

Moderniser le Code pour moderniser la mobilité



Table des matières

Présentation d'Accès transports viables	4
Remerciements	5
Crédit	5
Démarche	6
Consultation en ligne	6
Concours d'idées Mois du vélo	6
Rencontre citoyenne	6
Vision	7
Bilan qui s'alourdit pour les piétons et les cyclistes	8
La sécurité routière: un droit fondamental	10
Un contexte favorable au développement des transports actifs	11
Objectifs gouvernementaux	11
Gaz à effet de serre	12
Saines habitudes de vie	12
Endettement des ménages	13
Recommandations	14
Sur la route, protéger d'abord les usagers les plus vulnérables	14
S'inspirer des meilleures pratiques	15
Les 5 E	15
Renversement de paradigme	15
Code de la rue	16
Vision zéro	17
Zones à vitesse réduite	18
Les rues complètes: un réseau pour tous les usages	19
Faire appliquer le Code	22
Moderniser le Code	25
Des pratiques à améliorer	32
Interdire le virage à droite au feu rouge en milieu urbain	32
	2

Augmenter les sanctions des conducteurs de véhicules motorisés fautifs	32
Accroître l'éducation à la sécurité routière	33
Criminaliser l'usage du cellulaire au volant	33
Port obligatoire du casque	34
Diminution de la tolérance sur les excès de vitesse	35
Pour aller plus loin	35
Faire des feux piétons l'exception plutôt que la règle	35
« Build it and they will come »	36
Encourager les meilleurs	37
Rendre publiques les données	38
Réviser les normes du MTMDET et améliorer la recherche et les pratiques vers une mobilité durable	38

Présentation d'Accès transports viables

Accès transports viables – le Regroupement des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs et alternatifs du Québec métropolitain – est un organisme à but non lucratif regroupant les utilisateurs, les utilisatrices et les organisations socioéconomiques préoccupés par l'avenir de la mobilité dans la région métropolitaine de Québec.

La mission principale d'**Accès transports viables** est de promouvoir les modes de déplacement viables et de défendre les droits des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs (transport en commun, covoiturage, autopartage) et actifs (marche, vélo) dans la région de Québec.

La réduction de la circulation automobile et l'augmentation de la part des modes de transport collectifs et actifs sont nécessaires pour améliorer globalement la qualité de vie des citoyens. Cette évolution passe par la sensibilisation de la population et des pouvoirs publics à l'utilisation et à l'encouragement des modes de déplacement viables.

Chaque année, et ce depuis 1991, **Accès transports viables** organise la *Semaine des transports collectifs et actifs*. Durant toute la durée de l'évènement, diverses activités sont organisées afin de sensibiliser la population aux impacts et aux enjeux liés à la circulation automobile.

Régulièrement, l'organisme se prononce sur divers projets ou dossiers en lien avec les transports et l'urbanisme. Sa participation aux consultations et aux tables de concertation permet de rappeler aux décideurs l'enjeu primordial qu'est celui du transport à Québec.

Remerciements

Accès transports viables félicite la démarche de consultation menée par la Société de l'assurance automobile du Québec en vue d'améliorer la sécurité routière au Québec. Nous espérons que celle-ci deviendra un moment important dans l'histoire du développement des modes de transports actifs, et que les mesures mises en place permettront d'encourager la pratique du vélo et de la marche en protégeant les usagers les plus vulnérables, particulièrement en milieu urbain.

Crédit

Recherche et rédaction:

Etienne Grandmont, directeur général

Valérie Marcon, coordonnatrice des projets de transports actifs

Annie Ruelland, chargée de projet À pied, à vélo, ville active

Révision:

Jonathan Charlebois, coordonnateur des projets de sensibilisation

Démarche

Accès transports viables possède une expertise qui lui permet de se prononcer sur des enjeux de mobilité durable, ce qui ne l'empêche pas de consulter régulièrement ses membres et la population en général afin de représenter au mieux les besoins et les aspirations des usagers des transports collectifs et actifs.

Consultation en ligne

À la réception de l'invitation à participer au Groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes en 2014, Accès transports viables a mis en ligne un formulaire afin de recueillir les propositions citoyennes de modifications à apporter au Code de la sécurité routière (CSR). Une vingtaine de participants ont ainsi soumis plus d'une trentaine de propositions.

Concours d'idées Mois du vélo

Dans le cadre du premier Mois du vélo, organisé par Accès transports viables en mai 2013, quelques 200 suggestions citoyennes ont été soumises dans le cadre d'un concours d'idées pour rendre Québec et Lévis « villes vélo ». Sur le lot, plusieurs d'entre elles portaient sur des modifications à apporter au CSR.

Rencontre citoyenne

Le 13 février 2016, plus de vingt citoyens et citoyennes ont répondu à l'appel lancé par Accès transports viables afin de discuter des enjeux soulevés par la présente consultation sur la sécurité routière.

Vision

En plus de sa mission de promouvoir les modes de déplacement viables et de défendre les droits des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs et actifs, le travail d'Accès transports viables est ancré dans une vision durable de la mobilité dans la région.

Nous sommes d'avis que la marche et le vélo sont des modes de déplacement qui méritent d'être valorisés dans notre société. Les piétons et les cyclistes sont les usagers de la route les plus vulnérables, raison pour laquelle la sécurité de leurs déplacements devrait être une priorité dans l'aménagement urbain, dans les cadres réglementaires qui le sous-tendent ainsi que dans notre mentalité collective. Il est d'ailleurs important de rappeler que nous sommes tous piétons, à un moment ou à un autre dans notre chaîne de déplacements.

Malgré une amélioration globale du bilan routier au cours des dernières années, nous considérons que chaque accident en est un de trop. En ce sens, nous jugeons que beaucoup d'améliorations sont à apporter à nos milieux bâtis pour limiter le risque et la dangerosité des collisions entre usagers. L'aménagement du territoire a le pouvoir de démocratiser la mobilité de la population en offrant des milieux conviviaux et sécuritaires à tous les usagers de la route.

Nous travaillons à la promotion des modes de transports alternatifs à la voiture-solo puisque nous croyons qu'il est temps de donner aux autres usagers de la route la place qui leur revient. Le climat actuel du tout-à-l'auto ne cessant de démontrer ses limites, il faut privilégier les milieux de vie à échelle humaine et favorables à la pratique des transports actifs. Nous sommes convaincus qu'une hausse des parts modales de la marche et du vélo contribuerait, notamment, à la qualité des milieux de vie de même qu'au dynamisme des secteurs commerciaux.

Constats

Bilan qui s'alourdit pour les piétons et les cyclistes

La Société de l'assurance automobile du Québec dévoilait, dans son Bilan routier 2015, que le nombre de cyclistes grièvement blessés avait augmenté de 29,5 % entre 2014 et 2015, tandis que chez les piétons, il avait augmenté de 3,8 %.

Ce constat, très lourd, contraste pourtant avec une diminution générale du nombre de décès et de blessés sur nos routes. En effet, par rapport aux moyennes enregistrées entre 2010 et 2014, le nombre de décès a diminué de 45,8 % chez les cyclistes et de 28,8 % chez les piétons. Quelles conclusions en tirer?

D'abord que les parts modales des piétons et des cyclistes, bien que difficiles à quantifier, notamment parce les Enquêtes origine-destination réalisées par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'électrification des Transports (MTMDET) du Québec se font attendre, augmentent d'année en année. Une partie de la population se rend bien compte qu'il est très avantageux pour leur santé, leur portefeuille et l'environnement, d'utiliser un mode de transport actif pour se déplacer. Cette prise de conscience puise ses racines dans les initiatives de mobilité durable mises en place par de nombreux employeurs ou institutions scolaires, dans le prix de l'essence qui fluctue (le plus souvent à la hausse), dans les différentes campagnes de sensibilisation mises en place par diverses organisations vouées au développement des transports collectifs et actifs, dans le sentiment de liberté que procurent ces modes de transports, etc. Les sources sont donc diverses, mais la vague est bien réelle.

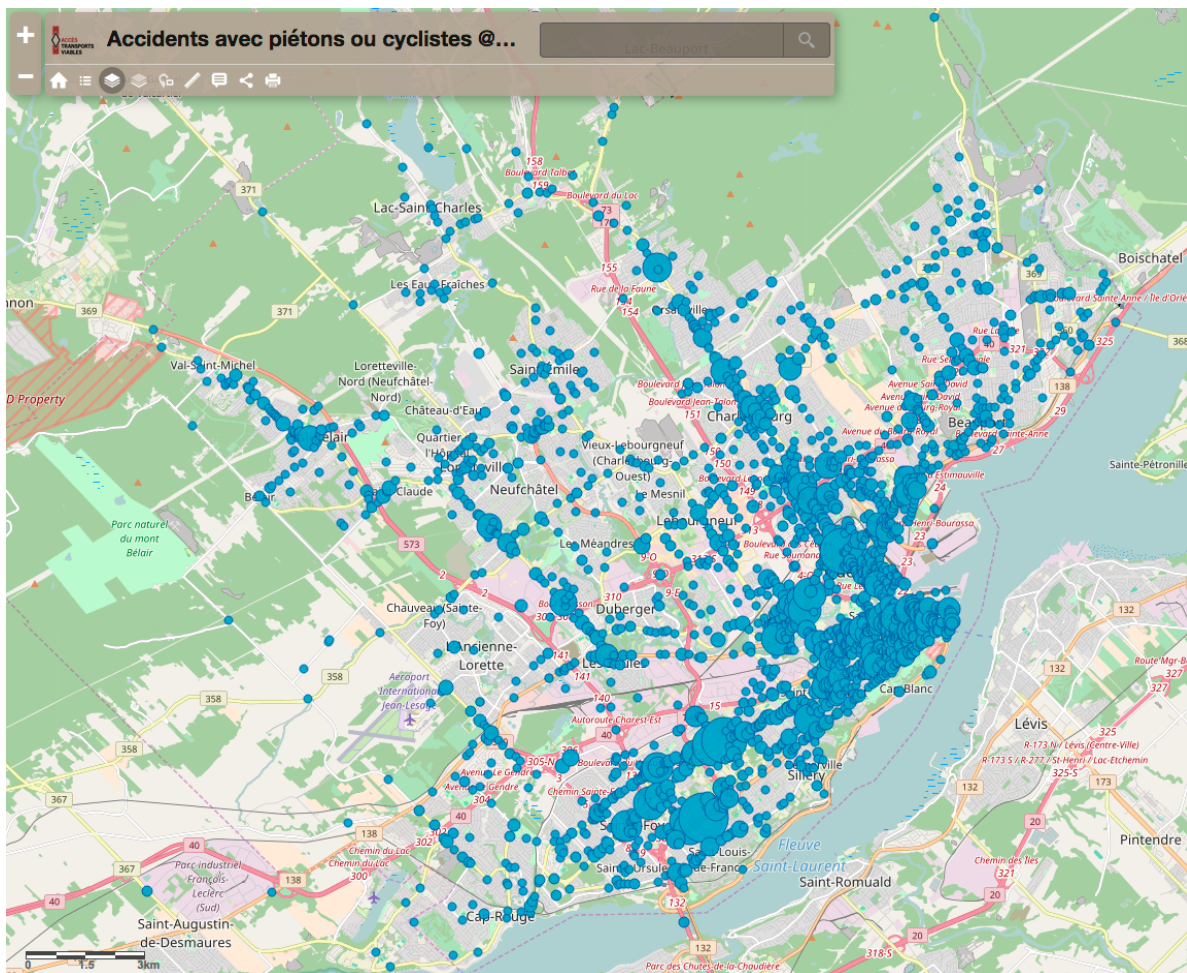
Finalement, il apparaît que les principes fondateurs du Code de la sécurité routière ont été élaborés à une époque où la pratique du vélo était marginale et peu valorisée. Le Code de la sécurité routière est en conséquence inadéquat face aux nouvelles réalités des déplacements, en milieu urbain comme en milieu rural.

Les collisions entre automobiles et usagers vulnérables de la route (piétons, cyclistes) ont encore lieu trop fréquemment. Ainsi, ce sont 4 424 accidents (40 décès, 363 accidents graves

et 3 639 accidents légers) qui ont eu lieu sur le territoire des villes de Québec et Lévis entre 2005 et 2015.

Ces collisions se sont majoritairement produites dans les rues de quartiers résidentiels que traversent des milliers d'automobilistes, matins et soirs. Ces quartiers où le nombre de collisions est élevé sont, sans surprise, ceux où se concentre la plus grande part des déplacements actifs.

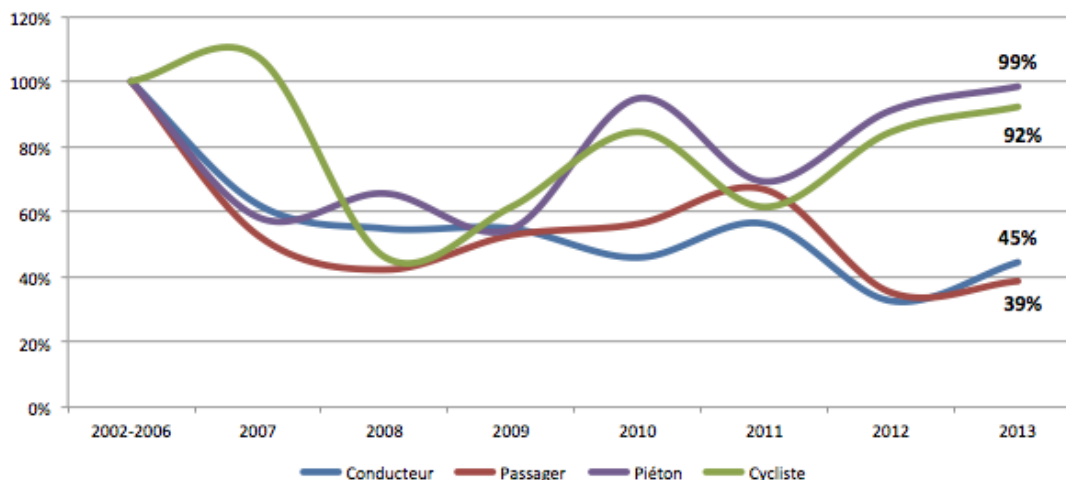
Répartition des collisions impliquant des cyclistes et des piétons, de 2004 à 2015



Il est possible de consulter la version dynamique de cette carte, réalisée par Accès transports viables, à l'adresse suivante: <http://arcg.is/1xfFJZK>.

Toutes catégories d'usagers confondues, le nombre total de blessés gravement a diminué au cours des dernières années sur le territoire de la Ville de Québec, mais force est de constater que des efforts doivent encore être déployés afin de protéger les usagers vulnérables que sont les piétons et les cyclistes.

Variation du nombre de victimes grièvement blessées sur le territoire de la Ville de Québec par mode de transport en comparaison avec la moyenne des années 2002 à 2006



La sécurité routière: un droit fondamental

Le besoin de se mouvoir est reconnu dans le domaine des sciences humaines comme l'un des besoins fondamentaux de la personne. Défini comme « *la nécessité pour chaque individu d'entretenir l'intégrité et l'efficacité des systèmes biophysologiques, de permettre la réalisation des activités sociales et de construire et maintenir l'équilibre mental* », le besoin de se déplacer est intimement lié aux notions d'autonomie et de liberté. Il englobe donc une partie considérable du bien-être d'un individu, tant au niveau physique que psychologique.

L'aménagement du territoire a le pouvoir de démocratiser la mobilité de la population, puisqu'il a un impact direct sur la qualité des déplacements, voire la possibilité de les effectuer, dans un milieu donné. Afin que chaque individu puisse combler convenablement le besoin de se déplacer, les aménagements routiers se doivent d'être sécuritaires au regard de tous les modes

de transport, mais particulièrement envers les usagers les plus vulnérables que sont les piétons et les cyclistes. Or, dans la plupart des cas, ce sont les instances décisionnelles qui ont le pouvoir de concrétiser de tels environnements en mettant en place les outils nécessaires à leur mise en oeuvre.

Un contexte favorable au développement des transports actifs

Coût de l'essence élevé, épidémie d'obésité, endettement élevé des ménages québécois, congestion routière, pollution atmosphérique, finances publiques dans le rouge, etc. : le contexte est favorable pour entreprendre un changement vers les modes de transports durables. Ce changement de paradigme n'est toutefois pas possible tant que la volonté politique ne se traduira pas en actions concrètes.

Le cyclisme utilitaire est certainement l'un des maillons importants à développer dans les années à venir puisque ses avantages sont connus et nombreux. Il importe cependant de garder à l'esprit que c'est l'ensemble des transports collectifs et actifs qui devront être développés, par un financement adéquat et par de la sensibilisation, pour permettre de rejoindre les nombreuses orientations et politiques gouvernementales en matière de santé publique, d'environnement et d'économie.

Objectifs gouvernementaux

Encourager le développement des transports actifs par une refonte de la réglementation améliorant la sécurité des cyclistes et des piétons, combinée à des investissements dans les infrastructures de transports actifs, peut s'avérer un pas énorme dans l'atteinte des objectifs gouvernementaux, tant au niveau environnemental, sanitaire, qu'économique.

Gaz à effet de serre

Le gouvernement du Québec s'est en effet doté d'objectifs ambitieux dans ce domaine. Les cibles de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES) sont les suivantes¹:

- Cible 2020: - 20 % sous le niveau de 1990;
- Cible 2030: - 37,5 % sous le niveau de 1990;
- Objectif 2050: - 80 % sous le niveau de 1990.

Ces cibles et objectifs s'accompagnent cependant de défis importants dans le domaine du transport, principal secteur émetteur de GES et seul secteur dont le bilan ne s'est pas amélioré ou stabilisé depuis les années 1990. Les transports représentent 43 % des GES émis en 2013, ce qui représente une augmentation de près de 25 % depuis 1990².

Saines habitudes de vie

Le gouvernement a récemment présenté sa nouvelle Politique de prévention en santé, qui vise à façonner un avenir plus sain pour tous les Québécois, et qui est axée sur quatre principes: l'amélioration des conditions de vie, le renforcement des actions de prévention, l'aménagement des communautés et du territoire ainsi que le développement des enfants.

Parmi les neuf objectifs à atteindre d'ici 2025, on y trouve notamment³:

- Faire en sorte que 90 % des municipalités de 1000 habitants et plus adoptent des mesures afin d'aménager des communautés favorables à la sécurité et à la mobilité durable, aux saines habitudes de vie ainsi qu'à la qualité de vie de leurs résidents;
- Faire bondir de 20 % la proportion de jeunes âgés de 12 à 17 ans actifs durant leurs loisirs et déplacements.

¹ <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/engagement-quebec.asp>

² <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2013/Inventaire1990-2013.pdf>

³ <http://www.msss.gouv.qc.ca/ministere/politique-prevention-sante/>

Endettement des ménages

Le ratio d'endettement des ménages québécois et canadiens avoisine les 170 %, alors qu'il y a quinze ans, ce taux d'endettement était de 105 %. Depuis six ans, la dette moyenne des consommateurs québécois (sans hypothèque) a bondi de 73 %, passant de 10 443 \$ à plus de 18 000 \$⁴.

Les transports sont maintenant le deuxième poste budgétaire des ménages québécois après le logement. En 2015, les dépenses liées au logement représentaient 27 % du total, suivi des transports à 18,1 %, ce qui est davantage que l'alimentation, à 16,2 %⁵. Le CAA-Québec évalue par ailleurs que la possession d'une automobile, peu importe l'âge du véhicule, coûte environ 10 000 \$ par année⁶.

⁴ <http://www.journaldequebec.com/2017/01/13/les-quebecois-sont--plus-endettes-que-jamais>

⁵ <http://www.journaldemontreal.com/2017/01/30/27--des-depenses-vont-au-logement>

⁶

https://www.caaquebec.com/fileadmin/documents/PDF/Sur_la_route/Couts_utilisation/2013_CAA_Driving_Costs_French.pdf

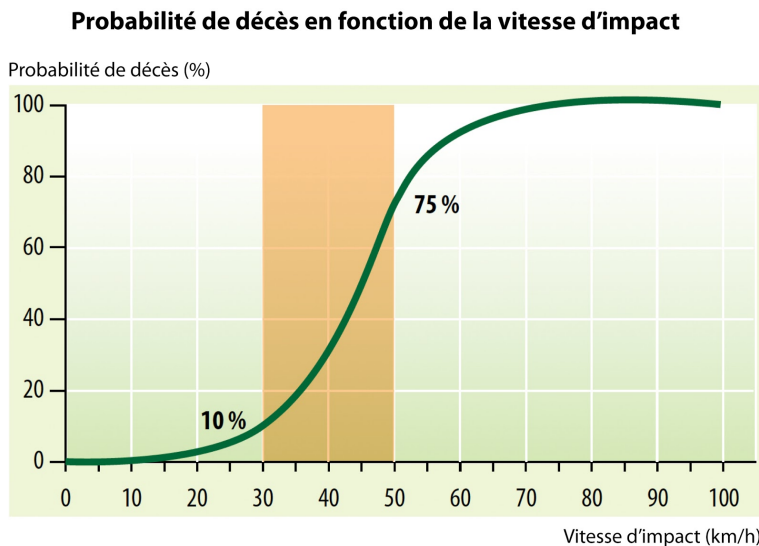
Recommandations

Les moyens proposés pour améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables et, par conséquent, augmenter l'utilisation quotidienne des transports actifs et collectifs, sont nombreux. Nous nous permettons d'en présenter plusieurs, qui vont des principes plus généraux aux modifications très précises d'articles du Code de la sécurité routière.

Sur la route, protéger d'abord les usagers les plus vulnérables

Pour un usager vulnérable, la vitesse à laquelle il sera impacté lors d'une collision avec un véhicule motorisé influence directement la gravité de l'accident.

À ce titre, une limite de vitesse de 30 km/h est communément considérée comme la plus souhaitable, puisqu'au-delà de cette vitesse, la gravité d'une collision avec une automobile pour un piéton augmente de façon exponentielle.



ASHTON, S.J., Pedestrian Injuries: The Influence of Vehicle Design dans H.C. Foot et autres (éd.), Road Safety Research and Practice, Praeger, 1981

Selon nous, il y a donc lieu de donner davantage de pouvoirs aux villes du Québec quant à la fixation des limites de vitesse sur leur territoire. Cependant, une telle mesure ne peut atteindre les résultats escomptés qu'en étant accompagnée d'outils spécifiques et en étant soutenue par l'adoption d'une vision d'ensemble cohérente.

S'inspirer des meilleures pratiques

Heureusement, des initiatives, qui peuvent prendre la forme de réglementations innovantes ou encore, de listes de critères permettant l'atteinte de résultats réalistes, apparaissent et laissent présager un avenir meilleur dans les transports.

Les 5 E

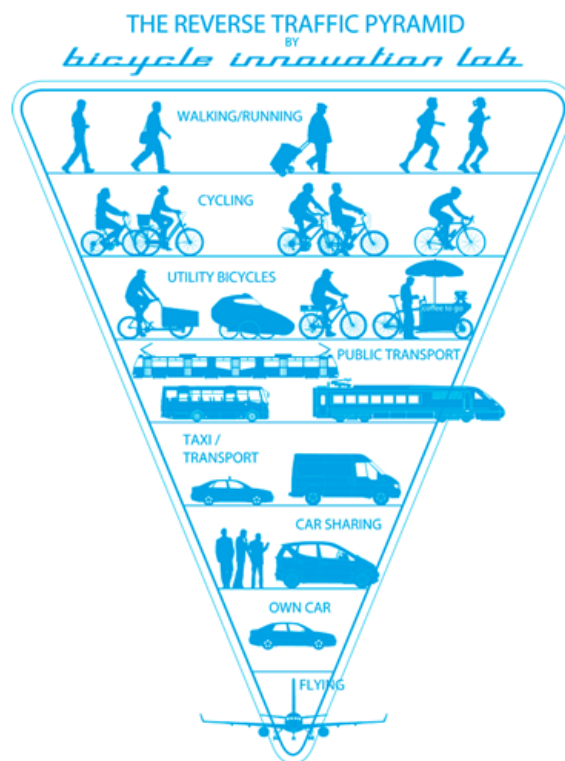
Dans toutes ses interventions, Accès transports viables s'applique à couvrir tous les aspects qui feraient de nos collectivités des milieux sécuritaires et conviviaux pour tous les usagers de la route, notamment en appliquant la grille d'analyse dite des 5 E.

- Environnement - aménagements physiques
- Encadrement - règlements, sanctions
- Éducation
- Encouragement - promotion
- Évaluation et planification

Le présent mémoire touche tous ces aspects.

Renversement de paradigme

Le diagramme ci-contre⁷ illustre la façon dont nous devrions, au Québec, concevoir l'ordre de priorité accordé à chaque mode de transport en fonction de sa vulnérabilité, de ses bénéfices sur la santé et des émissions de gaz à effet de serre. C'est le cas de nombreux pays et villes comme Vancouver. Brent Todarian, ancien planificateur en chef de Vancouver, décrit ce concept en ces mots:



⁷ <http://www.bicycleinnovationlab.dk/?show=jpn>

« The 1997 Vancouver Transportation Plan didn't use the word "balance." It prioritized. Walking first, then biking, then transit, then goods movement, then the single occupancy vehicle or car share. In Vancouver we don't ban the car. We don't talk about "car-lite" or any of those kinds of things. We just prioritize them last. And in doing so, we make all ways of getting around better. If you design and build a multimodal city, it works better for everybody, including drivers.⁸ »

Dans cette conception, c'est donc sans surprise que les déplacements à pied se trouvent au sommet des priorités. Une ville qui se marche - et qui marche! - est une ville dite à l'échelle humaine, agréable, vivante, basée sur les rapports humains et l'économie locale. La ville qui place les piétons au cœur de son développement est compacte, dense, et favorise la fluidité des déplacements piétonniers.

Le deuxième mode de transport à favoriser est bien entendu le vélo. Permettant de couvrir des distances plus grandes que la marche, le vélo est un mode de transport tout aussi écologique, bon pour la santé de même que pour l'économie locale. Une Ville, mais aussi un État, « amie des cyclistes » priorise le vélo comme mode de transport vis-à-vis les modes de transports motorisés en milieu urbain en s'assurant de leur offrir un environnement sécuritaire et perméable et une fluidité de mouvement.

Code de la rue

Le Code de la rue belge, adopté en 2004, est venu fortement modifier le Code de la route, considéré comme inadapté à la circulation urbaine.

Le gouvernement belge, suite à des états généraux sur la sécurité routière, a constaté que « le Code de la route était soucieux principalement de fluidifier la circulation automobile et de définir les règles de comportement des automobilistes. La place du piéton ou du cycliste n'était alors définie que dans ses liens avec la circulation automobile ». L'arrêté royal visait donc « à transformer le Code de la route en Code de la rue, par un meilleur partage de l'espace public notamment, avec comme objectif principal une diminution drastique du nombre de morts et de blessés sur les routes belges »⁹.

8

<http://www.treehugger.com/urban-design/forget-about-balance-cars-we-have-prioritize-walking-biking-and-transit.html>

⁹ Modification du Code de la route, acte II : le Code de la rue, Tom De Schutter, Décembre 2003, <http://www.uvcw.be/impressions/toPdf.cfm?urlToPdf=/articles/0,0,0,0,375.htm>

Depuis 2005, le nombre de blessés et de décès chez les piétons et les cyclistes dans des accidents de la route a légèrement diminué en Belgique, malgré une augmentation des déplacements effectués selon ces modes. Ces résultats sont le fruit d'un ensemble de mesures mises en place par le gouvernement fédéral belge, dont fait partie le Code de la rue¹⁰.

Le gouvernement français a également emboîté le pas le 18 avril 2006, date à laquelle le ministre des Transports lançait la démarche « code de la rue », puis en juillet 2008 avec un décret modifiant considérablement le Code de la route. Plusieurs villes françaises (Bordeaux, Rennes, Tours, Chambéry notamment) se sont ainsi dotées d'un code de la rue afin d'opérer un changement radical pour une meilleure prise en compte de la vie locale et de tous ses acteurs.

Le principal élément du Code de la rue est le principe de prudence, soit l'obligation de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible. Ainsi, le camion doit adapter sa vitesse à l'approche d'une voiture, la voiture à l'approche d'un vélo et le vélo à l'approche d'un piéton, en fonction des conditions climatiques rencontrées, du champ de vision, de l'état de la voirie, etc.

L'idée générale du principe de prudence est donc de responsabiliser les usagers la route. Ce principe devrait être inclus dans la nouvelle mouture du CSR. Il devrait en fait même le chapeauter afin que tous les articles du Code reflètent ce besoin de protéger les usagers les plus vulnérables.

Vision zéro

Depuis près de dix ans, l'European Transport Safety Council met en compétition les pays membres de l'Union européenne afin de stimuler leurs efforts dans la poursuite de l'amélioration de leur bilan routier. Les résultats de cette stratégie sont impressionnants: entre 2001 et 2013, le nombre de décès sur les routes a diminué de 53 % en moyenne parmi les 28 pays membres de l'Union européenne. En comparaison, le nombre de décès sur les routes au Québec a diminué de seulement 34 % pendant la même période.

Parmi les pays qui se démarquent par leur stratégie en sécurité routière, la Suède fait figure de chef de file par son approche Vision zéro qui a été reprise par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

¹⁰ Focant, N. (2013) Analyse statistique des accidents de la route avec tués ou blessés enregistrés en 2012. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

Dans son rapport sur la Vision zéro, l'OCDE décrit le but de cette approche en ces termes: « le but ultime est qu'aucun usager ne soit soumis à une énergie d'impact susceptible de causer la mort ou des blessures graves et invalidantes ». En d'autres termes, la Vision zéro met l'accent sur la responsabilité qu'ont les concepteurs de routes de créer des environnements qui permettront de réduire les risques de conflits entre les différents usagers de la route, et donc d'améliorer le bilan routier de façon importante et durable.

À l'instar de la Suède, la Ville de Québec doit travailler en amont, notamment en se dotant des meilleurs outils comme l'approche Vision zéro. Montréal est actuellement la seule ville québécoise à avoir entrepris une démarche d'adoption de cette vision¹¹.

Zones à vitesse réduite

Introduite en 2008 dans le Code québécois de la sécurité routière, la délimitation d'une limite de vitesse pour l'ensemble d'un secteur est désormais mise en œuvre dans plusieurs villes québécoises et depuis plus de deux décennies en Europe. Aux États-Unis, le concept de "Slow zone" fait également son apparition.

Afin d'assurer le respect de cette limite de vitesse, une multitude de mesures d'apaisement de la circulation existe et se retrouve dans différents guides de conception routière. La Ville de Calgary a notamment révisé une grille du *Guide canadien sur les rues conviviales* sur les impacts des différentes mesures d'apaisement de la circulation¹².

L'importance d'accompagner les réductions de vitesses de mesures complémentaires n'est plus à démontrer. Le MTMDET recommandait d'ailleurs, dans son Guide à l'intention des municipalités pour la gestion de la vitesse en milieu urbain¹³, une série de critères qui facilitent le respect des vitesses annoncées par les automobilistes, notamment:

¹¹

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,42657625&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=27446

¹²

<http://www.calgary.ca/CA/city-clerks/Documents/Council-policy-library/TP021-Complete-Streets-Policy.pdf> (p. 47 et 48)

¹³ Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain, MTQ (2015)

https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/securite/moderation-vitesse/Documents/A6898_guide_vitesse_EPAC_web.pdf

- un aménagement de la rue qui incite au respect de la vitesse annoncée (ex. largeur de la rue);
- uniformisation des limites de vitesse (des rues semblables, des quartiers voisins ou des municipalités voisines doivent avoir les mêmes attentes envers les automobilistes);
- la prise en compte des usagers vulnérables et des activités riveraines;
- l'efficacité du contrôle policier;
- l'éducation des conducteurs.

Nous recommandons que les villes du Québec soient encouragées à recourir à la disposition permettant d'appliquer une vitesse réduite à des quartiers résidentiels entiers. Pour aller plus loin, nous recommandons que les villes du Québec soient invitées à modifier leur guide de conception des rues afin de mettre en place des aménagements qui permettront d'apaiser réellement la vitesse de circulation.

Finalement, nous croyons que le gouvernement du Québec a un rôle important à jouer dans ce changement des pratiques, d'abord en encourageant financièrement les villes les plus proactives et innovantes, ce qui pourrait avoir pour effet de créer l'émulation nécessaire à la propagation des meilleures pratiques, mais également en outillant les municipalités grâce à des guides de meilleures pratiques sur les aménagements modérateurs de la circulation et de la vitesse.

Les rues complètes: un réseau pour tous les usages

Les aménagements urbains comptent pour beaucoup dans l'adoption d'une vitesse sécuritaire en milieu urbain. Les rues complètes sont conçues pour répondre aux besoins de tous les usagers de la route, peu importe leur âge, leurs capacités ou le mode de transport utilisé : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, usagers du transport en commun, automobilistes, camionneurs, véhicules d'urgence, etc. Au contraire, les rues qui ne sont conçues que pour les véhicules motorisés sont considérées comme incomplètes, puisqu'elles ne répondent pas aux besoins de tous les usagers de la route.

Dans les rues complètes, des aménagements physiques sont réalisés afin que chacun d'eux puisse se déplacer de façon sécuritaire et efficace. Par exemple, ces aménagements peuvent consister en des trottoirs, des bandes ou des pistes cyclables, des voies réservées, des arrêts d'autobus bien situés et reliés au réseau piétonnier, des traversées d'intersections texturées ou pourvues d'îlots de refuge. Le plus souvent, ces aménagements ont pour effet de ségréguer

certaines modes en fournissant, aux piétons et cyclistes principalement, des réseaux qui leur sont propres, c'est-à-dire séparés des voies automobiles.

Ces aménagements sont généralement connus des autorités municipales québécoises et ne demandent pas d'étude quant à la faisabilité de leur implantation dans le contexte qui est le nôtre¹⁴. L'originalité du principe des rues complètes réside plutôt dans leur mise en commun sur un réseau de rues, à différentes échelles (secteur, quartier, village, ville, agglomération), afin de garantir la sécurité et la fluidité de déplacement de tous les usagers de la route.

Aux États-Unis, 712 juridictions, dont 564 municipalités, ont adopté une politique de rues complètes¹⁵. Ce concept a été officiellement reconnu par les instances fédérales aux États-Unis en mai 2011, lorsque la Chambre des représentants et le Sénat des États-Unis ont approuvé le *Safe and Complete Streets Act of 2011*.

En plus de ces politiques, les départements de transport des grandes villes américaines se sont réunis sous forme d'une association nationale pour faire la promotion des meilleures pratiques d'aménagement en milieu urbain, soit le *National association of City Transportation Officials*¹⁶. Cette association a créé un guide d'aménagement, *Urban Street Design Guide*, qui sert maintenant de balises à la plupart des villes qui souhaitent transposer les politiques qu'ils ont adoptées en pratiques d'aménagement concrètes. Parmi ces villes, on retrouve entre autres: New York, Chicago, Boston, Philadelphie et San Francisco. Au Canada, la ville de Calgary a été l'une des premières à se munir d'un guide de rues complètes¹⁷. Depuis, Toronto et Ottawa l'ont rejointe.

En comparaison, le *Guide de conception géométrique des rues de la Ville de Québec*, développé en 2008, mériterait une révision en profondeur pour se mettre à jour des pratiques récentes d'aménagement¹⁸, tout comme ceux de nombreuses villes. Il en va de même pour les normes et prescriptions du MTMDET, encore aujourd'hui basées sur des principes quantitatifs de fluidité des véhicules motorisés.

¹⁴ http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/veille/rues_completes.pdf

¹⁵ <https://www.smartgrowthamerica.org/app/legacy/documents/best-complete-streets-policies-of-2014.pdf>

¹⁶ <http://nacto.org/>

¹⁷

<http://www.calgary.ca/Transportation/TP/Pages/Planning/Calgary-Transportation-Plan/%20Complete-Streets.aspx>

¹⁸

https://www.ville.quebec.qc.ca/gens_affaires/developpement_residentiel/docs/terrain_guide_conception_geometrique_rues.pdf

Les villes ne sont pas les seules à militer pour l'adoption de politiques et de pratiques inspirées du mouvement de rues complètes. Le bureau du coroner en Ontario a émis, dans le cadre d'une enquête sur tous les décès de piétons survenus dans cette province en 2010, une longue série de recommandations dont la première était l'adoption du concept de rues complètes par tous les paliers de gouvernement et tous les acteurs de l'aménagement: « Une approche axée sur les "rues complètes" devrait être adoptée pour guider l'aménagement de nouveaux quartiers et le réaménagement des voies publiques des collectivités existantes en Ontario »¹⁹. Le bureau du coroner détaille par la suite plusieurs types d'aménagements favorables aux piétons.



NACTO, <http://nacto.org/usdg/intersections/major-intersections/>

¹⁹ <http://www.mcscs.jus.gov.on.ca/sites/default/files/content/mcscs/docs/fc161059.pdf>

Faire appliquer le Code

Certains articles du Code de la sécurité routière sont adéquats pour améliorer la sécurité des usagers vulnérables, mais nécessiteraient à la fois une application plus systématique de la part des corps policiers, des campagnes de sensibilisation afin de les faire connaître des utilisateurs de véhicules motorisés, mais aussi parfois d'un renforcement dans le cadre du Programme d'éducation à la sécurité routière.

Art. 359. *À moins d'une signalisation contraire, face à un feu rouge, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit immobiliser son véhicule avant le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée qu'il s'apprête à croiser. Il ne peut poursuivre sa route que lorsqu'un signal lui permettant d'avancer apparaît.*

L'obligation pour le conducteur d'un véhicule motorisé de s'arrêter à la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée qu'il s'apprête à croiser, doit être rappelée. De nombreux conducteurs empiètent souvent sur le chemin prévu pour la traversée sécuritaire des piétons. Ces derniers se voient donc obligés de contourner le véhicule du fautif et voient ainsi leur temps de traversée d'une intersection allongé et leur trajectoire déviée vers le centre de l'intersection, ce qui peut potentiellement représenter un danger accru de collision avec des véhicules circulant selon une direction perpendiculaire.

Art. 359.1. *Malgré l'article 359 et à moins d'une signalisation contraire, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette peut, face à un feu rouge, effectuer un virage à droite après avoir immobilisé son véhicule avant le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée sur laquelle il veut s'engager et après avoir cédé le passage aux piétons engagés dans l'intersection de même qu'aux véhicules routiers et cyclistes engagés ou si près de s'engager dans l'intersection qu'il s'avérerait dangereux d'effectuer ce virage. [...]*

Tant que l'article 359.1. sera valide et sur les territoires où le virage à droite au feu rouge est en usage, une attention accrue des corps policiers devrait être portée sur le respect de la priorité des piétons, sur la courtoisie des automobilistes vis-à-vis de ceux désirant ne pas utiliser cette

autorisation et sur le respect de la signalisation l'interdisant ponctuellement. Depuis que le virage à droite au feu rouge est permis, une dégradation du respect des feux rouges et des contraintes de l'application semble se généraliser.

Art. 372. *Le conducteur d'un véhicule routier qui s'apprête à effectuer un virage, à changer de voie de circulation, à faire demi-tour ou à réintégrer la chaussée en provenance de l'accotement ou d'une aire de stationnement doit signaler son intention à l'aide des feux de changement de direction et s'assurer qu'il peut effectuer cette manoeuvre sans danger.*

L'obligation pour un conducteur de véhicule routier de signaler ses intentions avant d'effectuer une manoeuvre de changement de direction devrait faire l'objet d'un contrôle renforcé de la part des corps policiers, ce qui n'est présentement aucunement le cas. Les changements de voies intempestifs et non signalés mettent en danger les cyclistes et des piétons.

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

2° à moins de 5 mètres d'une borne-fontaine et d'un signal d'arrêt.

L'alinéa 2 de l'article 386 doit faire l'objet d'une campagne de sensibilisation importante puisque sa non-application très courante réduit considérablement la visibilité des piétons et des cyclistes. De même, il faudrait y ajouter une restriction de stationner à moins de 5 mètres d'une intersection formée d'une chaussée et d'un aménagement cyclable. Certains arrondissements de Montréal ont pourtant déjà commencé à faire appliquer ce règlement avec des résultats plus que satisfaisants²⁰.

Art. 402. *À moins d'une signalisation contraire, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit, à une intersection ou à une bifurcation, céder le passage à tout*

²⁰ Message aux policiers: dégagez!, François Cardinal, La Presse,
<http://blogues.lapresse.ca/avenirmtl/2013/01/12/message-aux-policiers-degagez/>

véhicule qui circule à sa droite sur la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter et qui se trouve à une distance telle qu'il y aurait danger à effectuer cette manœuvre.

Nous recommandons de réécrire l'article 402 pour clarifier le fait que, à une intersection ou une bifurcation, la priorité doit être donnée aux cyclistes se trouvant sur leur droite et désirant continuer tout droit. Une campagne de sensibilisation ou de communication devrait accompagner cette mesure.

Art. 410. *Lorsqu'un piéton s'engage dans un passage pour piétons, le conducteur d'un véhicule routier doit immobiliser son véhicule et lui permettre de traverser et le conducteur d'une bicyclette doit également lui permettre de traverser.*

L'article 410 doit faire l'objet d'une campagne de sensibilisation importante (médiatique et policière) parce que les passages pour piétons sont trop rarement respectés. Dans cet ordre d'idée, si les automobilistes et les cyclistes ne sont pas davantage sensibilisés à cet article, c'est l'article 446 qui prévaut malheureusement, faisant en sorte que sur certaines routes achalandées, le piéton se retrouve otage de la circulation automobile.

C'est pourquoi ces deux articles - 410 et 446 - devraient faire l'objet d'une révision en profondeur afin de clarifier la priorité des piétons aux passages pour piétons, tel que proposé dans la section intitulée *moderniser le code*.

Art. 341. *Le conducteur d'un véhicule routier ne peut dépasser une bicyclette à l'intérieur de la même voie de circulation, à moins qu'il ne puisse le faire sans danger après avoir réduit la vitesse de son véhicule et après s'être assuré qu'il peut maintenir une distance raisonnable entre son véhicule et la bicyclette lors de la manoeuvre.*

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.

Accès transports viables salue la clarification apportée à cet article du Code à l'été 2016. Les distances minimales établies pour effectuer sécuritairement le dépassement d'un cycliste permettront, à notre avis, d'augmenter la sécurité des cyclistes. Cette mesure sera

malheureusement sans effet tant que les corps policiers ne la mettront pas en application²¹. À cet effet, de nombreuses juridictions, notamment l'Ontario²², ont commencé à mettre en place des méthodes innovantes pour veiller au respect de cette réglementation.

Moderniser le Code

Plusieurs modifications ou clarifications devraient être apportées à un bon nombre d'articles du Code de la sécurité routière afin de le rendre plus adapté à la réalité des transports d'aujourd'hui, mais aussi pour permettre l'atteinte des objectifs de transfert modal vers les modes de transports collectifs et actifs visés par plusieurs villes au Québec, mais aussi éventuellement par le gouvernement du Québec à travers une Politique québécoise de la mobilité durable.

Art. 5.3. *La Société établit, en collaboration avec les constructeurs automobiles, les agences de publicité et les intervenants impliqués en sécurité routière, des lignes directrices visant à interdire tout message publicitaire utilisant un véhicule routier et qui témoigne d'une insouciance à l'égard de la sécurité routière en présentant des situations qui encouragent des pratiques ou des gestes imprudents, dangereux ou prohibés.*

La Société doit promouvoir le respect de ces lignes directrices. Elle doit également évaluer, dans un délai de deux ans, si ces lignes ont permis d'atteindre les objectifs visés et faire rapport au ministre des Transports. Ce rapport est déposé par le ministre dans les 30 jours suivants à l'Assemblée nationale ou, si elle ne siège pas, dans les 30 jours de la reprise de ses travaux. La commission compétente de l'Assemblée nationale procède à l'étude de ce rapport.

L'article 5.3 ne doit pas seulement couvrir la publicité automobile et devrait être élargi, à notre avis, à l'ensemble des médias (dont la radio et les médias sociaux), afin d'interdire les gestes ou paroles qui encouragent des pratiques ou gestes imprudents, dangereux, prohibés ou non-courtois.

²¹ <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/800494/velo-automobile-cycliste-automobiliste-route-distance>

²² <http://ottawa.ctvnews.ca/new-tech-catches-drivers-not-sharing-the-road-1.2955860>

À titre d'exemple, le conseil de ville de Los Angeles a récemment adopté une loi qui « makes it a crime for drivers to threaten cyclists verbally or physically »²³. Cette loi, présentée comme l'une des plus dures dans son genre aux États-Unis, vise à protéger les cyclistes qui pourraient se sentir considérés comme des citoyens de seconde classe devant certains automobilistes qui les insultent, les klaxonnent ou encore, leur lancent des objets. Or, ce sont malheureusement des comportements que nous observons également ici, au Québec.

Accès transports viables estime que les exemples de rage au volant ou d'incitation à la violence physique ou verbale à l'encontre des cyclistes sont trop nombreux au Québec pour ne pas en tenir compte. Les agressions de tous types, de même que l'incitation à la violence, doivent être punies sévèrement.

Art. 67. *Pour obtenir un permis, une personne doit, à moins d'en être exemptée par règlement, réussir les examens de compétence de la Société, qui en établit pour chacune des classes de permis, les formalités, les modalités, le contenu ainsi que les délais minimum à respecter pour la reprise d'un examen qu'elle a échoué.*

Cette personne doit être âgée d'au moins 14 ans dans le cas d'un permis autorisant exclusivement la conduite d'un cyclomoteur et d'au moins 16 ans dans les autres cas.

L'article 67 devrait prévoir, comme préalable à l'obtention d'un permis de conduire, des épreuves liées au respect des usagers vulnérables et des priorités pour les piétons et cyclistes (passages pour piétons, virage à droite avec cyclistes continuant tout droit, etc.) ou incorporer des évaluations de situations en tant que piétons/cyclistes.

Art. 232. *Toute bicyclette doit être munie d'au moins:*

- 1° un réflecteur blanc à l'avant;*
- 2° un réflecteur rouge à l'arrière;*
- 3° un réflecteur jaune à chaque pédale;*
- 4° un réflecteur fixé aux rayons de la roue avant;*
- 5° un réflecteur fixé aux rayons de la roue arrière.*

²³ <http://articles.latimes.com/2011/jul/21/local/la-me-bicycle-law-20110721>

Tout équipement ou objet placé sur une bicyclette qui a pour effet de masquer un réflecteur prescrit doit également être muni d'un réflecteur conforme au premier alinéa.

et

Art. 233. *Toute bicyclette doit également, la nuit, être munie d'au moins un phare blanc à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière.*

Les articles 232 et 233 méritent certainement d'être mis à jour : l'équipement a beaucoup évolué et les modèles de vélos se sont grandement diversifiés. Nous croyons que l'obligation de munir son vélo de multiples réflecteurs devrait être levée, et proposer plutôt aux cyclistes de s'assurer d'être visibles lors de leur déplacement. La conduite de nuit devrait cependant être autorisée seulement si le vélo est équipé de lumières actives situées à l'avant et à l'arrière. Par ailleurs, les cyclistes devraient pouvoir bénéficier, au même titre que les utilisateurs d'un véhicule motorisé, d'un délai de grâce (48 heures) lorsqu'un équipement lumineux actif est constaté défectueux.

Titre 6 - Chapitre 4. Dispositions relatives à divers autres équipements.

Rendre obligatoire l'installation de protections latérales sur les véhicules lourds. Les "jupettes" sont obligatoires depuis 20 ans en Europe. Selon une étude réalisée par le Conseil national de recherches du Canada, une réduction de 61 % des décès de cyclistes lors d'accidents latéraux avec des véhicules lourds a été notée en Grande-Bretagne depuis la mise en place de l'obligation d'équiper les véhicules lourds de protections latérales. Malgré le dépôt de projets de loi à la Chambre des communes relativement à ces équipements en 2006, 2011 et 2014, aucune réglementation n'est encore en vigueur.

Art. 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.*

Modifier l'article 446 afin de rendre le piéton prioritaire à un passage pour piétons, qu'il soit engagé ou non. Les automobilistes et cyclistes devraient donc avoir l'obligation de s'arrêter

lorsqu'un piéton attend devant un passage pour piétons. Actuellement, l'ambiguïté des articles 410 et 446 fait en sorte que le piéton n'est pas clairement considéré comme prioritaire par le code de sécurité routière.

Art. 447. *Lorsqu'il n'y a pas d'intersections ou de passages pour piétons clairement identifiés et situés à proximité, un piéton qui traverse un chemin public doit céder le passage aux véhicules routiers et aux cyclistes qui y circulent.*

Dans l'idée de protéger d'abord les usagers de la route les plus vulnérables, l'article 447 doit être inversé : même lorsqu'il n'y a pas d'intersections ou de passages pour piétons clairement identifiés, les véhicules routiers et les cyclistes doivent céder le passage aux piétons prêts à s'engager sur la route.

Art. 450. *Lorsqu'il y a une intersection ou un passage pour piétons à proximité, un piéton ne peut traverser un chemin public qu'à l'un de ces endroits.*

L'article 450 pénalise beaucoup les piétons, particulièrement en milieu urbain, puisque même s'il y a une intersection à proximité (ce qui est d'ailleurs une notion très vague et arbitraire), ce détour peut occasionner une augmentation notable du temps de déplacement. Aussi, cet article nuit à la création d'environnements perméables pour les piétons, une composante importante d'une vie de quartier intéressante et d'une économie locale diversifiée et vivante.

Art. 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.*

L'article 451 doit être amendé pour permettre la traversée en diagonale d'une intersection en présence d'un feu de circulation comprenant une phase exclusive piétonne. En effet, la durée des phases piétonnes ne permet généralement pas aux piétons de traverser l'intégralité des voies de l'intersection en une fois, en plus du fait que ce type de feu de circulation a l'effet indésirable d'allonger considérablement les temps de déplacement des piétons. Cette

modification serait également utile aux cyclistes (voir proposition de modification à l'article 408 plus bas).

Art. 478. *Nul ne peut conduire une motocyclette, un cyclomoteur ou une bicyclette entre deux rangées de véhicules circulant sur des voies contiguës.*

L'article 478 doit être modifié pour répondre à la nécessité qu'ont les cyclistes de s'insérer dans la circulation pour effectuer un virage à gauche ou pour continuer tout droit en présence d'une voie de circulation dédiée au virage à droite.

Art. 490. *Le conducteur d'une bicyclette doit signaler son intention d'une façon continue et sur une distance suffisante pour ne pas mettre en péril la sécurité des autres usagers du chemin public. Il doit:*

1° pour arrêter ou diminuer sa vitesse, placer l'avant-bras gauche verticalement vers le bas;

2° pour tourner à droite, placer l'avant-bras gauche verticalement vers le haut ou placer le bras droit horizontalement;

3° pour tourner à gauche, placer le bras gauche horizontalement.

L'article 490 doit être amendé d'un ajout stipulant que le cycliste doit signaler son intention pourvu que cela ne mette pas en danger sa propre sécurité. En effet, obliger un cycliste à effectuer l'une de ces manœuvres en présence d'une chaussée en mauvais état ou dans une côte descendante va à l'encontre des principes de sécurité et de prudence.

Art. 359. *À moins d'une signalisation contraire, face à un feu rouge, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit immobiliser son véhicule avant le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée qu'il s'apprête à croiser. Il ne peut poursuivre sa route que lorsqu'un signal lui permettant d'avancer apparaît.*










et

Art. 368. Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette qui fait face à un panneau d'arrêt doit immobiliser son véhicule et se conformer à l'article 360.

À un passage à niveau, il ne peut poursuivre sa route qu'après s'être assuré qu'il peut franchir ce passage sans danger.

Nous proposons la modification des articles 359 et 368 en permettant aux cyclistes d'effectuer un *Idaho stop* face à un panneau d'arrêt, qui deviendrait alors pour eux l'équivalent d'un cédez-le-passage, et un simple arrêt devant un feu rouge, ce afin d'encadrer une pratique courante le plus souvent tolérée par les services de police. Cette modification à la réglementation en vigueur aurait également comme avantage d'augmenter la prévisibilité du comportement des cyclistes en plus de rendre plus rapides, et donc plus attrayants, les déplacements à vélo.

Introduite dans l'État d'Idaho en 1982, la loi de l'*Idaho stop* permet aux cyclistes faisant face à un panneau d'arrêt de ralentir et de poursuivre leur chemin si ce dernier est dégagé. De même, les cyclistes approchant un feu rouge doivent s'arrêter complètement et peuvent, si la route est dégagée, poursuivre leur chemin vers la gauche et vers l'avant. Le virage à droite est effectué comme un cédez-le-passage. La figure suivante illustre le comportement attendu des cyclistes face aux différents éléments de signalisation routière²⁴.

Approaching a...	Idaho Cyclists	Everybody Else
		
		
		

Une vidéo produite par Spencer Boomhover, qui milite pour la mise en place de l'*Idaho stop* dans l'État d'Oregon, résume bien en quoi consiste cette pratique. On trouve cette vidéo à l'adresse suivante: <http://vimeo.com/4140910>. Dans le même ordre d'idée, nous proposons de modifier l'article suivant :

²⁴ Mission Bicycle Compagny, What So Special About Stopping In Idaho?
<https://www.missionbicycle.com/blog/whats-so-special-about-stopping-idaho>

Art. 408. *Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit céder le passage à un piéton qui traverse en face d'un feu fixe représentant une silhouette blanche d'un piéton ou d'un feu clignotant pour piétons.*

Autoriser le passage des cyclistes, à faible allure, lors des phases piétonnes de feux de circulation, améliorerait leur sécurité, par exemple lorsqu'ils ont à effectuer un virage à gauche ou pour leur permettre de se dégager de l'intersection avant la reprise de la circulation automobile. Cette autorisation serait le pendant de l'autorisation qui est faite aux véhicules de tourner à droite au feu rouge: la priorité est toujours aux piétons, les véhicules passent ensuite, en s'assurant de le faire en toute sécurité.

Art. 298, 300 et 329. *[Sur la fixation des limites de vitesse]*

Finalement, les articles relatifs à la fixation des limites de vitesse par les municipalités (298, 300 et 329) doivent être modifiés pour permettre aux municipalités de fixer, à la baisse seulement, les limites de vitesse à l'intérieur du périmètre urbain de la municipalité, sans pour cela demander l'autorisation du ministre. Nous estimons que la procédure actuelle décourage les villes et villages qui aimeraient pourtant répondre favorablement aux demandes formulées par leurs citoyens. Le MTMDET devrait alors simplement accompagner ces municipalités afin que la diminution de vitesse soit accompagnée d'aménagements ou de mesures de modération.

Art. 487. *Le conducteur d'une bicyclette doit circuler à l'extrême droite de la chaussée et dans le même sens que la circulation, sauf s'il s'apprête à effectuer un virage à gauche, s'il est autorisé à circuler à contresens ou en cas de nécessité.*

Cet article devrait être modifié pour permettre à tout véhicule circulant à une vitesse plus lente que la vitesse normale de la circulation d'emprunter la voie de droite, sauf pour tourner à gauche ou dépasser un autre véhicule. Le fait de devoir circuler à l'extrême droite de la chaussée fait courir un certain nombre de risques aux cyclistes. Ainsi, cette modification permettrait aux cyclistes d'être plus visibles pour les automobilistes stationnés, d'éviter d'être surpris par une portière, d'éviter les dépassements serrés par les automobilistes et d'éviter de se retrouver dans une voie exclusive de virage à droite ou d'une voie réservée aux autobus.

Des pratiques à améliorer

Interdire le virage à droite au feu rouge

Le virage à droite au feu rouge représente, pour les cyclistes et les piétons, une source d'insécurité importante en milieu urbain. Selon la Société de l'assurance automobile, l'entrée en vigueur du virage à droite sur feu rouge en 2003 a occasionné 7 décès et 37 blessés graves jusqu'en 2015. Rappelons que ces statistiques excluent l'Île de Montréal, où le virage à droite au feu rouge est interdit.

Nous sommes d'avis que le virage à droite au feu rouge devrait être interdit sur tout le territoire québécois. Les avantages prétendus de cette manœuvre n'ont jamais été vérifiés, à titre d'exemple²⁵:

- Le gain énergétique moyen pour un automobiliste qui se permet de virer à droite sur un feu rouge est 2,64 litres par an, selon une étude du Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal;
- Le gain de temps, selon la densité de la circulation, oscille entre 3 et 15,6 secondes par jour, selon un examen de la documentation américaine mené par la SAAQ, le MTQ et la Ville de Montréal.

La liste des faux avantages de la manœuvre sont nombreux, mais on peut lui attribuer directement 7 décès et 37 blessés graves. La priorité devrait, encore cette fois, pencher vers la protection des usagers de la route les plus vulnérables. Par ailleurs, l'autorisation de virage à droite au feu rouge doit demeurer pour les cyclistes.

Augmenter les sanctions des conducteurs de véhicules motorisés fautifs

De manière générale, et dans le respect du principe de protéger les usagers de la route les plus vulnérables, nous recommandons que les sanctions et pénalités en cas de non-respect des priorités des piétons et cyclistes soient augmentés, entraînant également systématiquement des

²⁵ Noooooon ! Pas encore le débat sur le virage à droite au feu rouge..., François Cardinal, La Presse, 13 avril 2013, <http://blogues.lapresse.ca/avenirmtl/2013/04/13/pas-encore-le-debat-sur-le-virage-a-droite-au-feu-rouge%E2%80%A6/>

points d'inaptitudes. De même, les sanctions prévues contre les automobilistes qui seraient fautifs dans le cas d'un accident avec un cycliste ou un piéton devraient être augmentées.

À titre d'exemple, plusieurs états américains, dont la Californie, le Minnesota, le Wisconsin, le Massachusetts, le New Jersey, pour ne nommer que ceux-là, ont récemment adopté « a vulnerable road user law that increases penalties for a motorist that injures or kills a bicyclist or pedestrian »²⁶.

Accroître l'éducation à la sécurité routière

Dans un esprit de prévention et de proactivité, nous sommes d'avis qu'il faut accroître l'éducation à la sécurité routière et au respect des règles et ce, dès le plus jeune âge. Ainsi, plus d'activités de sensibilisation et d'éducation devraient être intégrées au projet éducatif de l'ensemble des établissements scolaires. Le déploiement de programmes tels que *À pied, à vélo, ville active, Cyclistes avertis* ou encore *Permis piétons*, devrait être encouragé et soutenu. Ce type de programme a l'avantage d'accompagner concrètement les milieux selon leurs spécificités, en plus de sensibiliser par la bande les parents d'élèves aux meilleures pratiques routières.

Criminaliser l'usage du cellulaire au volant

Aujourd'hui, les distractions au volant causent davantage de blessés graves et de décès combinés que l'alcool au volant²⁷.

Alcool au volant (2010-2014)	Distractions au volant (2011-2015)
140 décès	124 décès
340 blessés graves	686 blessés graves
1900 blessés légers	18 732 blessés légers
Total: 2380	Total: 19 542

²⁶ <http://bikeleague.org/content/report-cards>

²⁷ SAAQ, dans

<http://www.journaldemontreal.com/2017/02/18/le-cellulaire-au-volant-un-veritable-fleau-au-quebec>

Il faut souligner les importants efforts de sensibilisation qui ont été mis en place par les pouvoirs publics. Il apparaît cependant que la réglementation, pourtant claire au sujet de l'utilisation d'un cellulaire au volant, est difficilement appliquée. Aussi, afin d'envoyer un message sans équivoque à la population sur les dangers que représente cette pratique, nous recommandons que des accusations criminelles soient déposées contre les futurs automobilistes qui causeraient des accidents mortels ou avec blessés graves en raison de la distraction causée par l'utilisation d'un cellulaire au volant.

Port obligatoire du casque

Le port obligatoire du casque à vélo revient régulièrement dans l'actualité et fait couler beaucoup d'encre. Selon nous, la difficulté d'applicabilité d'une telle réglementation, ainsi que les effets négatifs possibles sur la pratique du vélo, ont toujours été des arguments nous portant vers la promotion du port du casque plutôt que son imposition.

L'applicabilité d'une telle réglementation nous apparaît difficile et contre-productive, par exemple à Montréal, où le succès des vélos en libre-service proposés par Bixi n'est plus à démontrer. Veut-on risquer d'en diminuer l'achalandage en imposant le port obligatoire du casque?

Le port du casque est actuellement en hausse au Québec, particulièrement chez les jeunes. Dans ce contexte, l'obligation est-elle vraiment nécessaire? Nous sommes en train d'atteindre l'objectif sans contraindre qui que ce soit.

Aussi, s'il est vrai que le casque permet de réduire le risque de traumatisme crânien en cas de collision, ne devrait-on pas plutôt tenter de réduire les risques de collisions, tel que demandé dans les sections du mémoire touchant le besoin d'améliorer les aménagements cyclables et le principe de prudence auprès des usagers vulnérables?

De plus, selon l'Institut national de santé publique du Québec²⁸:

« La littérature scientifique montre que l'activité physique a des effets bénéfiques importants sur la santé et que le vélo est un excellent moyen d'atteindre le niveau d'activité recommandé. Il ressort également que la pratique du vélo comporte plus d'avantages pour la santé que d'inconvénients: les bienfaits sur la santé cardiovasculaire liés à la pratique du vélo sont supérieurs au risque de blessure. »

²⁸ https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2228_securite_routiere_memoire_0.pdf

Pour ces raisons, nous recommandons que la promotion du port du casque soit poursuivie et que le Québec et les municipalités travaillent plutôt à la création d'environnements favorables limitant les risques de collisions entre automobilistes et cyclistes.

Diminution de la tolérance sur les excès de vitesse

Il semble exister dans l'imaginaire collectif une certaine "marge de manoeuvre" quant aux limites de vitesse prescrites. Cette marge de manoeuvre fictive semble même présente dans les interventions parfois trop tolérantes des corps policiers, ce qui envoie le message d'une certaine légitimité du dépassement des limites de vitesses selon un seuil proportionnel maximal.

Or, cette pratique informelle enlève de la crédibilité aux panneaux de signalisation, en plus d'encourager la pratique de comportements non sécuritaires. Pour remédier à la situation, et toujours dans l'optique de protéger les usagers de la route les plus vulnérables, nous proposons que soit resserrée la surveillance du respect des limites de vitesse.

Pour aller plus loin

Faire des feux piétons l'exception plutôt que la règle

Depuis de nombreuses années, la Ville de Québec généralise de plus en plus l'implantation de phases exclusives piétonnes afin de séparer la circulation piétonne de la circulation automobile. Certes, ce type de phase piétonne bénéficie d'une opinion généralement favorable de la population compte tenu du grand sentiment de sécurité qu'il offre aux piétons en suspendant toute la circulation automobile – sentiment de sécurité toutefois maintenant entaché par la décision de permettre le virage à droite au feu rouge.

Toutefois, ce discours est pernicieux et les événements récents où l'on a vu des piétons recevoir des contraventions pour avoir omis de respecter le feu piéton illustrent bien les limites de ce modèle de gestion des feux de circulation, qui tend à marginaliser le piéton et l'incite à adopter un comportement délinquant. Car bien à l'inverse d'être une phase prioritaire, la phase piétonne, tel qu'elle est intégrée au cycle des feux de circulation sur le territoire de la Ville de Québec, est facultative! En effet, elle ne s'activera que si elle est appelée. Par conséquent, elle impose un délai d'attente trop souvent déraisonnable pour le piéton, en plus de lui retirer sa

priorité de passage au feu vert sur les automobilistes. Est-ce bien cela, donner priorité aux piétons?

La mise en place de phases exclusives piétonnes peut être pertinente à certains endroits, comme aux abords des écoles par exemple. Toutefois, celles-ci devraient être l'exception et non la règle.

« Build it and they will come »

Un cercle vicieux plane au sujet de la perception de la sécurité routière, plus précisément sur les rues résidentielles et aux abords des écoles primaires. Avec la mise en place d'aménagements qui facilitent exclusivement les déplacements automobiles (ou du moins, l'absence d'infrastructures pour piétons et cyclistes), les milieux de vie et les abords des écoles ne sont généralement pas perçus comme étant sécuritaires aux déplacements actifs. En réponse à ces inquiétudes, un bon nombre d'individus préconisent un mode de transport motorisé pour eux-mêmes et pour leur famille, ce qui accroît la circulation automobile, renforçant ainsi la perception négative de sécurité, et ainsi de suite.

Il nous semble primordial d'inverser cette tendance et de donner les moyens aux municipalités d'investir davantage dans des infrastructures piétonnières et cyclables. Le fait d'offrir de telles infrastructures de qualité encouragerait une bonne partie de la population à recourir plus souvent à la marche ou au vélo pour leurs déplacements utilitaires ou de loisir. Comme cela ne s'effectuera sans doute pas du jour au lendemain, le but est de créer, petit à petit, des environnements et une mentalité en faveur des transports actifs.

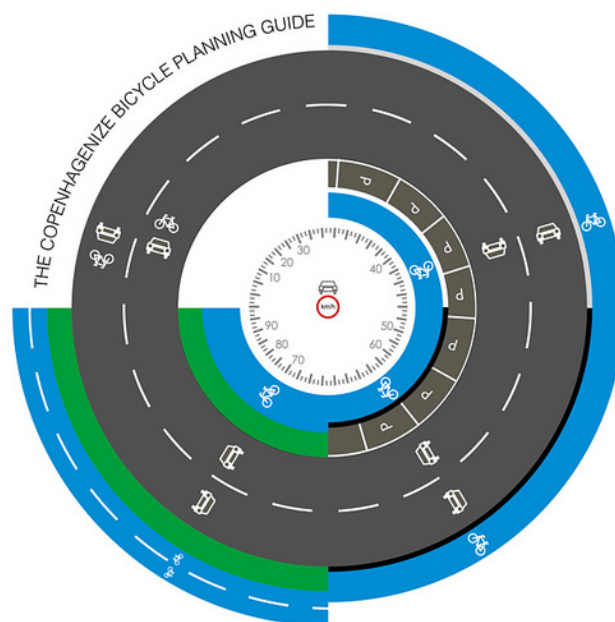
En offrant davantage d'infrastructures cyclables et en les adaptant au milieu dans lequel on les implante, on crée une offre qui fera augmenter le nombre de cyclistes sur nos routes. À ce titre, il est intéressant de noter que plus les femmes sont représentées dans la population cycliste d'une ville, plus le nombre de cyclistes est élevé. John Pucher attribue cette réalité au fait que les femmes sont moins sujettes à adopter des comportements téméraires, comportements qui sont malheureusement nécessaires dans les villes qui n'offrent que des environnements où le sentiment d'insécurité est très grand pour les cyclistes²⁹.

²⁹ City Cycling, John Pucher et Ralph Buehler, MIT Press, 2012, 368 pp.

Afin de donner aux municipalités les outils nécessaires à la mise en place d'infrastructures favorables aux déplacements à vélo, il faudrait se baser sur les critères les plus exigeants en matière de confort et de sécurité. À ce titre, nous aimerions attirer votre attention sur un guide de planification développé par l'organisation Copenhagenize.

Très schématique, ce guide propose la vitesse automobile autorisée sur la voie publique comme critère d'implantation de différents types d'infrastructures cyclables:

- de 10 à 30 km/h: pas de séparation, les cyclistes et automobilistes partagent la voie publique;
- 40 km/h: marquage au sol de bandes cyclables;
- de 50 à 60 km/h: piste située en site propre;
- de 70 à 130 km/h: piste cyclable en site propre, complètement séparée de l'infrastructure routière.



DANISH BEST PRACTICE: 10-30KM/H NO SEPARATION. 40KM/H PAINTED LANES. 50-60KM/H CURB SEPARATED LANES. 70-130KM/H FULLY SEPARATED BY A MEDIAN. BICYCLE INFRASTRUCTURE IS PLACED ON THE RIGHT SIDE OF PARKED CARS. BI-DIRECTIONAL ONLY OFF-STREET. THANK YOU. COPENHAGENIZE EU

De plus, on conseille de toujours d'installer l'aménagement cyclable à la droite des véhicules stationnés et de ne réserver les pistes bidirectionnelles que pour les aménagements en site propre³⁰.

Encourager les meilleurs

Afin de changer le paradigme culturel actuel de l'automobile, il est essentiel d'encourager ceux et celles qui militent et qui optent pour une mobilité plus durable, et surtout, de leur donner les moyens de continuer de le faire. Nous jugeons plus que nécessaire que soient financées les

³⁰ <http://www.copenhagenize.com/2013/04/the-copenhagenize-bicycle-planning-guide.html>

différentes initiatives en faveur des transports actifs ou des transports en commun, notamment lorsqu'il s'agit de grands générateurs de déplacements. Ce faisant, les subventions pourraient constituer des incitatifs considérables pour convaincre d'autres municipalités, organismes, entreprises et particuliers d'emboîter le pas vers des pratiques plus durables.

Rendre publiques les données

Nous croyons que les données relatives à la circulation des différents modes de transport devraient être publiques et facilement accessibles. Ainsi, ces données pourraient être appropriées par l'ensemble de la population et constituer une base commune de réflexion et de discussion.

Réviser les normes du MTMDET et améliorer la recherche et les pratiques vers une mobilité durable

Nous jugeons que le cadre normatif du MTMDET, tel qu'il est actuellement, n'est pas propice au développement de milieux favorables à la mobilité active et ne soutient pas le changement de mentalité nécessaire pour atteindre des objectifs intéressants de répartition des parts modales. Pour une très forte majorité des municipalités de la région de Québec, nous constatons que le MTMDET semble représenter une instance décisionnelle limitante et restrictive. À titre d'exemple, dans le cas de routes régionales traversant des milieux de vie, il est mentionné et observé que les démarches n'aboutissent que très rarement par la concrétisation d'aménagements piétonniers et cyclables, et que les délais sont somme toute considérables.

Nous recommandons aussi d'amender le Guide de détermination des limites de vitesse de sorte qu'il favorise l'adoption de limites qui reflètent le milieu de vie souhaité plutôt que la configuration existante de la chaussée.



Accès transports viables

870, avenue De Salaberry, bureau 307

Québec (Québec) G1R 2T9

Tél. : (418) 648-1242

Télec. : (418) 524-4112

acces@transportsviables.org

www.transportsviables.org