la révision du Code de la sécurité routière a été l'occasion d'y faire apparaître les concepts de rue partagée et de vélorue, une avancée que nous saluons et qui permet de faciliter leur conception et leur mise en place.

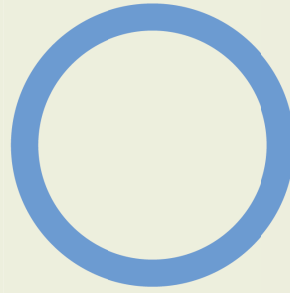
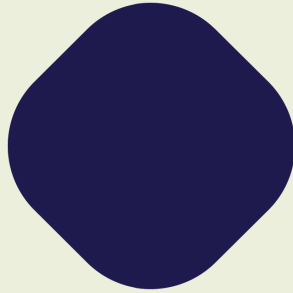
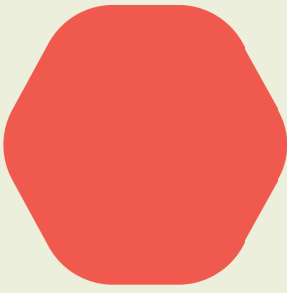
Toutefois, une distinction dans les régimes de priorité existe entre ces deux types d'infrastructures et elle nous semble faire perdre une bonne partie de l'intérêt de la vélorue. En effet, l'article 496.6 inscrit clairement la priorité piétonne sur la rue partagée en libellant que « le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit céder le passage à tout piéton qui circule sur une rue partagée ». Pourtant, la même priorité à la circulation cycliste ne se retrouve pas dans la définition de la vélorue.

L'article 4 libelle plutôt :

4. «vélorue» : tout ou partie d'un chemin public sur lequel la circulation des cyclistes est favorisée.

Il incombe de modifier cette définition afin de clarifier la priorité cycliste en remplaçant le terme « favorisée » par le terme « priorisée ».

Recommandation 5 : Rendre la circulation cycliste « prioritaire » et non simplement « favorisée » sur la vélorue en modifiant sa définition à l'article 4.



Le principe de prudence

En 2018, le principe de prudence a été introduit dans le Code de la sécurité routière, une démarche que nous saluons et qui permet de se saisir de la pyramide de la vulnérabilité dans le Code en établissant qu'il est de la responsabilité des conducteurs des véhicules les plus dangereux de faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagères et usagers les plus vulnérables.

Le principe est inscrit à l'article 3.1 de la façon suivante :

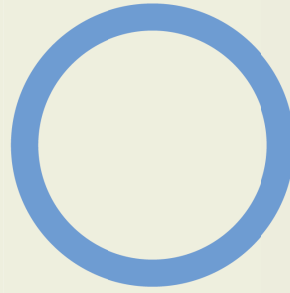
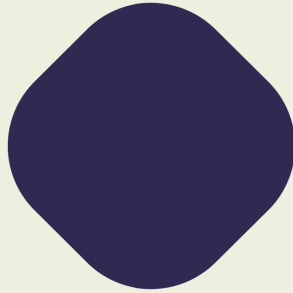
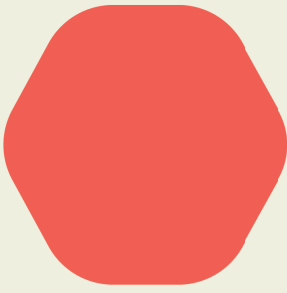
3.1. Tout usager de la route est tenu, surtout à l'égard de celui qui est plus vulnérable que lui, d'agir avec prudence et respect lorsqu'il circule sur un chemin public.

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.

Modifications légales permettant l'application du principe de prudence

La définition québécoise de ce principe nous semble, toutefois, comporter d'importantes lacunes, notamment en partageant la responsabilité de la prudence à l'ensemble des usagères et usagers de la route, alors que le concept du principe de prudence vise justement à responsabiliser l'usager ou l'usagère qui conduit le véhicule le plus dangereux.



Nous considérons que le principe de prudence doit s'appliquer directement aux conducteurs des véhicules qui sont les plus dangereux. Cette prudence doit être constante et doit permettre de s'assurer que, suivant la pyramide de vulnérabilité énoncée précédemment, elle engage la responsabilité de toute personne en situation de mettre en danger d'autres usagères ou usagers de la route.

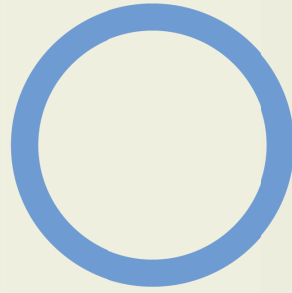
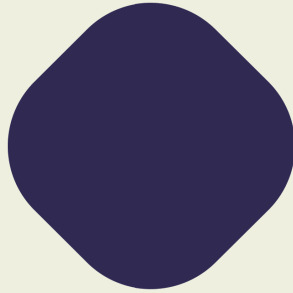
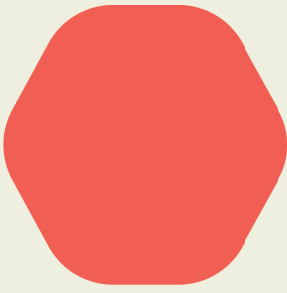
Ainsi, nous recommandons le retrait de l'alinéa « L'usager vulnérable est, pour sa part, tenu d'adopter des comportements favorisant sa sécurité ».

Cet alinéa vient réduire la portée du principe de prudence et laisse croire que « l'usager vulnérable » est une entité définissable, alors que la notion de vulnérabilité renvoie plutôt à la relation entre deux usagères ou usagers. Par exemple, dans le cadre d'une interaction avec un conducteur d'automobile, un cycliste est considéré comme l'usager vulnérable, alors que le même cycliste ne le sera pas dans le cas d'une interaction avec une personne piétonne.

Recommandation 6 : Clarifier la définition du principe de prudence en retirant le dernier alinéa de l'article 3.1.

En outre, l'application et le respect de ce principe sont tout aussi essentiels que sa bonne définition, ce qui ne se reflète pas dans la version actuelle du Code de la sécurité routière. En effet, aucune conséquence directe n'est prévue en cas de manquement au respect du principe de prudence. Qu'ils soient volontaires ou non, les manquements au principe de prudence devraient être contrôlables et sanctionnés.

Ainsi, afin de le rendre applicable, nous appuyons la proposition de Piétons Québec consistant en la création d'un article 327.1 offrant une référence directe au principe de prudence :



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.

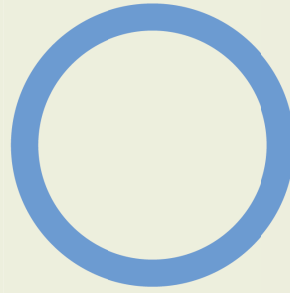
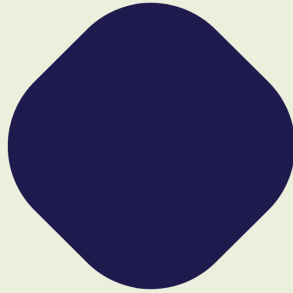
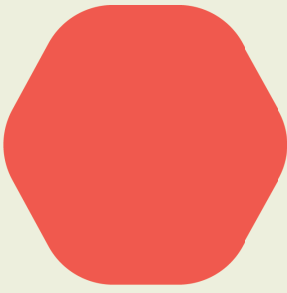
Fait preuve d'une prudence accrue, le conducteur d'un véhicule qui, eu égard aux circonstances, adopte une conduite préventive lui permettant d'anticiper les situations à risque, notamment en présence d'enfants, de personnes âgées et de personnes avec handicap.

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.

Recommandation 7 : Doter le principe de prudence de leviers d'application en l'association à l'article 327 du Code de la sécurité routière et en rendant son non-respect sanctionnable.

De plus, considérant l'importance de protéger les usagères et usagers de la route les plus vulnérables, nous saluons les dispositions du projet de loi n°48 qui prévoient une augmentation significative du montant des amendes en cas de non-respect des articles 349, 369, 370, 408, 409 et 410.

Toutefois, nous insistons sur l'importance d'également augmenter le nombre de points d'inaptitude liés à ce non-respect par voie réglementaire, et ce le plus promptement possible.



Recommandation 8 : Adopter promptement la modification réglementaire permettant d'imposer des points d'inaptitude lors d'infractions liées au non-respect de la priorité piétonne.

Enfin, en cohérence avec la pyramide de vulnérabilité présentée ci-haut et avec le principe de prudence, nous recommandons que le Code prévoie, pour certains articles, des sanctions proportionnelles à la dangerosité du véhicule qui les commet.

Cela permettrait de traduire le fait qu'une automobile de petit gabarit, par exemple, ne représente pas le même niveau de danger, lors d'une collision avec une personne piétonne ou cycliste, qu'un camion lourd.

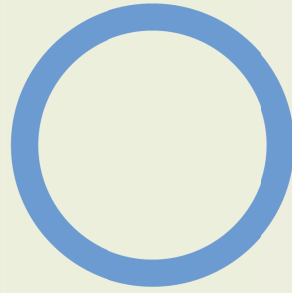
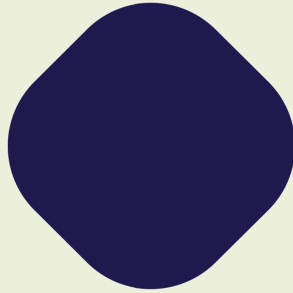
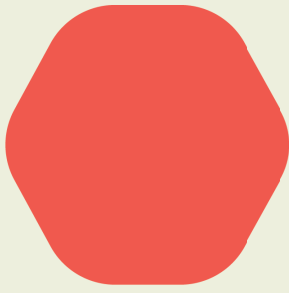
En suivant le principe de prudence qui requiert des usagères et usagers conduisant les véhicules les plus dangereux une responsabilité accrue, il est nécessaire que les sanctions soient également plus élevées.

Recommandation 9 : Moduler la sévérité des sanctions proportionnellement à la dangerosité du véhicule.

Chapitre 2 - Garantir la sécurité et la protection des usagères et usagers les plus vulnérables

Réduire la vitesse des véhicules

Pour s'arrimer avec la Vision zéro, il y a tout intérêt à privilégier des mesures qui atténuent la vitesse automobile sur toutes les routes où les personnes piétonnes sont présentes. En effet, la littérature montre que la vitesse à laquelle les véhicules se déplacent sur nos routes joue un rôle majeur dans la



fréquence des collisions entre les véhicules motorisés et les personnes piétonnes, ainsi que les chances de survie.

La vitesse à laquelle nous roulons en automobile a un effet considérable sur le temps de réaction et la distance de freinage au moment où une personne piétonne est aperçue. En effet, pour un véhicule de promenade circulant à 50 km/h (si les conditions de la chaussée et l'état des freins sont bons), la distance nécessaire pour réagir et immobiliser le véhicule est de 31,2 mètres. À une vitesse de 60 km/h, soit seulement 10 km/h de plus, le temps de réaction augmente significativement et entraîne une collision avec la personne piétonne à une vitesse de 42 km/h (figure 3).

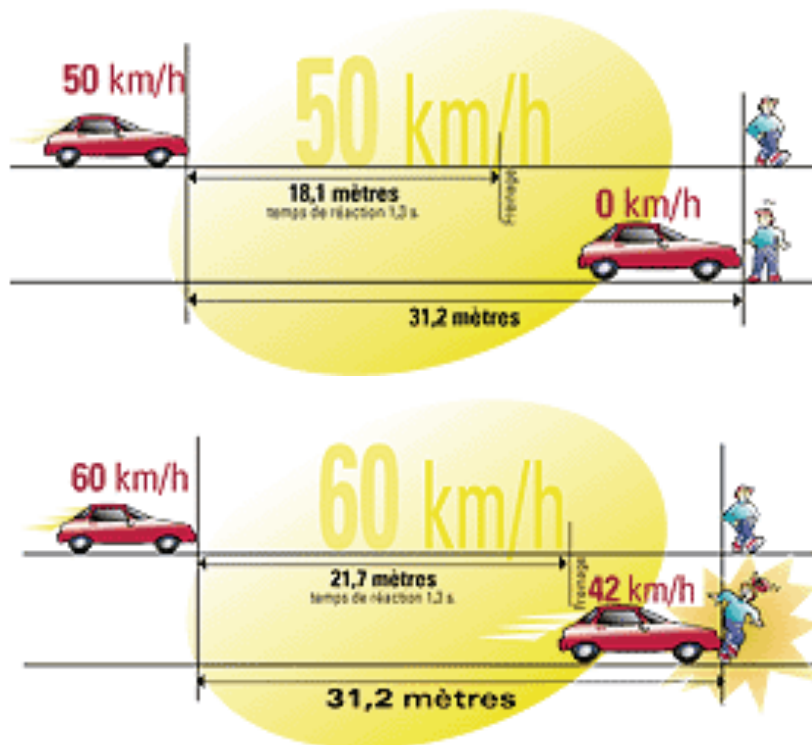
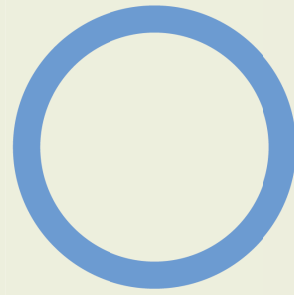
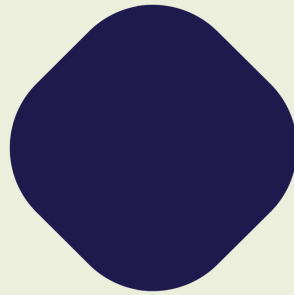
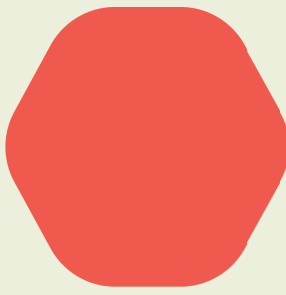


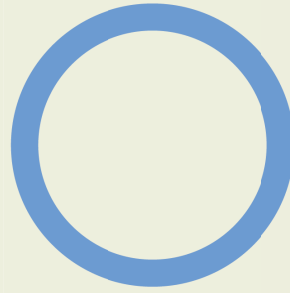
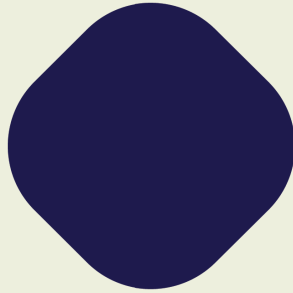
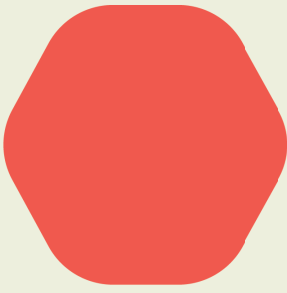
Figure 3 : Exemple du principe de réactivité lié à la vitesse automobile⁹

Ensuite, la vitesse à laquelle un véhicule percute une personne piétonne a une corrélation exponentielle avec les possibilités de survie. En effet, les probabilités de survie lors d'une collision à une vitesse de 50 km/h sont de seulement 25%, mais augmentent à 70% à une vitesse de 40 km/h et atteignent 90% à une vitesse de 30 km/h¹⁰. Dans l'exemple présenté à la figure ci-dessus, où une personne est frappée à 42 km/h, les chances de survie avoisinent le 70%, toutefois une blessure grave qui invalide la personne pour le restant de ces jours est encore très plausible¹¹.

⁹ Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). (2023). *Comportements : Le saviez-vous?* <https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/vitesse/saviez-vous>

¹⁰ Piétons Québec. (2022). *Adopter la vitesse petit v dans nos quartiers.* https://www.pietons.quebec/sites/default/files/documents/VitessePetitV_PiéPiéton_2.pdf

¹¹ SAAQ. (2023). *Op.cit.*



Selon la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), si les personnes conductrices réduisaient leur de vitesse moyenne de seulement 1 km/h, de 5 km/h ou de 10 km/h, il y aurait respectivement 12, 60 ou 120 vies sauvées chaque année au Québec¹².

Parce que l'agglomération est le milieu au sein duquel se croisent le plus les différents usagers et usagers de la route, et notamment les plus vulnérables, nous recommandons d'inverser le paradigme de la vitesse. Actuellement fixée à 50km/h, avec des décisions locales l'abaissant à 30km/h, nous proposons de faire du 30km/h la norme en matière de vitesse et du 50km/h l'exception en agglomération.

Les effets attendus (et observés à travers le monde) sont multiples :

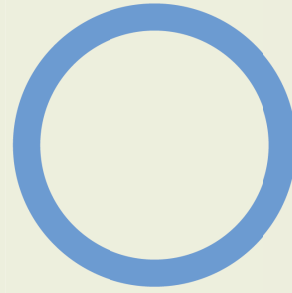
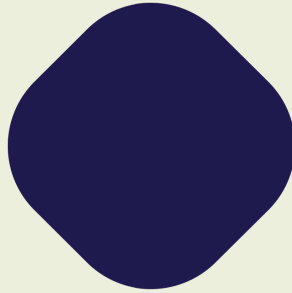
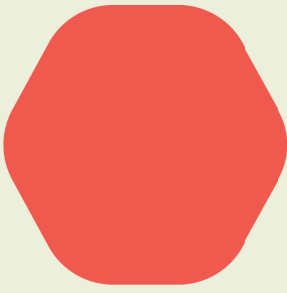
- Réduction du nombre de collisions et de la gravité de leurs conséquences
- Augmentation de l'intérêt de la mobilité active
- Fluidification du trafic dans les zones congestionnées
- Réduction de la pollution sonore

Ainsi, les modifications au Code seraient les suivantes :

*298. À l'approche d'une agglomération, toute municipalité à laquelle s'applique le paragraphe 4° du premier alinéa de l'article 328 doit installer sur un chemin public dont l'entretien est sous sa responsabilité, une signalisation indiquant que la limite de vitesse est **de 30 km/h**.*

*328. 4° excédant **30 km/h** dans une agglomération, sauf sur les autoroutes.*

¹² *Ibid.*



Recommandation 10 : Faire du 30 km/h la norme et du 50 km/h l'exception en agglomération.

Interdire le virage à droite au feu rouge

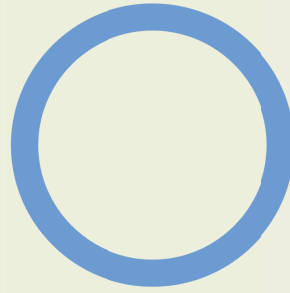
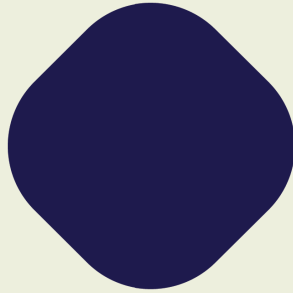
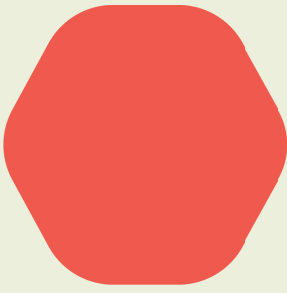
Afin d'accroître le sentiment de sécurité des personnes piétonnes, de nombreuses villes américaines envisagent d'interdire le virage à droite au feu rouge (VDFR)¹³. Souvent mal respecté en ce qui concerne l'obligation d'immobiliser entièrement le véhicule avant de s'engager, et en raison des distractions, le VDFR compromet le sentiment de sécurité des personnes piétonnes puisqu'il force à ces dernières à demeurer attentives, même pendant les phases exclusivement dédiées aux personnes piétonnes (phases « tout rouge »). On constate d'ailleurs qu'une majorité de 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 gauche¹⁴.

Compte tenu du risque de collision qui y est associé, dans un contexte où l'augmentation de la taille des véhicules augmente la gravité des blessures lors des collisions, le VDFR entre en contradiction avec la Vision Zéro et le principe de prudence (voir préambule et chapitre 1). Entre 2003 à 2015, la légalisation du VDFR à l'extérieur de Montréal a entraîné 1108 blessures, dont 7 collisions mortelles ainsi que 37 blessures graves¹⁵.

¹³ Lowrie, M. (2023). « Montréal, un modèle pour l'interdiction du virage à droite au feu rouge ? », *La Presse*. 12 novembre 2023, <https://www.lapresse.ca/actualites/2023-11-12/montreal-un-modele-pour-l-interdiction-du-virage-a-droite-au-feu-rouge.php>

¹⁴ Transports Québec. (2001). *Évaluation des projets pilotes sur le virage à droite au feu rouge*. <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0693520.pdf>

¹⁵ Burgun, Isabelle (2016) « 4 choses à savoir : piétons et virage à droite au feu rouge », *Agence Science-Press*. <https://www.sciencepresse.qc.ca/actualite/detecteur-rumeurs/2016/12/23/4-choses-savoir-pietons-virage-droite-feu-rouge>



D'autre part, bien que l'argument qui était en faveur du VDFR lors de son implantation ait été la fluidité des déplacements, une étude du Ministère des Transports du Québec indique le gain de temps pour les automobilistes n'est en moyenne que de 3 à 6 secondes par jour¹⁶. Sur le plan environnemental, les économies de carburants sont très faibles : la même étude les estimait à seulement 2,6 litres d'essence annuellement¹⁷.

Étant donné ces constats et étant donné du risque que représente le VDFR pour les personnes piétonnes, il nous apparaît légitime de remettre en question la pertinence des VDFR au Québec. Une règle est d'autant mieux appliquée qu'elle est systématique. Ainsi, nous recommandons l'interdiction sur tout le territoire du Québec, sans exception, du virage à droite pour les véhicules routiers.

Recommandation 11 : Interdire le virage à droite au feu rouge aux véhicules routiers.

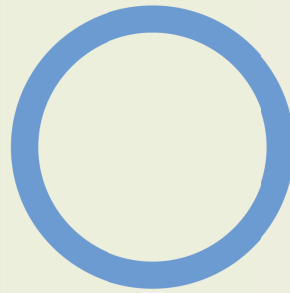
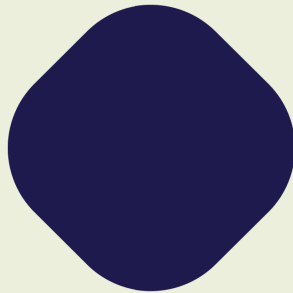
Sécuriser les corridors scolaires

L'année 2023 a été marquée au Québec par la mobilisation des parents d'élèves cherchant à interpeller les autorités afin que celles-ci prennent des mesures permettant de garantir la sécurité des enfants sur le chemin de l'école.

Le Code de la sécurité routière offre actuellement une réglementation trop restreinte de la zone scolaire. Celle-ci se limite au chemin public qui longe les limites du terrain d'un établissement offrant un service d'enseignement primaire ou secondaire, ce qui a pour effet direct d'inciter les parents à déposer les enfants en automobile le plus proche possible de l'école.

¹⁶ Transports Québec. (2001). *Op.cit.*

¹⁷ *Ibid.*



Le déplacement des enfants par voiture est un facteur contributeur d'un cercle vicieux : cela occasionne une augmentation de la circulation automobile près de l'école et crée des risques à la sécurité des élèves et conséquemment une augmentation du sentiment d'insécurité. De plus, face à ce sentiment, de nombreux parents décident à leur tour de reconduire leurs enfants à l'école en voiture et contribuent à augmenter le sentiment d'insécurité¹⁸.

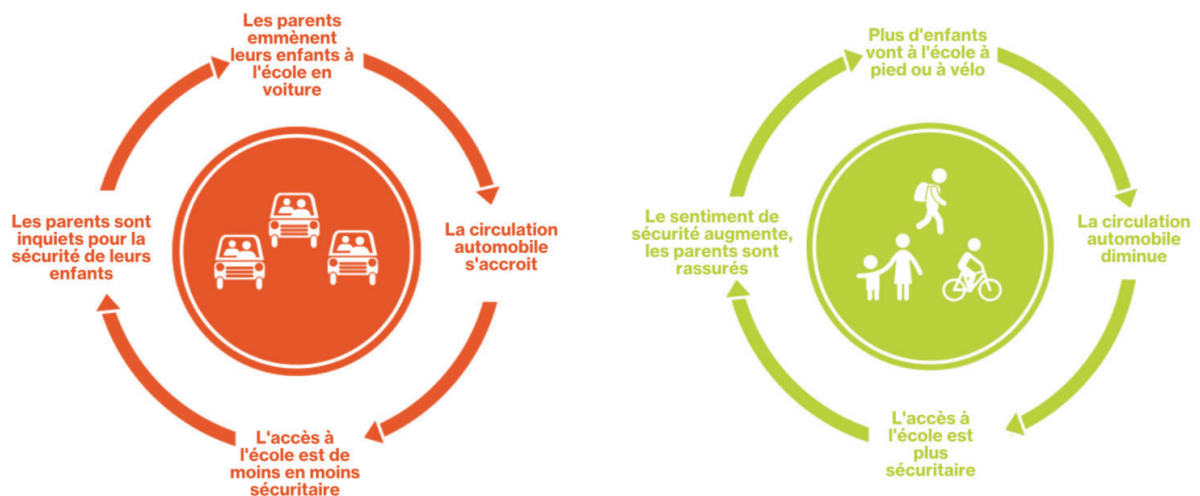
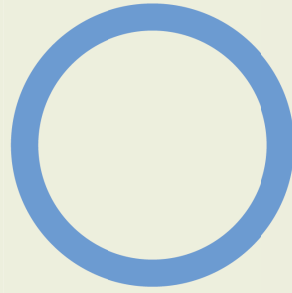
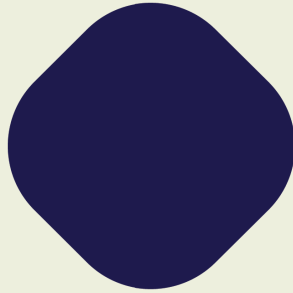
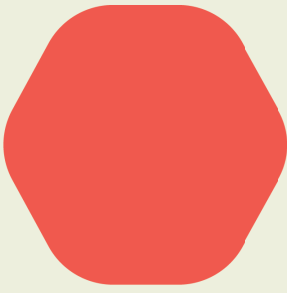


Figure 4 : Cercle vicieux et cercle vertueux de la sécurité routière aux abords des écoles¹⁹

Il est possible de faire du Code un allié qui ne suffira certes pas seul à inverser le cercle vicieux, mais permettra de créer un environnement favorable à l'émergence d'un cercle vertueux pour les familles du Québec.

¹⁸ ADEME. (2009). *Réaliser un plan de déplacements établissements scolaires*. <https://bibliothèque.ademe.fr/cadic/6897/realiser-plan-deplacement-etablissements-scolaire.pdf>

¹⁹ *Ibid.*



Modifications légales permettant de protéger les élèves sur le chemin de l'école

Le règlement encadrant l'établissement des zones scolaires (chapitre C-24.2, a. 294.0.1) ne permet pas d'inclure un territoire suffisant pour permettre de créer des conditions favorables à la sécurité des familles.

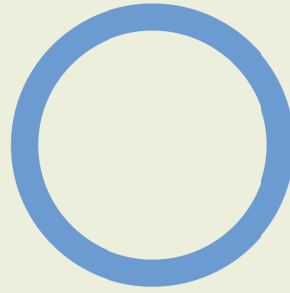
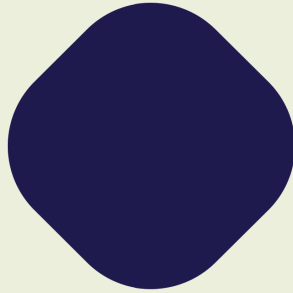
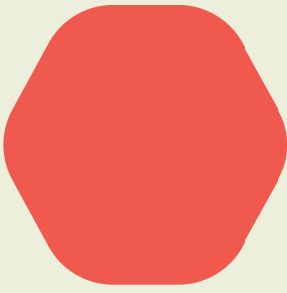
Aussi, nous proposons de modifier ce règlement afin de référer désormais à la notion de corridor scolaire, qui vise à créer un environnement favorable au développement des pratiques de mobilité active sur tout le chemin de l'école et non uniquement sur les chemins publics qui longent ou qui sont contigus à un établissement scolaire ou à un bâtiment utilisé pour des activités scolaires;

C'est d'ailleurs le terme qui est utilisé dans le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028²⁰ présenté à l'automne 2023.

Recommandation 12 : Transformer le concept de zone scolaire en corridor scolaire, permettant de créer des secteurs protégés étendus, favorisant la mobilité active sécuritaire en tout temps et tout le long du cheminement vers l'école.

De surcroît, la notion de « période scolaire » ne permet pas d'assurer des conditions de sécurité satisfaisante en tout temps pour les personnes faisant le choix de la mobilité active. La notion d'horaires peut induire des comportements délinquants lorsque l'on se situe en dehors de ces périodes. Or, on sait que les alentours des écoles sont fréquentés par des usagères et usagers de la route plus vulnérables même en dehors des heures de cours.

²⁰ Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD). (2023). *Op.cit.*



Recommandation 13 : Modifier, par voie réglementaire, la période d'application de la zone scolaire et du corridor scolaire en l'étendant « 24 heures par jour, 7 jours par semaine, 365 jours par année ».

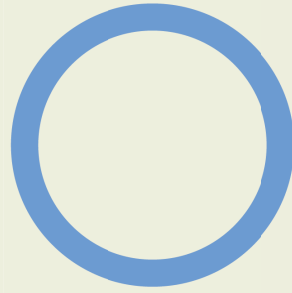
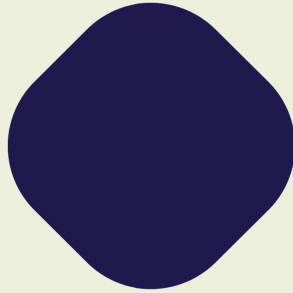
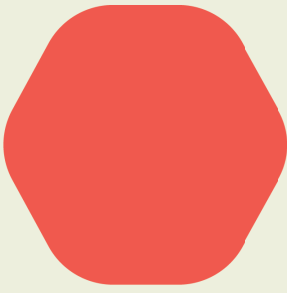
Par ailleurs, le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 prévoyait de « rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires, notamment par la prise en compte du guide d'application élaboré par la ministre des Transports et de la Mobilité durable »²¹. Bien que nous soyons particulièrement favorables à l'élaboration du guide d'application, la notion de « prise en compte » nous semble trop floue et vient diminuer la portée de l'obligation.

L'article 52 du projet de loi n°48 contribue à entretenir ce flou :

*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 ».*

Le guide d'application devrait non seulement s'appliquer aux corridors scolaires et non seulement aux zones scolaires, tel que le Plan d'action s'y engageait, mais surtout, si l'on souhaite faire du guide une référence minimale obligatoire à partir de laquelle les gestionnaires de la voie publique peuvent bonifier leurs pratiques, son caractère obligatoire doit être plus clairement formulé. Le terme « en tenant compte » devrait donc être remplacé par l'expression « en implantant les mesures ».

²¹ Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD). (2023). *Op. cit.*



Recommandation 14 : Faire de l'aménagement sécuritaire des zones et corridors scolaires une obligation en faisant du guide d'application élaboré une référence minimale obligatoire.

Chapitre 3 - Favoriser la mobilité active en augmentant son efficacité

Augmenter les parts modales de la mobilité active

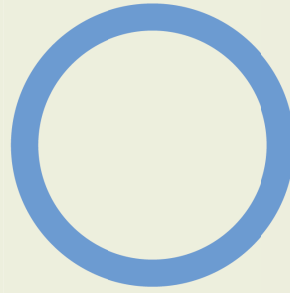
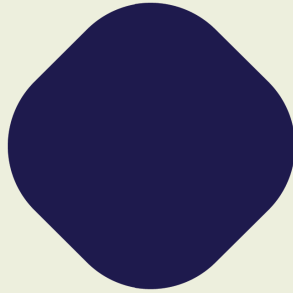
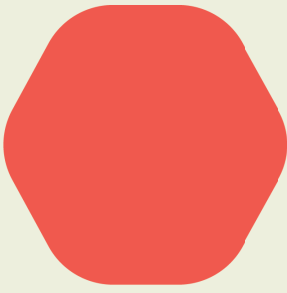
Comme mentionné dans le préambule, la mise en pratique de la Vision zéro implique une priorisation des actions qui demande de prioriser la mobilité durable et, conséquemment, de réduire le nombre d'automobiles sur les routes et donc l'exposition au risque.

Il s'agit, selon nous, d'ailleurs de la plus grande faiblesse du projet de loi n°48 actuel : en misant principalement sur le contrôle et la sanction, on passe à côté de l'opportunité d'introduire un changement de paradigme, qui viserait directement à favoriser l'efficacité des modes durables et tout particulièrement des modes actifs comme la marche ou le vélo.

Pourtant, la littérature scientifique sur le trafic induit montre que la loi de l'offre et la demande s'applique en transport²². Donc, si l'on souhaite favoriser l'usage d'un mode de transport, on doit agir sur les infrastructures mises à disposition pour rendre sa pratique plus efficace.

En effet, une revue de littérature réalisée pour le Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie de France, montre que :

²² Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie de France. (2012). *L'induction de trafic*. <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/16558/l-induction-de-traffic-revue-bibliographique>



« Lorsque l'on améliore la qualité d'un itinéraire (augmentation de la capacité, réduction des temps de parcours, augmentation de la fiabilité des temps de parcours...), le coût de l'itinéraire pour l'utilisateur est diminué. Cette diminution de coût profite d'une part aux usagers qui empruntaient cette infrastructure avant son amélioration et influe d'autre part sur les usagers qui n'utilisaient pas cet itinéraire auparavant. En effet, compte tenu de la diminution du coût de l'itinéraire, il est possible que celui-ci soit à présent plus avantageux pour ces derniers et qu'ils modifient en conséquence leurs comportements de mobilité. Un nouvel équilibre se crée. »²³

Plusieurs des solutions permettant d'augmenter la capacité des infrastructures de mobilité active, de réduire les temps de parcours et d'augmenter la fiabilité des temps de parcours résident dans des mesures hors révision du Code, comme les normes d'aménagement.

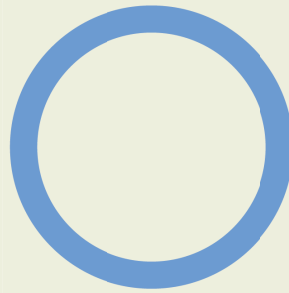
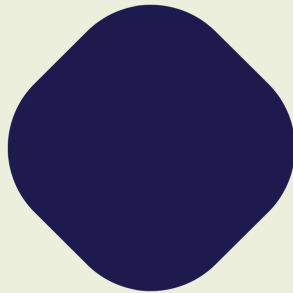
Or, le Code de la sécurité routière offre des leviers pour favoriser l'efficacité de la mobilité active que le projet de loi n°48 ne semble pas saisir.

Pourtant, comme mentionné dans le préambule, les parts modales de la mobilité active, au Québec, sont loin de ce qu'elles devraient être dans une réelle perspective de Vision zéro. Dans la région Québec-Lévis, par exemple, seulement 9,2 % des déplacements s'effectuent à la marche et 1,2% à vélo²⁴.

Afin de véritablement permettre l'implantation de la Vision zéro, le Code doit refléter les mobilités que l'on souhaite encourager et les objectifs du ministère en matière d'augmentation de la part modale des transports actifs. Il doit introduire des mesures visant à favoriser la mobilité durable, en réduisant les

²³ *Ibid.*

²⁴ Ministère des transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis, Communauté métropolitaine de Québec, Ville de Québec et Ville de Lévis. (2019). *Op.cit.*



temps de parcours et en augmentant la fiabilité des temps de parcours des déplacements à vélo et à la marche, notamment.

Modifications légales permettant de favoriser l'efficacité de la mobilité active

Les articles 369 et 370 du Code de la sécurité routière prévoient qu'à l'approche d'une intersection munie d'un arrêt, cyclistes et automobilistes exécutent un arrêt complet avant de poursuivre leur trajet.

Comme l'explique Vélo Québec dans le document *Révision du Code de la sécurité routière : reconnaître le vélo et ses spécificités*²⁵, cette exigence est tout à fait justifiée pour les automobilistes, car « leur vitesse restreint leur champ de vision ; leur masse et leur vitesse combinées allongent leur distance de freinage ; leur vitesse et leur masse combinées augmentent la violence des chocs »²⁶.

Toutefois, tel que Vélo Québec le détaille :

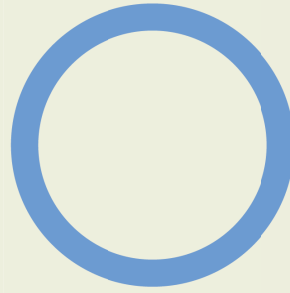
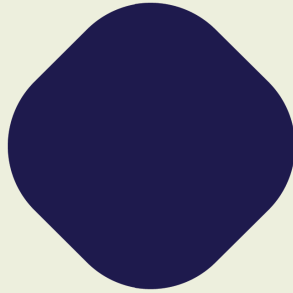
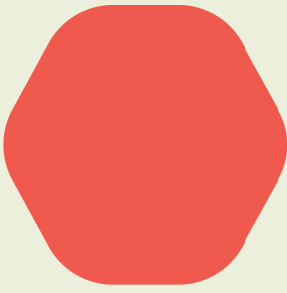
« Pour le cycliste qui circule à plus basse vitesse et bénéficie d'une meilleure vision, ralentir à l'approche de l'intersection suffit généralement pour pouvoir évaluer adéquatement la situation et décider si un arrêt est vraiment nécessaire (piéton qui traverse, autre usager prioritaire). De plus, l'effort requis pour repartir depuis un arrêt complet représente une dépense en énergie (personnelle) bien plus élevée pour le cycliste que pour l'automobiliste »²⁷.

Cette recommandation vise directement à réduire les temps de parcours à vélo afin de favoriser la pratique de ce mode de transport, mais également à

²⁵ Vélo Québec. (2023). *Révision du Code de la sécurité routière : Reconnaître le vélo et ses spécificités*.

²⁶ *Ibid.*

²⁷ *Ibid.*



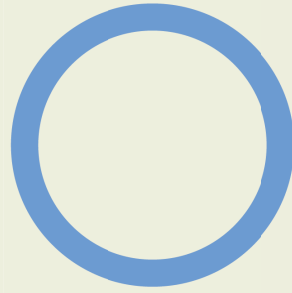
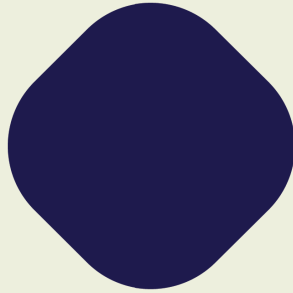
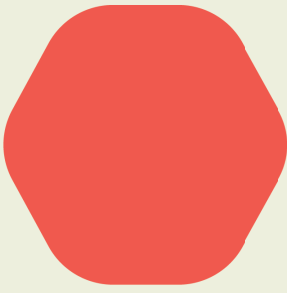
augmenter la visibilité des cyclistes de la part des automobilistes en permettant de s'engager en décalé.

Aussi, tout comme Vélo Québec, nous recommandons de formuler les articles 369 et 370 comme suit :

369. À une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt installés pour une seule chaussée, le conducteur d'un véhicule routier qui fait face à un panneau d'arrêt doit immobiliser son véhicule et céder le passage aux piétons et aux cyclistes qui traversent ou longent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter. Dans ce même contexte, le cycliste qui fait face à un panneau d'arrêt doit ralentir pour lui permettre d'évaluer la situation puis s'arrêter seulement si un autre usager est prioritaire.

370. À une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt pour toutes les directions, le conducteur d'un véhicule routier doit immobiliser son véhicule et céder le passage à tout véhicule qui a rejoint l'intersection avant lui. Il doit également céder le passage aux piétons qui traversent ou longent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter. Dans ce même contexte, le cycliste qui fait face à un panneau d'arrêt doit ralentir pour lui permettre d'évaluer la situation puis s'arrêter seulement si un autre usager est prioritaire. Il doit céder le passage à tout véhicule qui a rejoint l'intersection avant lui. Il doit également céder le passage aux piétons qui traversent ou longent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter.

Recommandation 15 : Permettre aux cyclistes de traiter les arrêts comme des cédez-le-passage.



La gestion du phasage des feux piétons varie d'une municipalité à l'autre. Dans plusieurs d'entre elles, le mode entièrement protégé (ou « tout rouge », comme dans la Ville de Québec) est utilisé et a créé une habitude de traversée en diagonale, qui est pourtant proscrite au Code.

Or, afin de favoriser l'efficacité des déplacements à pied, nous recommandons d'autoriser les personnes piétonnes à traverser la chaussée en diagonale dans les intersections lors des modes entièrement protégés.

Pour cela, nous recommandons de modifier l'article 451, qui est actuellement libellé ainsi :

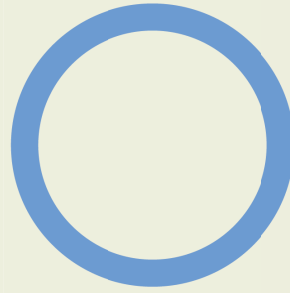
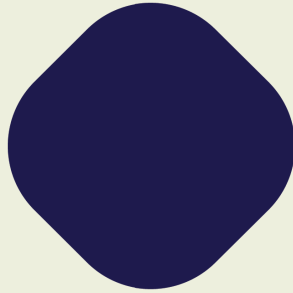
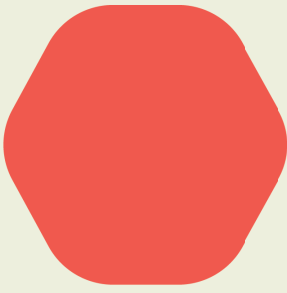
451. Un piéton est tenu de traverser la chaussée perpendiculairement à son axe. Il ne peut la traverser en diagonale que s'il y est autorisé par un agent de la paix, un brigadier scolaire ou une signalisation.

La modification « ou si la phase piétonne est entièrement protégée » pourrait alors être ajoutée à l'article.

Recommandation 16 : Permettre la traversée de la chaussée en diagonale aux intersections lors des phases piétonnes entièrement protégées.

Chapitre 4 - Moderniser le Code de la sécurité routière en bonifiant son vocabulaire

Au même titre que la rue partagée ou la vélorue ont été définies lors de la dernière révision du Code, plusieurs termes gagneraient à être définis dans la présente révision afin de favoriser une application uniforme et une compréhension commune. En effet, des conflits d'usage sont susceptibles d'apparaître lorsque les usagères et usagers n'ont pas la même lecture des comportements attendus. Cela met à risque les usagères et usagers les plus vulnérables et empêche aux autorités d'encadrer correctement ces espaces.



En ce sens, nous croyons que la rue piétonne gagnerait à être définie à l'article 4 du Code de la sécurité routière. De plus, comme le propose Piétons Québec, un guide d'aménagement pourrait être développé par le MTMD.

De plus, nous recommandons d'inscrire le feu pour cyclistes dans le Code et d'en clarifier le comportement attendu. Ainsi, de plus en plus de villes et municipalités ont recours à ce type de feu pour signifier le comportement des personnes cyclistes. Or, en l'absence de repères communs, toutes et tous n'en ont pas la même interprétation.

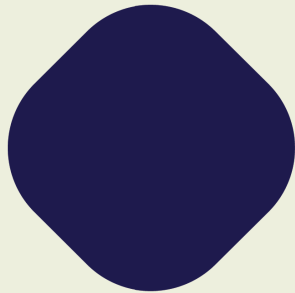
Recommandation 17 : Ajouter une définition de la rue piétonne à l'article 4.

Recommandation 18 : Inscrire le feu pour cyclistes dans le Code de la route et clarifier le comportement attendu.

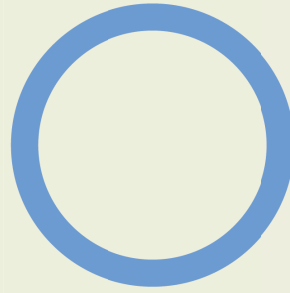
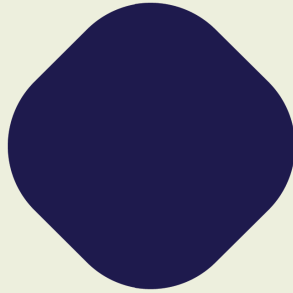
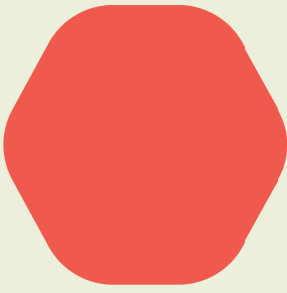
Conclusion

Bien que la révision du Code de la sécurité soit une étape importante dans la bonne direction, Accès transports viables souhaite rappeler l'importance de se donner des leviers pour l'application réelle des textes de loi. Les sanctions doivent être conséquentes pour le non-respect des lois. Les infractions, en particulier celles qui mettent en danger la sécurité des personnes vulnérables, ne doivent pas être tolérées. Rappelons d'ailleurs qu'il est essentiel que cette révision du Code de la sécurité routière s'accompagne d'une forte sensibilisation.

D'autre part, afin d'assurer la sécurité de toutes les personnes sur nos routes, Accès transports viables souligne qu'il ne faut pas se limiter à la révision du Code de la sécurité routière et rappelle l'importance d'aussi se doter de



normes d'aménagement et de mesures concrètes assurant la sécurité routière et favorisant l'essor de la mobilité durable.



Références

Accès transports viables et Piétons Québec. (2024). *Pour le droit des enfants de marcher en sécurité.*

<https://www.marcherensecurite.com/>

ADEME. (2009). *Réaliser un plan de déplacements établissements scolaires*

<https://librairie.ademe.fr/cadic/6897/realiser-plan-deplacement-etablissements-scolaire.pdf>

Burgun, I. (2016). « 4 choses à savoir : piétons et virage à droite au feu rouge », *Agence Science-Pressé.*

<https://www.sciencepresse.qc.ca/actualite/detecteur-rumeurs/2016/12/23/4-choses-savoir-pietons-virage-droite-feu-rouge>

Garrard, J., S. Crawford, et N. Hakman. (2006). *Revolutions for Women: Increasing women's participation in cycling for recreation and transport.* Summary of key findings. Deakin University: Victoria, Australia

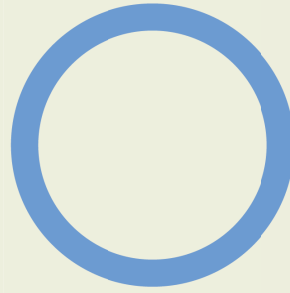
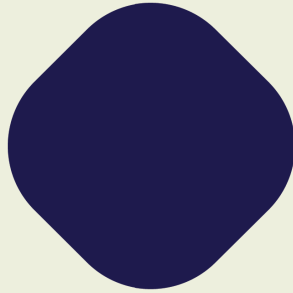
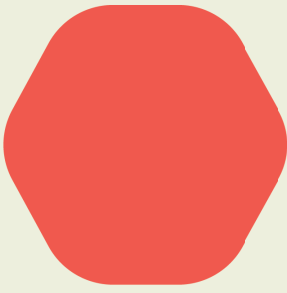
https://www.researchgate.net/publication/270762722_Revolutions_for_Women_Increasing_women's_participation_in_cycling_for_recreation_and_transport_Executive_Summary

Les Indicateurs. (2022). *Part modale des modes de mobilité durable – Les indicateurs du bien-être au Québec.*

<https://indicateurs.quebec/indicateurs/part-modale-des-modes-de-mobilite-durable>

Lowrie, M. (2023). « Montréal, un modèle pour l'interdiction du virage à droite au feu rouge ? », *La Presse.* 12 novembre 2023

<https://www.lapresse.ca/actualites/2023-11-12/montreal-un-modele-pour-l-interdiction-du-virage-a-droite-au-feu-rouge.php>



Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie de France. (2012). *L'induction de trafic.*

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/16558/l-induction-de-traffic-revue-bibliographique>

Ministère des transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis, Communauté métropolitaine de Québec, Ville de Québec et Ville de Lévis. (2019), *Enquête Origine-Destination 2017 sur la mobilité des personnes dans la région de Québec-Lévis – Sommaire des résultats de l'Enquête-ménages.* 195 p.

https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transports/enquetes-origine-destination/quebec/2017/Documents/EOD17_sommaire.pdf

Ministère des Transports et de la Mobilité durable. (MTMD). (2023). *Plan d'action en sécurité routière 2023-2028.*

<https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/plan-action-securite-routiere>

Piétons Québec. (2022). *Adopter la vitesse petit v dans nos quartiers.*

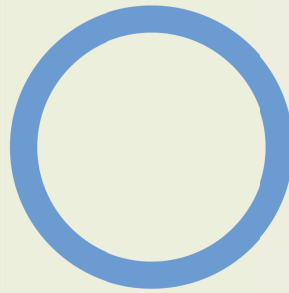
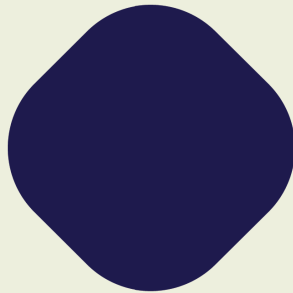
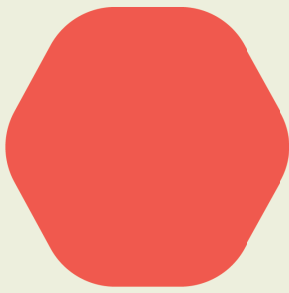
https://www.pietons.quebec/sites/default/files/documents/VitessePetitV_Pié_Piéton_2.pdf

Piétons Québec. (2023). *Le pire bilan routier pour les piétons des 15 dernières années.*

<https://www.pietons.quebec/communiqué-presse/2023/pire-bilan-routier-pour-les-pietons-15-dernieres-annees>

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). (2023).

Comportements : Le saviez-vous? <https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/vitesse/saviez-vous>



Transports Québec. (2001). *Évaluation des projets pilotes sur le virage à droite au feu rouge*. <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0693520.pdf>

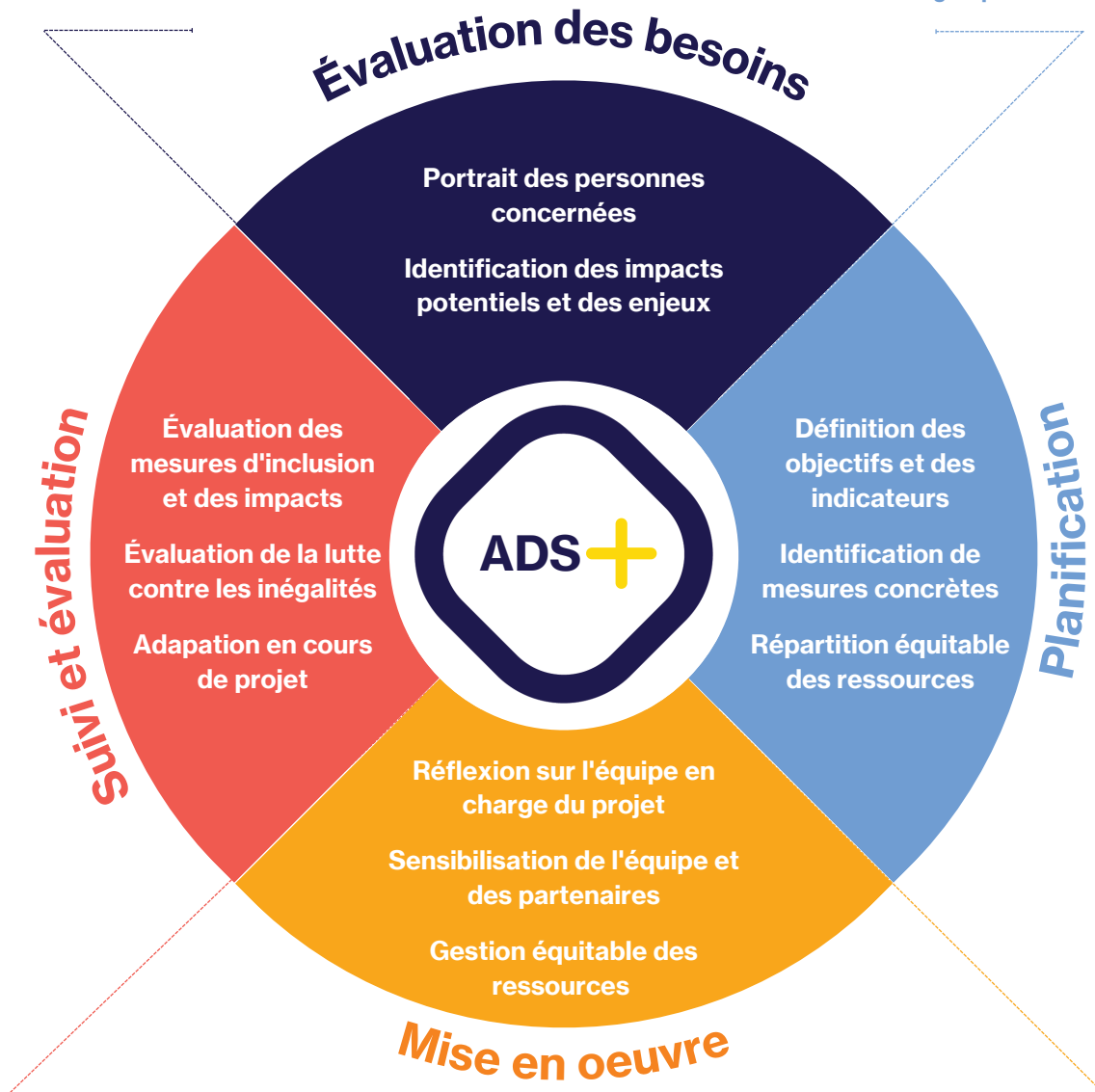


870, avenue De Salaberry, bureau 303
Québec (Québec)
G1R 2T9

acces@transportsviables.org
418 648-1242

Qui pourrait être concerné par le projet?
 Qui pourrait être négativement impacté?
 Quels sont les besoins différenciés des groupes concernés?
 Quels seront les impacts sur les inégalités existantes?

Les objectifs du projet sont-ils inclusifs?
 Quels sont les indicateurs qui permettront de mesurer la réduction des inégalités?
 Les ressources prévues sont-elles réparties de manière équitable selon les besoins différenciés des groupes visés?



Quels effets a eu le projet sur les différents groupes concernés?
 Observe-t-on des effets indésirables ou des impacts négatifs?
 Quels groupes sociaux n'ont pas été représentés? Pourquoi?

L'équipe en charge comprend-elle des personnes directement concernés par le projet ou ayant une expertise en la matière?
 L'équipe en charge et les partenaires sont-ils sensibilisés aux réalités différenciées des groupes concernés?

*Inspiré de : Secrétariat à la condition féminine. (2023). Cadre de référence pour les projets pilotes en analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) 2022-2027