

## **PROJET DE LOI N° 71**

Loi modifiant de nouveau le code de la sécurité routière et d'autres dispositions  
législatives

### **Mémoire de la Ville de Montréal**

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

**Montréal** 

Janvier 2010

## Table des matières

<b>Introduction</b> .....	3
<b>Une évolution marquée du système de transport à Montréal</b> .....	4
<b>Le vélo plus populaire que jamais à Montréal</b> .....	5
Un bilan positif jusqu'à maintenant.....	5
<b>La sécurité des piétons et des cyclistes au cœur des priorités</b> .....	6
<b>L'alcool au volant : un problème toujours présent</b> .....	9
<b>L'impact des modifications législatives proposées dans le projet de loi no 71 pour la Ville de Montréal</b> .....	11
Suspension du permis de conduire pour une période de 24 heures lorsque l'alcoolémie est supérieure à 50 mg (article 5) .....	11
Les circonstances selon lesquelles un piéton peut traverser une intersection en diagonale (article 27) .....	11
Le signalement des intentions du cycliste pour arrêter, tourner à droite ou à gauche (article 30) .....	13
Le casque protecteur pour les cyclistes (article 31).....	13
La circulation à contresens de bicyclettes sur une voie à sens unique (article 44).....	16
<b>Conclusion</b> .....	17

## Introduction

La Ville de Montréal est heureuse de pouvoir s'exprimer et de réagir aux modifications proposées par la ministre des Transports au Code de la sécurité routière.

Depuis la création de la *Table québécoise en sécurité routière*, en 2005, la Ville de Montréal est intervenue à de multiples occasions afin d'enrichir la discussion et de proposer des solutions novatrices à la problématique de la sécurité routière en milieu urbain.

Plus récemment, la Ville a apporté une contribution significative aux échanges en participant entre autres, aux différents groupes de travail institués par le ministère des Transports sur les transports actifs et alternatifs ainsi que sur la capacité de conduite affaiblie et distractions au volant. C'est particulièrement à ce chapitre que nous souhaitons réagir, notamment en commentant et en bonifiant le contenu des dispositions législatives à la lumière de notre expérience en matière de gestion des transports en milieu urbain.

## Une évolution marquée du système de transport à Montréal

Montréal a connu au cours des dernières décennies plusieurs évolutions importantes qui ont modifié substantiellement le paysage urbain : les infrastructures de transports se sont développées, la structure économique et industrielle s'est diversifiée, le centre-ville a connu un essor marqué avec l'implantation de sièges sociaux de grandes sociétés, etc. Les banlieues périphériques ont connu parallèlement un essor démographique, accentuant encore davantage la pression sur le maintien et le développement des réseaux de transport.

Aujourd'hui, le défi des grandes métropoles est d'innover afin de proposer au cours des prochaines années des solutions économiquement compétitives pour assurer la desserte et l'approvisionnement des populations, en intégrant les enjeux de développement durable, de préservation de l'environnement et de qualité de vie.

Un tel défi ne pourra être relevé que par un engagement à transformer le système de transport actuel, à l'améliorer et à repenser son déploiement et son organisation.

Le Plan de transport adopté en 2008 propose neuf cibles d'intervention sur lesquelles Montréal compte faire porter ses actions :

- Prioriser le piéton en améliorant les conditions de pratique de la marche;
- Faire du transport la pierre angulaire du développement de Montréal;
- Développer les infrastructures cyclables et mettre en place de nouvelles mesures propres à favoriser un usage accru du vélo partout dans la ville;
- Favoriser les usages collectifs de l'automobile;
- Assurer le leadership en matière de sécurité des déplacements sur son territoire et adopter la vision «zéro accident»;
- Revoir le partage de la voie publique pour accroître la place de la marche, du vélo et du transport en commun;
- Gérer le stationnement comme un outil stratégique de réduction de l'utilisation de l'automobile;
- Favoriser les déplacements à vocation économique et le transport des marchandises;
- Utiliser les technologies innovatrices les plus performantes en transport.

## Le vélo plus populaire que jamais à Montréal

Le vélo connaît une popularité croissante à Montréal, particulièrement comme moyen de transport utilitaire de tous les jours. Ses bienfaits sont aujourd'hui largement reconnus : peu encombrant, rapide, efficace et non polluant. Il est, de plus, bénéfique pour la santé.

La mise en place d'incitatifs à une plus grande utilisation du vélo présente donc des avantages multiples dont, notamment, une amélioration de la santé publique et une augmentation de la qualité de vie en milieu urbain. De plus, l'aménagement de nouvelles voies cyclables permet de donner un nouveau sens à la rue en la rendant plus accueillante, plus conviviale et plus sécuritaire. Cette mesure d'apaisement de la circulation améliore, par la même occasion, la mobilité de tous les utilisateurs, qu'ils soient cyclistes, piétons, ou encore automobilistes tout en assurant un partage plus équitable de la voirie urbaine.

Avec l'adoption récente de son Plan de transport, la Ville de Montréal reconnaît le potentiel de développement du vélo et son apport à la qualité de vie et à l'environnement. Elle convient de la nécessité d'accroître et d'améliorer les infrastructures réservées à son utilisation. Pour ce faire, la Ville de Montréal entend :

- Doubler le réseau cyclable en le faisant passer de 400 à 800 kilomètres, d'ici 2015;
- Améliorer l'état du réseau cyclable actuel;
- Augmenter le nombre de places de stationnements pour vélos;
- Améliorer l'interface entre le vélo et les transports publics;
- Permettre une plus grande accessibilité aux vélos par l'implantation d'un système de vélos en libre-service;
- Rendre accessible à l'année une partie du réseau cyclable (réseau blanc).

### Un bilan positif jusqu'à maintenant

Près de deux ans après son adoption, des sommes considérables ont été investies afin de permettre la réalisation de plusieurs actions prévues au chapitre des transports actifs et plus particulièrement du vélo :

- √ Quelques 130 kilomètres de voies cyclables ont été ajoutés aux 400 kilomètres déjà existants en 2008. Pour ce faire, des investissements de près de 21 millions de dollars ont été nécessaires dont une bonne partie provient du ministère des Transports par le biais du programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (PAGMTAA);

- √ Près de 5 millions de dollars ont été investis dans la mise aux normes du réseau cyclable actuel;
- √ Le BIXI est plus populaire que prévu avec 5000 vélos répartis dans 400 stations nécessitant un investissement de 20 millions de dollars. À ce jour, plus d'un million de déplacements ont déjà été effectués par les utilisateurs;
- √ Le Réseau blanc est accessible l'hiver sur plus d'une trentaine de kilomètres de voies cyclables. Selon les évaluations, environ 50 000 montréalais enfourcheraient leur bicyclette à l'année;
- √ Près de 8000 nouvelles places de stationnement pour vélos ont été ajoutées depuis 2008;

## La sécurité des piétons et des cyclistes au cœur des priorités

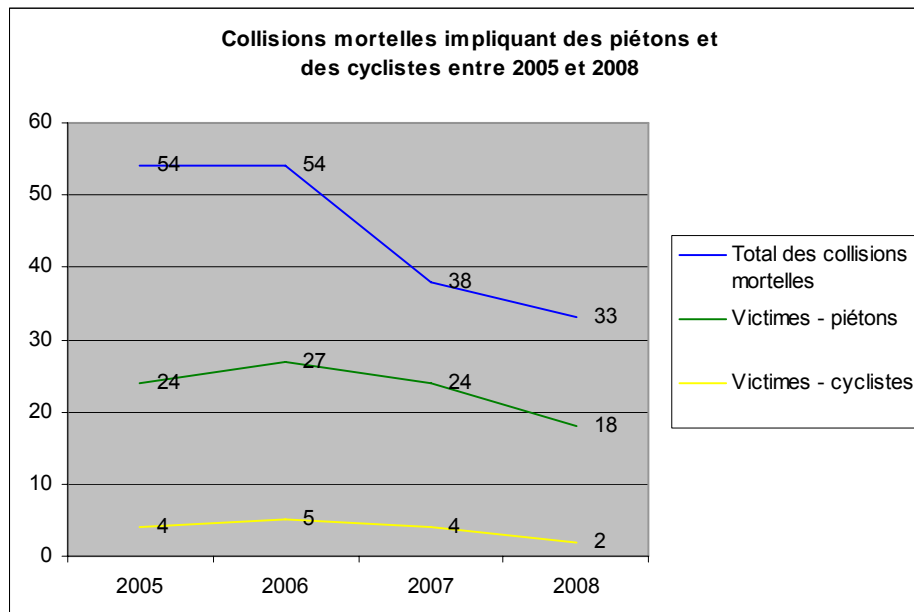
Montréal est reconnu comme une ville sécuritaire où il fait bon déambuler, de jour comme de nuit. La marche est d'ailleurs le principal mode de déplacement de beaucoup de montréalais, notamment ceux qui habitent dans les quartiers centraux. Le constat est le même pour les cyclistes, de plus en plus nombreux à utiliser les infrastructures cyclables pour leurs déplacements quotidiens.

À cet égard, plusieurs gestes ont été posés pour rendre les déplacements à pied et à vélo plus agréables et sécuritaires :

- Maintien de l'interdiction du virage à droite aux feux rouges sur l'ensemble du territoire;
- Installation de feux piétons à décompte numérique;
- Sécurisation des abords de certaines écoles (marquage, signalisation et surveillance);
- Allocation de plus de temps de traversée aux piétons dans le phasage des feux;
- Implantation de mesures de modération de la circulation;
- Déploiement de nouvelles infrastructures cyclables;
- Élargissement des trottoirs, notamment au centre-ville;
- Réduction des largeurs de traversée des piétons à certains carrefours;
- Augmentation du nombre de policiers affectés à la sécurité et à la circulation;
- Priorisation des campagnes destinées aux piétons et aux cyclistes par le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) et la SAAQ ;
- Participation au projet pilote de radars photographiques et de caméras aux feux rouges.
- Implantation (dès 2010) de la limite de vitesse à 40 km/h dans les arrondissements de Montréal.

Bien que ces mesures contribuent de manière significative à accroître la sécurité des déplacements actifs, elles ne sont pas infaillibles au point d'éliminer tous risques d'accidents impliquant un piéton ou un cycliste. Quoi qu'il en soit, l'ensemble des mesures adoptées au fil des ans portent fruit, comme en font foi les statistiques depuis 2005.

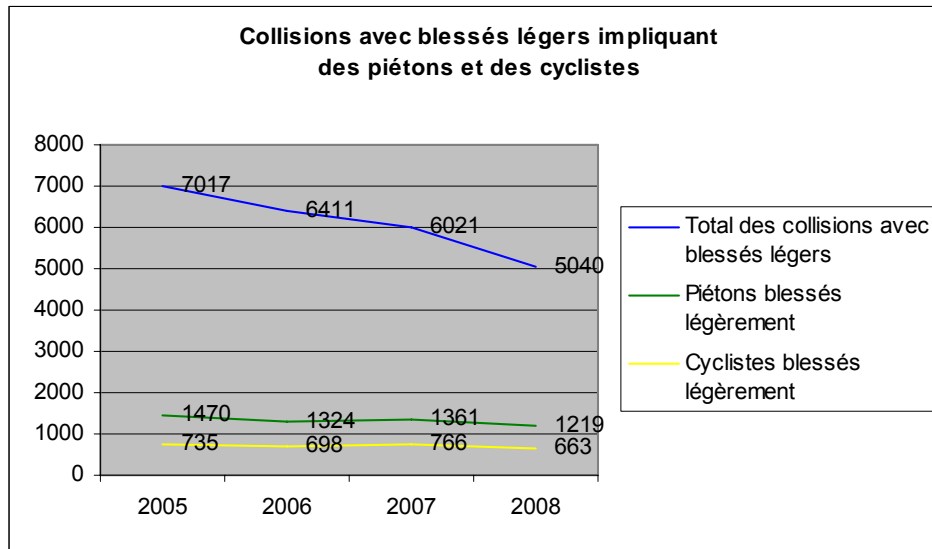
Le nombre de collisions mortelles a chuté de manière significative entre 2005 et 2008, passant de 54 à 33 collisions, une diminution de 39 %. Le nombre de victimes a également connu une diminution importante durant cette même période, soit de 25 % pour les piétons et de 50 % pour les cyclistes.



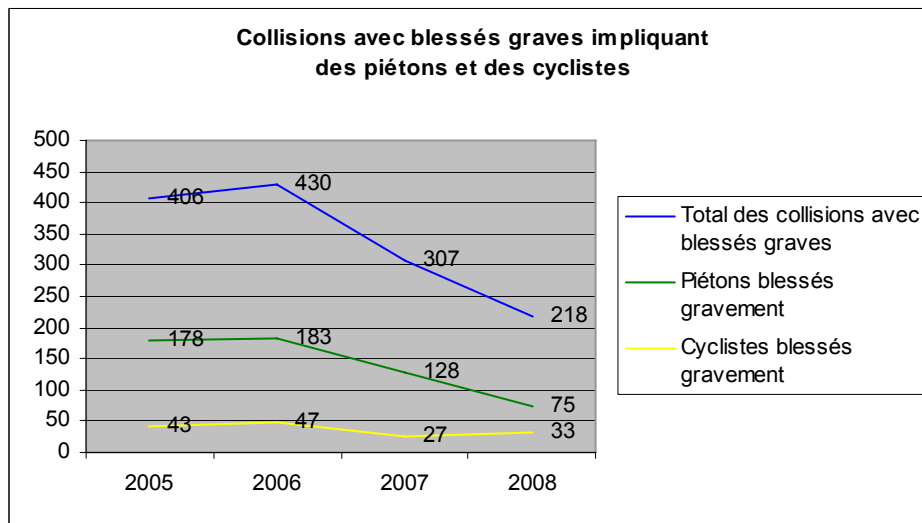
Source : Service de police de la Ville de Montréal, Bilan routier 2008<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Service de police de la Ville de Montréal, Bilan routier 2008, 6 pages

Le nombre de piétons et de cyclistes blessés légèrement ou gravement a aussi connu une diminution importante au cours de la même période comme en font foi les données compilées par le Service de police de la Ville de Montréal.



Source : Service de police de la Ville de Montréal, Bilan routier 2008<sup>2</sup>



Source : Service de police de la Ville de Montréal, Bilan routier 2008<sup>3</sup>

Ces données sont encourageantes et démontrent le succès des initiatives de la Ville de Montréal pour assurer une plus grande sécurité des piétons et des cyclistes. A titre d'exemple, mentionnons que la catégorie de victimes cyclistes âgées de moins de 14 ans représente 11,5 % du bilan routier montréalais comparativement à 21,8 % pour la province du Québec. Précisons à cet égard

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> Ibid.

que les groupes d'âges les plus à risque sont les 25-34 ans et les 35-44 ans qui représentent 42 % des victimes cyclistes à Montréal.

Nous convenons, cependant, qu'une victime est une victime de trop. Il en est de même pour les piétons et les cyclistes blessés gravement ou légèrement. Il est clair que l'on souhaiterait tous qu'ils n'apparaissent pas au bilan mais la réalité est toute autre.

S'il est vrai que la témérité de certains cyclistes qui se déplacent en milieu urbain peut leur être fatale, il faut néanmoins se questionner sérieusement sur le comportement adopté par les automobilistes. En octobre dernier, un sondage de Léger Marketing pour le compte de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), et dont de larges pans étaient publiés dans le journal *La Presse*<sup>4</sup>, mettait en lumière l'agressivité des automobilistes et leur manque de courtoisie à l'égard de clientèles plus vulnérables telles les cyclistes et les piétons. Ce sondage révèle qu'un cycliste sur deux se sent «peu» ou «pas du tout» en sécurité à cause de la «conduite des conducteurs qu'ils côtoient sur la route». Par ailleurs, 65 % des personnes interrogées estiment que les conducteurs québécois sont très ou assez agressifs au volant.

Au-delà des statistiques, des sondages et des perceptions, un fait demeure, tant les cyclistes que les piétons et les automobilistes doivent apprendre à cohabiter ensemble dans un environnement urbain parfois hostile où la sécurité de chacun dépend de l'autre.

## **L'alcool au volant : un problème toujours présent**

Bien que de nombreuses mesures législatives pour lutter contre l'alcool au volant aient été introduites depuis les 25 dernières années, ce problème demeure toujours parmi les premières causes de décès sur les routes du Québec.

Afin d'améliorer ses interventions pour réduire les conséquences négatives de ce fléau en matière de sécurité routière, le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) axe ses stratégies d'intervention sur le contrôle et sur la sensibilisation.

Bon an mal an, les agents du SPVM procèdent à l'arrestation de près de 2 000 conducteurs pour conduite avec la capacité affaiblie par l'alcool. La majeure partie de ces arrestations sont effectuées dans le cadre d'une interpellation au hasard, notamment lorsque l'agent de la paix a observé un comportement erratique sur la route.

---

<sup>4</sup> La Presse, samedi 17 octobre 2009, p. A 27

Par ailleurs, dans le but d'augmenter la perception du risque d'être arrêté, le SPVM tient régulièrement des contrôles routiers sur l'alcool au volant. Une intensification de ces contrôles a lieu en mai et en novembre afin d'accroître les interventions durant les périodes cruciales (début de la période estivale et de la période des fêtes). Durant les opérations de contrôle, les agents interpellent des conducteurs qui présentent des symptômes de capacité affaiblie. Ces conducteurs se voient ordonner de fournir un échantillon d'haleine à l'aide d'un appareil de détection d'alcool.

Les résultats de ces tests de dépistage révèlent que les policiers font autant sinon davantage face à des conducteurs dont les taux d'alcoolémie se situent entre 50 et 99 mg % (Warn) qu'à des conducteurs dont les taux s'élèvent au-delà de la limite légale (Fail). À titre d'exemple, en 2007, les échantillons d'haleine de 66 conducteurs ont produit un résultat « Warn » comparativement à 61 conducteurs dont les taux d'alcoolémie dépassaient la limite légale (Fail). Ainsi, si la mesure du 50 mg avait été en vigueur, les policiers auraient consacré plus d'efforts à appliquer une mesure administrative sans véritable sanction plutôt que de procéder à l'arrestation des conducteurs ayant commis une infraction criminelle pour lesquelles les risques de causer une collision sont plus élevés.

## L'impact des modifications législatives proposées dans le projet de loi no 71 pour la Ville de Montréal

### Suspension du permis de conduire pour une période de 24 heures lorsque l'alcoolémie est supérieure à 50 mg (article 5)

Pour être pleinement efficace, cette mesure doit être renforcée par une sanction pénale et accompagnée du pouvoir de remiser les véhicules sans condition (article 202.6 du C.S.R.) Sinon, il sera trop facile pour le conducteur fautif d'avoir la possibilité de reprendre son véhicule après le départ des policiers.

Par ailleurs, qu'en est-il de la capacité des organisations policières à appliquer de nouvelles mesures qui ne sont pas aussi dissuasives que l'application du Code criminel ? Si l'on réfère aux résultats obtenus lors des contrôles routiers planifiés, les policiers consacreront plus de temps à appliquer des mesures administratives moins contraignantes que le Code criminel.

***La Ville de Montréal appuie toute mesure qui contribue véritablement à diminuer le problème de l'alcool au volant. Toutefois, selon nous, la mesure, telle que présentée ne permettra pas de dissuader les conducteurs de prendre le volant après avoir consommé de l'alcool.***

### Les circonstances selon lesquelles un piéton peut traverser une intersection en diagonale (article 27)

Nous convenons qu'il est important que les piétons puissent adopter des comportements sécuritaires au moment de traverser la rue. Ainsi, l'ajout de la notion de traverser la chaussée perpendiculairement à son axe contribue à l'enseignement de comportements sécuritaires.

Cette obligation permet d'éliminer certaines ambiguïtés du Code quant à l'interprétation des comportements que doivent adopter les piétons. En plus, elle contribue à leur protection en les ramenant aux endroits protégés par une signalisation évitant ainsi de traverser n'importe où.

Puisque cette façon de faire est déjà bien encadrée, fonctionnelle et sécuritaire, nous sommes en désaccord avec l'ajout de l'interprétation de la phase exclusive pour piétons qui viendrait, à notre avis, confondre les usagers. En effet, selon nous, lorsque toutes les approches sont au rouge, ceci ne constitue pas une

signalisation adéquate permettant la traversée en diagonale. Comment le piéton peut-il voir adéquatement les têtes de feux et les décomptes numériques pour s'assurer qu'il a le temps suffisant pour traverser complètement la chaussée ?

Si le piéton a pris une mauvaise décision pour amorcer sa traversée, que se passera-t-il s'il est pris au beau milieu de l'intersection et que les feux passent au vert dans une direction ? Cette situation risque de se produire car à l'article 25 de la présente loi, on élimine la notion de main clignotante orange qui interdit au piéton de commencer une traversée à un moment précis du cycle de feu.

De plus, cette interprétation vient à l'encontre du principe précédent de traversée perpendiculaire où les passages sont signalés. Nous croyons qu'une traversée en diagonale devrait être autorisée seulement en présence d'un agent de la paix, d'un brigadier scolaire ou une signalisation clairement indiquée à cet effet où les temps de traversée ont été ajustés en conséquence (voir Toronto, intersection Yonge / Dundas).

Nous croyons que cette modification telle que proposée ne fait que confondre l'usager. Celui-ci ne sachant reconnaître la différence entre un feu pour piéton fonctionnant en mode « phase exclusive » d'un autre feu pour piéton fonctionnant en mode « partiellement protégé ». Cette dernière pratique est largement généralisée dans les grandes villes Canadiennes et Américaines, dont la Ville de Montréal.

En effet, la Ville de Montréal a développé au cours des années des pratiques adaptées aux besoins des différents usagers tels que les piétons et les cyclistes et ces pratiques sont basées, entre autres, sur des modes de protection partiellement protégés. Celles-ci sont connues et appréciées par nos concitoyens.

À titre d'exemple, la Ville de Montréal, aux endroits où le mode de fonctionnement du feu piéton « partiellement protégé avec flèche avant » s'avère inadapté aux conditions de circulation, on utilise le mode « partiellement-protégé, sur feu rouge ». Or, dans ce mode, la période d'engagement (silhouette) est protégée avec l'affichage d'un feu rouge et est suivie immédiatement du feu vert. Donc, le piéton qui traverserait en diagonale à ces endroits se retrouverait au milieu du carrefour lorsque le feu passerait au vert compromettant par le fait même sa sécurité.

***Pour toutes ces raisons, la Ville de Montréal exprime son désaccord à l'égard de la modification proposée. Toutefois, dans l'éventualité où la traversée en diagonale au Québec soit autorisée, il serait requis, à notre avis, qu'elle soit accompagnée nécessairement d'une signalisation appropriée.***

## **Le signalement des intentions du cycliste pour arrêter, tourner à droite ou à gauche (article 30)**

Simplifier les signaux que doit utiliser le cycliste lorsqu'il désire s'arrêter ou effectuer une manœuvre de virage à gauche ou à droite est une proposition intéressante. Bien que mineure, cette modification peut néanmoins s'avérer pertinente auprès des jeunes cyclistes qui doivent apprendre les règles de base de la sécurité à vélo.

***La Ville de Montréal appuie sans réserve cette modification.***

## **Le casque protecteur pour les cyclistes (article 31)**

La Ville de Montréal est favorable au port volontaire du casque protecteur pour les cyclistes et ne remet pas en cause les nombreuses vertus qui lui sont attribuées. Il est tout à fait juste de prétendre que son utilisation peut prévenir des blessures graves à la tête et même de nombreux traumatismes en cas de chute ou d'impact.

Ce sujet a été abondamment documenté au fil des ans par les spécialistes de la santé publique, par les médecins, par les chercheurs de différents pays et nous n'entendons pas nous immiscer dans un débat où certains protagonistes restent encore aujourd'hui campés dans des positions diamétralement opposées les unes des autres quant aux bienfaits réels qu'il peut procurer.

Toutefois, et malgré les bénéfices qu'on lui reconnaît, la Ville de Montréal estime qu'il n'y a pas lieu de légiférer pour le rendre obligatoire, surtout par une mesure réglementaire. Actuellement, toutes obligations reliées au port du casque sont inscrites dans le Code de la sécurité routière, notamment à l'article 492.2 pour les bicyclettes assistées et à l'article 484 pour les motocyclettes et les cyclomoteurs. Par conséquent, nous nous questionnons sur les raisons qui motivent la décision d'introduire un règlement pour des infractions de même nature.

Prise isolément, cette mesure énoncée dans le projet de loi n<sup>o</sup> 71 qui vise à imposer le port du casque protecteur pour les cyclistes de moins de 12 ans ne règle d'aucune façon la problématique plus large de la sécurité routière et des déplacements actifs. Il faut bien comprendre qu'il n'y aura pas moins d'impacts, moins d'accidents, moins de chutes, moins de conflits entre cyclistes et automobilistes sur la place de chacun dans la rue parce que, dorénavant, les cyclistes seront tenus de porter un casque. Une réflexion beaucoup plus large s'impose, ce qui n'a pas été fait, ni au sein de la *Table québécoise de sécurité*

routière ni même au sein du *Groupe de travail sur les transports actif et alternatif* de laquelle il est issu.

Vouloir à tout prix protéger l'intégrité physique du cycliste est louable en soi mais si rien n'est fait pour lui assurer des déplacements sécuritaires, l'objectif sera vain.

À la suite de l'accident en ski qui a coûté la vie à l'actrice Natasha Richardson en mars 2009 alors que celle-ci ne portait pas de casque protecteur, l'éditorialiste Mario Roy de La Presse exprimait avec justesse l'opinion suivante :

« Jusqu'où doit-on aller pour protéger les gens contre eux-mêmes? Et jusqu'où ira-t-on si l'objectif visé est celui d'instaurer un éden molletonné où il n'y aurait plus jamais d'accidents ? L'affaire devient hautement politique, en effet : quel nouvel équilibre établir entre liberté et sécurité dans une société devenue à tous points de vue allergique au moindre risque ? »<sup>5</sup>

De tels propos ne signifient pas que rien ne doit être fait. Au contraire! Nous sommes d'avis qu'il y aurait lieu de miser davantage sur la responsabilisation, l'éducation et la sensibilisation de même que sur la sécurisation des déplacements plutôt que d'opter pour des mesures réglementaires contraignantes. N'hésitons pas à changer d'approche, à faire preuve d'imagination, à innover dans la conception de campagnes d'éducation et de sensibilisation auprès des jeunes sur les bons comportements à adopter lorsqu'ils se déplacent à vélo. De telles campagnes devraient aussi être destinées à tous sur un meilleur partage de la rue. Des programmes devraient aussi être élaborés sur la formation, sur la bonne conduite, sur l'adoption de comportements sécuritaires. Avec son programme Génivélo, la SAAQ contribue à l'augmentation du port du casque. En effet, les policiers distribuent gratuitement les casques offerts lors d'activités de sensibilisation.

Par ailleurs, faut-il rappeler que la cible déterminée dans le projet de loi n<sup>o</sup> 71 – personnes âgées de 12 ans et moins est questionnable à plusieurs égards :

- Il sera extrêmement difficile pour le policier appelé à intervenir d'évaluer avec précision l'âge de la personne en infraction. Cela risque d'occasionner des interceptions abusives et non justifiées. Devant un tel constat, il y a fort à parier que les policiers minimiseront ce type d'intervention;

---

<sup>5</sup> Roy, Mario, La Presse, lundi 30 mars 2009, p. A 18

- Les enfants, comme les adultes qui circulent à vélo, ne sont pas tenus d'avoir en leur possession une pièce d'identité. L'enfant de moins de 12 ans intercepté par le policier pourra toujours arguer qu'il est plus âgé, n'ayant aucune pièce d'identité pour le prouver. Les plus futés en profiteront même pour fournir une autre adresse que la leur pour déjouer le policier qui veut acheminer un avis d'infraction;
- Les policiers ne peuvent émettre un constat d'infraction à une loi provinciale à une personne en deçà de quatorze ans. Par conséquent à qui le policier émettra-t-il le constat ? Si le jeune est seul, comment le policier procédera-t-il à son identification, à celle de ses parents ? Devra-t-il y avoir une escorte jusqu'à la maison pour procéder à l'identification de l'enfant et du parent ? La signification du constat sera-t-elle faite sur les lieux ou par la poste ?
- Dans les faits, ce sont les parents qui risquent d'écopier avec une telle mesure puisqu'ils sont responsables de leurs enfants. C'est à eux que sera adressé le signalement d'une infraction et non à l'enfant fautif;
- À première vue, cibler les jeunes cyclistes de 12 ans et moins peut sembler discriminatoire. Le projet de loi ne prévoit aucune mesure semblable pour les utilisateurs de patins à roues alignées ou encore ceux qui se déplacent en planches à roulettes, deux activités qui pourraient tout autant être jugées à risque que le vélo;
- Il y a lieu de se questionner sur le message que l'on veut envoyer aux enfants quant au rôle du policier dans la communauté et du temps à consacrer pour ce type d'intervention;
- Les nombreuses interventions de toutes sortes auxquelles nos policiers sont confrontés de façon quotidienne rendent leurs tâches déjà lourdes et complexes au point où il faut se questionner sur l'importance qu'ils accorderont à un délit de cette nature.

***Pour toutes ces raisons, la Ville de Montréal propose au ministère des Transports de retirer cet amendement au projet de loi qui obligerait les cyclistes de 12 ans et moins à porter le casque protecteur.***

## La circulation à contresens de bicyclettes sur une voie à sens unique (article 44)

Bien que nous n'ayons pas encore évalué l'impact de cette mesure au niveau des collisions, il est important de mentionner que le comportement de circuler à sens inverse représente une des causes de collision les plus importantes chez les cyclistes.

Par ailleurs, la Ville de Montréal expérimente depuis 2005 la circulation à contresens de bicyclettes dans certaines rues à sens unique afin d'accommoder les cyclistes et d'assurer une continuité dans le réseau. Pour ce faire, des aménagements appropriés sont requis. Une bande cyclable d'au moins 1,5 mètre de largeur est peinte au sol que les cyclistes sont invités à respecter. De façon générale, la largeur totale de la chaussée doit être minimalement de 9,1 mètres pour assurer des déplacements sécuritaires. Cette façon de faire permet également aux cyclistes de bien comprendre les limites de cette pratique et d'adopter un comportement approprié.

***La Ville de Montréal appuie donc cette modification proposée mais exprime le commentaire suivant : les municipalités devront être vigilantes dans la détermination des conditions d'implantation d'un tel aménagement afin de bien circonscrire cette pratique.***

## Conclusion

L'adoption, dans sa forme actuelle, du projet de loi n° 71 risque d'avoir des impacts considérables tant sur la pratique du vélo à Montréal que sur le travail des policiers qui seront appelés à faire appliquer les nouvelles dispositions législatives qu'il prévoit.

Quoi qu'il en soit, la Ville de Montréal souscrit positivement à plusieurs de ces modifications et tient à rappeler qu'elle est favorable au port volontaire du casque pour les cyclistes tout en reconnaissant ses bienfaits et les nombreuses vertus qu'on lui attribut. Cependant, il faut cesser de penser ou de prétendre que des mesures réglementaires obligeant les cyclistes à le porter sont la réponse toute désignée à la problématique plus large de la sécurité routière en milieu urbain. Bien qu'il agisse comme une mesure de protection efficace en cas de chute ou d'impact et bien qu'il puisse prévenir des traumatismes graves, le port du casque, comme seule mesure, a des effets bien limités qui sont malheureusement sous-estimés.

Sous prétexte que les cyclistes de moins de 12 ans seraient tenus de porter un casque, on laisse sous-entendre que leurs déplacements seraient désormais plus sûrs, plus sécuritaires. Or, il faut bien comprendre que le partage de la rue ne sera pas pour autant chose acquise. Tant les cyclistes, les automobilistes que les piétons doivent s'adapter aux conditions spécifiques de circulation des uns et des autres. En ville comme à la campagne, la sécurité des déplacements nécessite que chacun se conforme au Code de la sécurité routière, que tous les usagers se respectent mutuellement. La réalité est toutefois bien différente.

Quant aux dispositions relatives à l'alcool au volant, la Ville de Montréal réitère son appui à l'introduction du zéro alcool pour les moins de 21 ans ainsi qu'à l'introduction d'une limite de 50 mg au Code de la sécurité routière. Mais, encore faut-il que cette dernière mesure soit suffisamment dissuasive et supportée par une sanction pénale et un pouvoir de remisage afin que les policiers y consacrent des efforts appropriés. Une mesure qui n'est pas appliquée par les policiers sera discréditée par les usagers et n'aura aucun impact sur les comportements des usagers. C'est pourquoi il est important d'agir sur la perception du risque d'être arrêté en encourageant nos interventions. Les sanctions doivent aussi être suffisamment sévères pour espérer atteindre un changement de comportement auprès de toutes les catégories d'utilisateur.

Manifestement, les travaux de la *Table québécoise en sécurité routière* et des différents groupes qui en sont issus s'avèrent une tribune exceptionnelle, un lieu d'échanges et de réflexion hors du commun tout comme la Table MTQ – Grandes villes du Québec sur la signalisation routière. À notre avis, toute la problématique sur le casque protecteur a malheureusement été évacuée

beaucoup trop rapidement. Sans l'ombre d'un doute, les impacts d'une telle mesure auraient pu faire l'objet de discussions et d'analyses plus rigoureuses, plus approfondies. Celles-ci auraient dû permettre également de proposer des moyens, des stratégies d'action pour en renforcer l'usage sans nécessairement avoir recours à la voie réglementaire. Quoi qu'il en soit, nous proposons que cet amendement soit retiré du projet de loi n<sup>o</sup> 71 et que toute cette question soit discutée à nouveau à la *Table québécoise en sécurité routière*.

En raison de l'expertise dont disposent tous les partenaires associés à cette *Table*, nous sommes convaincus plus que jamais que des solutions permanentes et durables pourront émerger, contribuant du même coup à l'atteinte des objectifs de sécurité routière en lien avec les problématiques vécues particulièrement en milieu urbain. Pour Montréal, il est important de bien faire comprendre notre réalité afin de nous permettre d'améliorer notre bilan de sécurité, et ce, en fonction des orientations énoncées dans le Plan de transport.

Dans cet esprit, il importe que les travaux de la *Table* reprennent, que les échanges nous amènent vers un consensus élargi, solide. À brève échéance, d'autres enjeux tout aussi importants devront également être abordés : la définition du piéton dans le Code de la sécurité routière, la gestion des nouveaux modes de transport en sites propres, les rues piétonnes, les zones de rencontre, etc. Autant de défis qu'il nous faudra relever ensemble.