

Projet de loi 165
Loi modifiant le Code de la sécurité routière et
d'autres dispositions

Mémoire

AU-DELÀ DU CODE

VERS UNE VISION ZÉRO EN SÉCURITÉ
ROUTIÈRE

MÉMOIRE présenté à la Commission des transports
et de l'environnement

Dans le cadre des consultations particulières et
auditions publiques sur le projet de loi n° 165

Février 2018



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

MISSION

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Polyvalente, rigoureuse et engagée, l'équipe de Vivre en Ville déploie un éventail de compétences en urbanisme, mobilité, verdissement, design urbain, politiques publiques, efficacité énergétique, etc. Cette expertise diversifiée fait de l'organisation un acteur reconnu, tant pour ses activités de recherche, de formation et de sensibilisation que pour son implication dans le débat public et pour ses services de conseil et d'accompagnement.

CRÉDITS

RECHERCHE ET RÉDACTION

Catherine Craig-St-Louis – Conseillère Aménagement du territoire et urbanisme

COORDINATION

Christian Savard – Directeur général

Sommaire

Vivre en Ville remercie la Commission des transports et de l'environnement de la recevoir dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 165, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions.

Vivre en Ville tient à féliciter le Gouvernement du Québec pour sa démarche de modernisation du CSR. Par le passé, Vivre en Ville s'est souvent prononcé sur les enjeux de transport et de sécurité, notamment lors de la récente consultation sur la sécurité routière menée par la Société d'assurance automobile du Québec (2017), et sur les enjeux touchant spécifiquement les cyclistes dans le cadre du Groupe de travail sur la sécurité des cyclistes (2014).

Les recommandations contenues dans ce mémoire portent sur le Code de la sécurité routière et le projet de loi 165 le modifiant. Elles abordent aussi, plus largement les politiques et pratiques susceptibles de concourir à l'amélioration de la sécurité routière au Québec, et notamment la contribution potentielle d'une Vision Zéro décès ni blessé grave et d'une Politique de mobilité durable.

Une Vision « Zéro décès ni blessé grave » en sécurité routière

Recommandation 1

Adopter une approche de type Vision « Zéro décès ni blessé grave » en sécurité routière, basée sur la reconnaissance de la vulnérabilité et de la faillibilité des usagers et celle de la responsabilité des concepteurs.

Recommandation 2

Réviser le Code de la sécurité routière en fonction des principes de la Vision Zéro.

Recommandation 3

Instaurer une révision triennale systématique du Code de la Sécurité routière pour l'adapter à l'évolution des connaissances et aux meilleures pratiques en matière de sécurité routière.

Vers un Code de la sécurité routière modernisé

Principe de prudence

Recommandation 4

Adopter les modifications au CSR relatives au principe de prudence.

Recommandation 5

Ne pas affaiblir le principe de prudence en y ajoutant une obligation réciproque à l'égard des usagers vulnérables.



Partage de la route

Recommandation 6

Adopter les modifications au CSR portant sur les rues partagées et les vélorues.

Recommandation 7

Renforcer la priorité des piétons et des cyclistes sur les vélorues et les rues partagées par l'ajout de l'alinéa suivant aux articles 496.4 et 496.7 : « En présence d'un piéton ou d'un cycliste, le conducteur d'un véhicule routier est tenu d'adopter la vitesse de ceux-ci jusqu'à ce qu'il puisse les dépasser en toute sécurité. »

Recommandation 8

Renforcer la priorité des cyclistes sur les vélorues par l'ajout d'un article qui pourrait être libellé comme suit : 496.11. Le conducteur d'un véhicule routier doit céder le passage à tout cycliste qui circule dans une vélorue.

Recommandation 9

Déployer et soutenir des campagnes de sensibilisation aux bienfaits des modes de transport actif et au partage de la route.

Recommandation 10

Adopter les modifications au CSR portant sur l'autorisation du jeu libre dans les rues.

Recommandation 11

Réviser les normes de conception des routes et des rues pour favoriser une réduction des vitesses pratiquées et un meilleur partage de la rue, sur l'ensemble du réseau.

Circulation des piétons

Recommandation 12

Adopter les modifications au CSR portant sur la priorité des piétons aux abords d'une traverse.

Recommandation 13

Supprimer la mention à une « manifestation claire » de la volonté de s'engager d'un piéton.

Recommandation 14

Supprimer l'obligation pour les piétons de circuler en sens inverse de la circulation automobile sur une rue sans trottoir.

Recommandation 15

Adopter les modifications au CSR étendant aux interactions avec les piétons de l'obligation pour les conducteurs de véhicules routiers de maintenir une distance sécuritaire.

Recommandation 16

Modifier l'article 341 de manière à ce qu'il s'applique lorsqu'un conducteur de véhicule dépasse un piéton et non seulement lorsqu'il le croise.



Circulation des cyclistes

Recommandation 17

Généraliser l'autorisation du double sens cyclable sur l'ensemble de la voirie limitée à 30 km/h ou moins.

Recommandation 18

Autoriser les cyclistes à considérer les arrêts comme des cédez-le-passage, et à franchir une intersection après un ralentissement suffisant pour évaluer la situation.

Recommandation 19

Remplacer l'obligation faite au cycliste de circuler à l'extrême droite de la chaussée par l'utilisation d'une largeur appropriée à droite comme « corridor » cycliste.

Virage à droite au feu rouge

Recommandation 20

Abolir l'autorisation faite aux automobilistes de tourner à droite au feu rouge.

Une nécessaire politique de mobilité durable

Recommandation 21

Adopter une politique de mobilité durable dont l'objectif premier soit la réduction du kilométrage parcouru par les véhicules motorisés, via un aménagement du territoire optimisé et un transfert modal vers les transports collectifs et actifs.



Table des matières

Faire du Québec un leader en matière de sécurité routière	7
Une Vision « Zéro décès ni blessé grave » en sécurité routière	8
Les principes fondateurs de la Vision Zéro	8
Une réduction de la vitesse bénéfique pour tous les usagers	9
Vers un Code de la sécurité routière modernisé	11
Principe de prudence	11
Partage de la route	12
Circulation des piétons	14
Circulation des cyclistes	15
Virage à droite au feu rouge	16
Une gestion prudente des innovations	17
Une nécessaire politique de mobilité durable	18
Réduire le kilométrage parcouru	18
Amorcer le changement dès maintenant	19
Bibliographie	21



Faire du Québec un leader en matière de sécurité routière

L'un des enjeux les plus déterminants dans la problématique de la sécurité routière est la hausse continue des déplacements motorisés, reliée aux besoins grandissants de déplacements, aux distances parcourues toujours plus grandes et à l'expansion du parc automobile. Le Québec a en effet connu une très forte augmentation de son parc automobile entre 1978 et 2012 (Perreault et Bourque, 2014).

LA SITUATION MÉTROPOLITAINE

À titre d'exemple, la région métropolitaine a connu une augmentation de 11% de son parc automobile entre 2008 et 2013, soit deux fois plus que la croissance de sa population, qui a été de 5%. Ses banlieues comptent 0,7 voiture par personne, contre moins d'une voiture pour deux individus à Montréal. En 2013, les déplacements en voiture ont connu une hausse de 15%. 69% de cette hausse « provient de l'extérieur de l'île de Montréal. »

Source : AMT (2015)

Si le taux de décès sur ses routes et ses rues positionne du Québec de façon favorable par rapport à la moyenne canadienne, il laisse entrevoir la possibilité d'effectuer des améliorations considérables.

En 2015, le bilan routier faisait état d'un taux de 4,4 décès pour 100 000 habitants pour l'ensemble du Québec. À titre de comparaison, ce taux est inférieur à 4 dans nombre de pays européens et même inférieur à 3 en Suède et au Royaume-Uni. Atteindre ces taux permettrait de sauver chaque année, au Québec, plus de 150 vies sur la route.

Il est possible de faire plus et de faire mieux en matière de sécurité routière. Pour cela, Vivre en Ville est d'avis qu'au-delà du Code de la sécurité routière, plusieurs domaines doivent être réformés :

- ◆ législatif : protection des usagers les plus vulnérables dans le Code de la sécurité routière [CSR];
- ◆ normatif : révision des normes de conception, notamment par le ministère des Transports [MTMDET];
- ◆ expertise : accompagnement des municipalités par le MTMDET, notamment via la publication de guides de conception.
- ◆ budgétaire : appui du MTMDET au développement d'infrastructures de transports actifs et collectifs par les municipalités;
- ◆ planification : meilleure articulation entre urbanisation et planification des transports, de façon à prendre le virage de la mobilité durable.

Ce mémoire présente tout d'abord l'approche de la Vision « Zéro décès ni blessé grave », qui implique une révision plus large que celle du Code de la sécurité routière. Il fait ensuite un bref tour d'horizon de certains éléments abordés par le projet de loi, ou qui pourraient y être ajoutés. Enfin, Vivre en Ville rappelle la nécessité de réduire à la source le risque routier par l'adoption et la mise en œuvre d'un Politique de mobilité durable.



Une Vision « Zéro décès ni blessé grave » en sécurité routière

Plusieurs propositions de révision du Code de la sécurité routière (CSR) devraient améliorer notamment la situation des usagers vulnérables. Il apparaît toutefois nécessaire d'aller beaucoup plus loin. Le CSR agit sur les comportements; or, bien souvent, c'est l'environnement qui tue, pas la délinquance seule. Vivre en Ville appelle à l'adoption, au Québec, d'une approche de la sécurité routière basée sur les principes de la Vision Zéro.

Mise en œuvre dans divers pays, dont la Suède qui en est la pionnière depuis 20 ans, la Vision Zéro met de l'avant le droit à la sécurité routière et veut, à terme, parvenir à éviter tout décès ou blessure grave sur le réseau routier. La Vision Zéro assume que l'erreur est humaine – il nous arrive à tous d'être distraits ou maladroits – et qu'elle ne doit pas conduire à la mort. La Vision Zéro prend acte de la vulnérabilité du corps humain, incapable, par exemple, de résister sans protection au choc d'un véhicule roulant à plus de 50 km/heure. Sur cette base, la Vision Zéro propose un changement de paradigme vers une « rue qui pardonne », soit des aménagements conçus pour assurer une réduction de la vitesse et la protection des usagers les plus vulnérables.

Adopter une Vision Zéro au Québec, c'est rendre l'accès à la rue à ceux qui souffrent actuellement le plus de l'inégal rapport de force avec des véhicules de plus en plus gros et de plus en plus nombreux : les piétons et les cyclistes. Si le bilan routier québécois s'améliore depuis 10 ans, la situation est néanmoins préoccupante pour les piétons, qui ont vu leur bilan passer de 45 à 63 décès entre 2015 et 2016. Remettre nos rues à l'échelle du piéton est un moyen concret d'assumer nos responsabilités envers nos aînés – plus de la moitié des piétons tués – et nos jeunes, qui ne sont plus que 30% à marcher vers l'école, notamment parce que leurs parents craignent pour leur sécurité. La Vision Zéro permet également de protéger les automobilistes, en ville comme dans nos campagnes.

Les principes fondateurs de la Vision Zéro

La Vision Zéro est à la base une position éthique qui considère que les décès et les blessés graves de la route ne sont pas des événements inévitables, mais qu'ils représentent plutôt les failles d'un système qui tolère une exposition au risque qui serait jugée inacceptable dans bien d'autres domaines de la vie quotidienne.

La Vision Zéro ne vise pas l'élimination de toutes les collisions. Elle cible spécifiquement celles qui peuvent mener à des décès ou des blessures graves, car leurs conséquences, parfois irréversibles pour les victimes, ont le potentiel de les affecter durablement elles et leurs proches.

L'humain est vulnérable

Afin d'éviter qu'une collision ne conduise à un décès ou à des blessures graves, la Vision Zéro prend comme point de départ la capacité du corps humain à résister à une collision avec un véhicule motorisé. Ce positionnement change radicalement la façon d'aborder les enjeux en matière de sécurité routière.



Il n'est alors désormais plus question de centrer les efforts de prévention sur les causes des collisions en général, mais bien plutôt sur les facteurs qui augmentent leur gravité. La Vision Zéro s'intéresse ainsi en priorité à la vitesse des véhicules motorisés, principal facteur de gravité d'une collision.

L'humain est faillible

Si la Vision Zéro attend des usagers de la route que ceux-ci obéissent aux lois entourant la sécurité routière, elle se démarque toutefois des approches traditionnelles en ne présumant pas que ceux-ci sont des personnes infaillibles.

Elle ne fait ainsi pas retomber sur les seuls usagers la responsabilité d'un comportement irréprochable dont dépend l'amélioration du bilan routier.

Les concepteurs et gestionnaires du réseau routier sont les premiers responsables de la sécurité

Dans la Vision Zéro, il est par conséquent de la responsabilité des gestionnaires du système routier de concevoir un système en mesure d'atténuer les conséquences d'une collision, selon le principe qu'une erreur de jugement ou une distraction ne devrait pas coûter la vie – ni la sienne, ni celle d'un autre être humain.

Recommandation 1

Adopter une approche de type Vision « Zéro décès ni blessé grave » en sécurité routière, basée sur la reconnaissance de la vulnérabilité et de la faillibilité des usagers et celle de la responsabilité des concepteurs.

Une réduction de la vitesse bénéfique pour tous les usagers

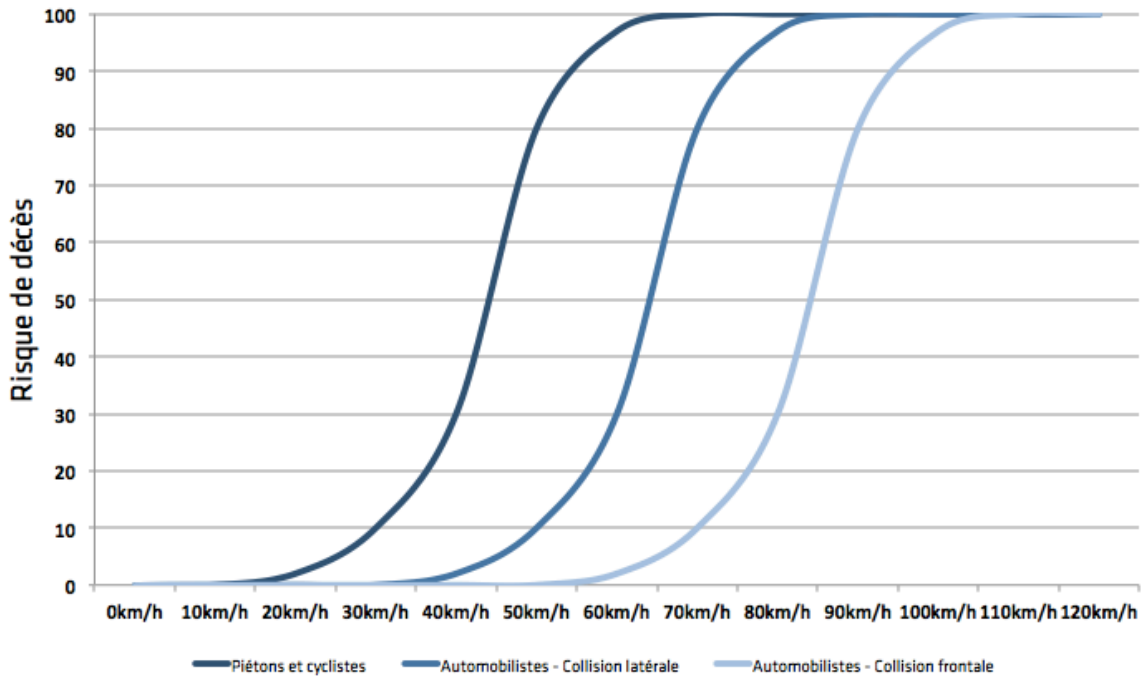
La Vision Zéro évalue les risques de décès en fonction de la vitesse d'impact dans les cas de collisions mortelles les plus courants. Trois cas de figure sont considérés: les collisions entre piétons ou cyclistes avec un véhicule motorisé, les collisions latérales entre véhicules motorisés et les collisions frontales entre véhicules motorisés.

L'analyse de ces trois cas de figure a permis d'établir de seuils de vitesse précis au-delà desquelles les risques de décès augmentent de façon exponentielle. C'est ainsi que pour les collisions entre un piéton ou un cycliste avec un véhicule motorisé, il a été établi que le risque de décès augmente considérablement entre 30km/h et 50km/h, passant de 10% à 90%.

Les risques de décès dans les deux autres types de collisions suivent une courbe similaire. Dans le cas des collisions latérales entre véhicules motorisés, le risque de décès augmente de la même manière entre 50km/h et 70km/h, tandis que pour les collisions frontales entre véhicules motorisés, ce phénomène s'observe entre 70km/h et 90km/h. Ce sont ces seuils de vitesse qui guident l'aménagement des rues. La Vision Zéro vise ainsi à éliminer les situations où un piéton ou un cycliste est exposé à un véhicule motorisé à une vitesse de plus de 30 km/h, les situations où une collision latérale entre véhicules motorisés peut survenir à plus de 50km/h et celles où une collision frontale entre véhicules motorisés peut survenir à plus de 70km/h.



Risque de décès en fonction de la vitesse d'impact et selon le type de collision



Source : VicRoads, 2011

Recommandation 2

Réviser le Code de la sécurité routière en fonction des principes de la Vision Zéro.

Recommandation 3

Instaurer une révision triennale systématique du Code de la Sécurité routière pour l'adapter à l'évolution des connaissances et aux meilleures pratiques en matière de sécurité routière.



Vers un Code de la sécurité routière modernisé

En 2010, lors de la dernière révision majeure du CSR, Vivre en Ville appelait à s'inspirer de certains éléments intéressants du « Code de la rue » belge en vue de l'inscription d'un meilleur partage de la route dans la réglementation :

- ◆ **L'obligation de prudence par rapport à l'utilisateur le plus vulnérable** : « Les conducteurs doivent faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des catégories d'utilisateurs les plus vulnérables tels que les piétons et les cyclistes, et notamment les enfants, les personnes âgées et les handicapés. » (Convention de Vienne, article 7.3, 1968) ;
- ◆ **La priorité au piéton sur le point d'engager sa traversée** : le piéton n'est pas seulement prioritaire lorsqu'il est engagé sur la chaussée, mais également lorsqu'il s'approche du passage pour piéton;
- ◆ La création de **zones de rencontre** : « section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. [...] L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable » (art. R. 110-2 du code de la route français);
- ◆ La généralisation des **contresens cyclables** : sens unique pour les voitures, double sens pour les vélos.

C'est avec grand plaisir que Vivre en Ville constate que trois de ces quatre recommandations ont été incorporées aux modifications proposées au Code de la sécurité routière par le projet de loi 165, respectivement grâce aux articles 3.1 (CSR), 410 (CSR) et 496.4 et suivants (CSR).

À la lecture du projet de loi, Vivre en Ville souhaite signifier son appui à plusieurs mesures novatrices, et recommande l'ajout de certaines autres.

Principe de prudence

Vivre en Ville salue le fait que le Gouvernement du Québec, par l'article 3.1 du projet de loi, instaure le principe de prudence à l'égard des usagers plus vulnérables. Ce principe est intégré à même le titre préliminaire du CSR et laisse entendre qu'un réel changement de paradigme est envisagé.

Recommandation 4

Adopter les modifications au CSR relatives au principe de prudence.

Cependant, dans le même article 3.1, il est également question pour l'utilisateur plus vulnérable de comportements à adopter « favorisant sa sécurité, notamment en s'assurant d'être bien vu par les autres usagers ». Vivre en Ville est d'avis que cette précision pourrait être interprétée comme une altération du principe de prudence, en renvoyant chacun des usagers à leur propre responsabilité au lieu de souligner la responsabilité accrue de ceux qui sont moins vulnérables. Vivre en Ville recommande donc le retrait de cette section ambiguë de l'énoncé.

Recommandation 5

Ne pas affaiblir le principe de prudence en y ajoutant une obligation réciproque à l'égard des usagers vulnérables.



Considération des divers usagers

En 2010, lors de la dernière révision majeure du CSR, Vivre en Ville écrivait :

« Sous sa forme actuelle, le Code de la sécurité routière semble avoir été conçu pour régir avant tout les « usagers de la route », dans un contexte où l'automobile se retrouve priorisée. [...] Le Code de la sécurité routière, en raison de sa faible considération pour les usagers vulnérables, apparaît ainsi inadapté à la circulation urbaine et aux milieux de vie » (Vivre en Ville, 2010). »

L'actuelle révision identifie plus clairement les cyclistes et autres usagers de la route seront par ailleurs désormais clairement identifiés dès le premier article du CSR, qui jusqu'alors ne mentionnait que les conducteurs de véhicules et les piétons (art.1 du CSR). Vivre en Ville appuie cet ajout qui fait du CSR un document plus inclusif.

Partage de la route

Rues partagées et vélorues

Vivre en Ville salue l'insertion de nouvelles définitions pour les concepts de rues partagées, où la « circulation piétonne est priorisée », et de vélorues, où la « circulation des cyclistes est favorisée » (art. 4 du CSR ; art. 4 du PL165), et de nouvelles dispositions en encadrant la mise en œuvre (art.496.4 – 496.10 du CSR ; art. 126 du PL165).

Recommandation 6

Adopter les modifications au CSR portant sur les rues partagées et les vélorues.

Renforcer la priorité des piétons et des cyclistes

Certaines règles de circulation gagneraient toutefois à être précisées afin de favoriser un partage de la rue harmonieux entre les divers types de circulation. Par souci de cohérence, la vitesse autorisée pour les véhicules motorisés dans ces deux types de voies ne devrait pas excéder celles de leurs usagers prioritaires, soit les piétons et les cyclistes.

Recommandation 7

Renforcer la priorité des piétons et des cyclistes sur les vélorues et les rues partagées par l'ajout de l'alinéa suivant aux articles 496.4 et 496.7 : « En présence d'un piéton ou d'un cycliste, le conducteur d'un véhicule routier est tenu d'adopter la vitesse de ceux-ci jusqu'à ce qu'il puisse les dépasser en toute sécurité. »

Enfin, la priorité des cyclistes sur les véhicules motorisés devrait être clairement précisée pour les vélorues.

Recommandation 8

Renforcer la priorité des cyclistes sur les vélorues par l'ajout d'un article qui pourrait être libellé comme suit : 496.11. Le conducteur d'un véhicule routier doit céder le passage à tout cycliste qui circule dans une vélorue.



Sensibilisation au partage de la rue

Des efforts en matière de sensibilisation et d'éducation devront également être déployés afin d'une part de faire connaître les nouvelles dispositions relatives aux rues partagées et vélorues et, d'autre part, d'améliorer globalement la cohabitation entre les usagers. Il demeure en effet crucial que les piétons et les cyclistes puissent continuer d'utiliser l'ensemble des chemins publics où il leur est permis de circuler, et d'éviter toute pression qui pourrait tendre à limiter leur présence sur les autres voies que les vélorues et rues partagées.

Recommandation 9

Déployer et soutenir des campagnes de sensibilisation aux bienfaits des modes de transport actif et au partage de la route.

Autorisation du jeu dans la rue

Vivre en Ville salue le signal lancé aux municipalités en faveur d'une réglementation autorisant le jeu libre dans les rues.

Recommandation 10

Adopter les modifications au CSR portant sur l'autorisation du jeu libre dans les rues.

Apaiser la circulation par l'aménagement

L'aménagement du réseau de rues favorise trop souvent une vitesse et un volume de circulation relativement élevés (largeur de la chaussée importante, présence d'éléments autoroutiers, etc.), et la vitesse permise sur la majorité du réseau local est de 50 km/h. Selon Vivre en Ville, il est essentiel que l'ensemble des réseaux de rues locales et les milieux urbains soient aménagés de façon à ce que le nombre d'automobiles en circulation et leur vitesse diminuent.

La forme urbaine et les différents types d'aménagements déterminent un des facteurs les plus déterminants en sécurité routière : la vitesse des automobilistes. L'importance de réduire le risque d'accident relié à la vitesse automobile n'est plus à démontrer. Il est entre autres reconnu depuis des décennies que la sévérité des blessures pour le piéton augmente drastiquement entre 30 et 50 km/h (SAAQ, 2016a).

Le ministère des Transports devrait, dans cette optique, jouer un double rôle de concepteur, sur le réseau routier supérieur dont il est responsable, et d'expert, pour accompagner les municipalités dans le virage à entreprendre, notamment via la réalisation de guides technique et de formations, ainsi que le soutien à des projets-pilotes.

Afin de parvenir à un partage plus équitable de la rue entre les différents usagers, Vivre en Ville prône notamment la réduction de la largeur des voies et le recours à des mesures d'apaisement de la circulation, dans le but de réduire le volume de véhicules et leur vitesse (Vivre en Ville, s.d. a). L'objectif poursuivi est l'amélioration à la fois de la sécurité et de la convivialité dans les milieux de vie, sur l'ensemble du réseau et non seulement sur les tronçons identifiés comme rue partagée ou vélorue.

Recommandation 11

Réviser les normes de conception des routes et des rues pour favoriser une réduction des vitesses pratiquées et un meilleur partage de la rue, sur l'ensemble du réseau.



Circulation des piétons

Priorité lors de la traversée

Vivre en Ville salue la modification de l'article 410 du CSR (art. 102 du PL165) voulant que la priorité doive être laissée au piéton non plus seulement lorsque celui-ci s'est déjà engagé sur la chaussée, mais plutôt dès qu'il manifeste son intention de traverser. Cette modification s'inscrit concrètement dans une démarche de modernisation du CSR, et favorise l'instauration d'une relation de respect et de courtoisie entre les usagers de la route.

Recommandation 12

Adopter les modifications au CSR portant sur la priorité des piétons aux abords d'une traverse.

Vivre en Ville recommande toutefois de ne pas exiger des piétons une manifestation explicite de la volonté de traverser. Un piéton qui se dirige vers une traverse ou attend devant une traverse peut raisonnablement être interprété comme un piéton qui entend effectivement traverser, sans avoir besoin de le manifester par un geste, quel qu'il soit.

Recommandation 13

Supprimer la mention à une « manifestation claire » de la volonté de s'engager d'un piéton.

Circulation sur une rue sans trottoir

Vivre en Ville recommande de moderniser le CSR en remplaçant l'obligation faite au piéton, sur une rue sans trottoir, de circuler en sens inverse de la circulation, par une simple indication qu'il s'agit de la façon la plus sécuritaire de circuler lorsque les conditions le permettent.

Vivre en Ville note que les piétons qui circulent sur une rue sans trottoir le font pour se rendre d'un point d'origine à un point de destination qui peuvent être situés du même côté de la rue, ce qui pourrait les obliger à la traverser deux fois, en se mettant potentiellement en danger. Pour rejoindre un arrêt de bus, pour profiter d'un meilleur éclairage ou d'un meilleur entretien, pour éviter une traversée périlleuse, les piétons peuvent juger que leur sécurité est mieux garantie par une circulation temporaire dans le même sens que la circulation motorisée.

Recommandation 14

Supprimer l'obligation pour les piétons de circuler en sens inverse de la circulation automobile sur une rue sans trottoir.

Distance sécuritaire de dépassement

Vivre en Ville salue l'extension aux interactions avec les piétons de l'obligation pour les conducteurs de véhicules routiers de maintenir une distance sécuritaire (art. 341).

Recommandation 15

Adopter les modifications au CSR étendant aux interactions avec les piétons de l'obligation pour les conducteurs de véhicules routiers de maintenir une distance sécuritaire.

En cohérence avec la recommandation 14, cette obligation devrait toutefois porter autant sur le dépassement que sur le croisement d'un piéton.

Recommandation 16

Modifier l'article 341 de manière à ce qu'il s'applique lorsqu'un conducteur de véhicule dépasse un piéton et non seulement lorsqu'il le croise.



Circulation des cyclistes

Double sens cyclable

Vivre en Ville renouvelle sa recommandation à l'effet de généraliser la pratique de l'autorisation du double sens cyclable, qui permet aux cyclistes d'emprunter dans les deux sens une voie qui est autrement en sens unique pour la circulation motorisée. Cette pratique a été testée puis généralisée, notamment en France, sur l'ensemble du réseau limité à 30 km/h (sauf signalisation contraire).

La limitation de la vitesse autorisée à 30 km/h est susceptible de se généraliser au Québec avec la montée de la prise de conscience du rôle de la vitesse dans la sécurité routière. Dans ce contexte, prévoir dès maintenant que ce changement sera porteur d'une amélioration notable pour les cyclistes apparaît particulièrement opportun.

Recommandation 17

Généraliser l'autorisation du double sens cyclable sur l'ensemble de la voirie limitée à 30 km/h ou moins.

« Idaho stop » : des arrêts convertis en cédez le passage pour les cyclistes

Considérant la meilleure visibilité du cycliste, comparée à celle du conducteur d'un véhicule motorisé, il apparaît justifié d'adapter la règle d'arrêt obligatoire et de permettre au cycliste de poursuivre son chemin après avoir ralenti et accordé la priorité à tout piéton ou véhicule prioritaire, sans marquer un arrêt complet.

Recommandation 18

Autoriser les cyclistes à considérer les arrêts comme des cédez-le-passage, et à franchir une intersection après un ralentissement suffisant pour évaluer la situation.

Corridor de circulation

Pour éviter de placer le cycliste dans une situation périlleuse face au risque d'emportierage, à la présence de nids de poule ou à un entretien hivernal déficient, Vivre en Ville recommande de réviser l'obligation faite au cycliste de circuler à l'extrême droite de la chaussée.

Recommandation 19

Remplacer l'obligation faite au cycliste de circuler à l'extrême droite de la chaussée par l'utilisation d'une largeur appropriée à droite comme « corridor » cycliste.



Virage à droite au feu rouge

Protéger les usagers vulnérables : interdire le virage à droite au feu rouge

Le souci d'améliorer le bilan routier, celui de protéger les usagers vulnérables et l'objectif de favoriser la pratique des transports actifs plaident tous en faveur de l'interdiction générale du virage à droite au feu rouge (VDFR). Entrée en vigueur sur une partie du territoire québécois depuis 2003, cette mesure a fait la preuve de son inopportunité. Les risques accrus engendrés par le VDFR sont injustifiables en regard de ses gains inexistantes.

Des dommages avérés

Entre 2003 et 2011, ce sont 840 personnes qui ont subi des blessures lors de virages à droite au feu rouge. Six en sont décédées (Radio-Canada, 2013).

Le VDFR comporte des risques particulièrement préoccupants dans les milieux urbains et résidentiels qui sont des aires de vie où les usagers vulnérables sont nombreux, parmi lesquels des enfants, des personnes à mobilité réduite et des personnes ayant une déficience visuelle dont la sécurité est compromise (INLB et Société Logique, 2014).

Des bénéfices inexistantes

Le Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal chiffre les économies de carburant découlant de la manœuvre à 2,64 litres par an. La Société d'assurance automobile du Québec a recensé dans une revue de littérature scientifique que le gain en temps est de l'ordre de 3 à 16 secondes par jour (Cardinal, 2016).

Une pratique transgressive

Selon la SAAQ, l'autorisation du virage à droite au feu rouge est une manœuvre « propre au Canada et aux États-Unis. C'est un privilège assorti de plusieurs obligations » (SAAQ, 2017). Force est de constater que le VDFR est une manœuvre très mal pratiquée, puisque 40 à 57% des automobilistes ne s'immobilisent pas avant de compléter la manœuvre, tel que spécifié dans la loi (Insurance Institute for Highway Safety, 2000).

Selon le ministère des Transports, cette manœuvre « constitue également une occasion unique pour les conducteurs québécois de démontrer qu'ils savent faire preuve de civisme et de courtoisie à l'égard des autres usagers de la route » (MTQ, 2017). Les automobilistes québécois ont hélas surtout fait la preuve, depuis 2003, qu'ils ne sont pas infaillibles – et les fautes humaines ont ainsi coûté, il faut le rappeler, 6 vies et plus de 800 blessures.

Face à des résultats aussi déplorables, Vivre en Ville appelle à abolir l'autorisation faite aux automobilistes de tourner à droite au feu rouge. Il s'agit d'une mesure simple, sans conséquence négative, et qui permettra d'améliorer le bilan routier en plus de ses effets sur la qualité de vie et la santé des usagers les plus vulnérables.

Recommandation 20

Abolir l'autorisation faite aux automobilistes de tourner à droite au feu rouge.



Une gestion prudente des innovations

Véhicules autonomes

Vivre en Ville salue la proposition d'interdire pour le moment la mise en circulation de véhicules autonome comme façon de se donner les moyens de bien baliser leur intégration sur les routes du Québec (art. 492.8 CSR ; art. 125 PL165).

Il est néanmoins essentiel de rappeler qu'un des enjeux cruciaux en lien avec la voiture autonome est celui de s'assurer qu'elle ne serve pas de vecteur à l'étalement urbain.

Projets pilotes

Par ailleurs, Vivre en Ville salue la modification faite à l'article 633.1 du CSR (art. 164 du PL165), par rapport à la possibilité pour le ministre d'autoriser par arrêté la mise en œuvre de projets pilotes, d'ajouter les notions d'expérimentation et d'innovation « à l'égard de toute matière relevant du présent code ». Les matières sur lesquelles peut porter un tel projet-pilote sont désormais plus nombreuses, et la notion d'innovation laisse la porte ouverte à des façons de faire encore à définir.



Une nécessaire politique de mobilité durable

Deux des facteurs les plus déterminants de la sécurité sont le volume de circulation automobile et la vitesse des véhicules motorisés (DSP-ASSS, 2006, cité par Vivre en Ville, s.d. b). Ces facteurs sont largement tributaires de l'aménagement des milieux de vie et de l'organisation des transports. La Direction de la santé publique de Montréal (2015) aborde d'ailleurs la problématique de la sécurité routière à travers des stratégies telles que :

- ◆ l'augmentation de l'offre de transport collectif;
- ◆ l'installation d'aménagements sécuritaires pour les piétons et cyclistes; et
- ◆ la réduction du volume et de la vitesse des véhicules.

Réduire le kilométrage parcouru

Réduire le kilométrage parcouru par les véhicules motorisés est un excellent moyen de réduire à la source l'insécurité routière. Vivre en Ville appelle le gouvernement du Québec à fixer des objectifs de réduction des kilomètres parcourus en automobile (*vehicle miles traveled*) que les différentes autorités responsables de la planification des transports et de l'urbanisme seront conjointement responsables d'atteindre.

À noter que la réduction du kilométrage parcouru est également une stratégie propice à l'allègement du bilan carbone des transports, impératif pour atteindre les cibles québécoises en matière de lutte contre les changements climatiques. C'est aussi un résultat qui s'accompagnera d'économies importantes, tant pour le budget des ménages (réduction des frais de déplacement) que pour les pouvoirs publics (réduction des coûts de construction et d'entretien des infrastructures routières).

La réduction du kilométrage parcouru ne doit évidemment pas se faire au détriment de la capacité de chacun d'accéder aux activités de la vie courante, qu'il s'agisse d'aller travailler, de se récréer ou de répondre à ses divers besoins. Il n'est pas question d'immobiliser les Québécois, mais bien de leur permettre de se déplacer autrement, et sur des distances plus courtes. Cela passe par un renversement du cercle vicieux de la dépendance à l'automobile qui se perpétue depuis plusieurs décennies dans nos villes et nos villages.

L'aménagement du territoire influence directement le mode de transport privilégié par la population. Une urbanisation étalée augmente les distances à parcourir, ce qui provoque une utilisation massive de l'automobile (Vivre en Ville, s.d.b). L'aménagement du territoire et la forme urbaine déterminent les besoins en déplacements. La dépendance à l'automobile dans les milieux de vie au Québec s'explique par plusieurs de leurs caractéristiques : densité, localisation des activités, organisation des réseaux de transports.

Pour améliorer la sécurité en réduisant les déplacements motorisés, c'est en amont de toute décision de développement, de construction d'infrastructures ou de requalification d'un secteur que se trouvent les opportunités les plus efficaces.

Recommandation 21

Adopter une politique de mobilité durable dont l'objectif premier soit la réduction du kilométrage parcouru par les véhicules motorisés, via un aménagement du territoire optimisé et un transfert modal vers les transports collectifs et actifs.



Amorcer le changement dès maintenant

Afin d'améliorer le bilan routier et d'établir des conditions sécuritaires pour tous les modes de déplacement, Vivre en Ville recommande l'adoption d'une approche intégrée en sécurité routière basée sur la Vision Zéro, sur la modernisation du Code de la sécurité routière et sur l'adoption d'une politique de mobilité durable permettant de réduire à la source le risque routier lié à l'augmentation de la circulation motorisée.

Les trois axes de cette approche permettront, en plus d'améliorer la sécurité routière, de soutenir la création de milieux de vie de qualité, dans les grandes comme dans les petites villes du Québec. Qui plus est, une diminution de la circulation automobile et une augmentation des transports actifs contribueront à l'atteinte des grands objectifs que s'est fixés le Québec, notamment en matière de lutte contre les changements climatiques et d'amélioration de la santé publique.

Limiter le volume et la vitesse de la circulation motorisée permettra de réduire à la source les causes de mortalité et de décès sur la route. **Améliorer la sécurité routière tout en créant des milieux de vie à échelle humaine peut devenir, pour le Québec, un véritable projet de société.** Son succès dépend de l'implication des divers paliers de gouvernement, des ministères et organismes aux municipalités, et jusqu'aux citoyens eux-mêmes. À sa mesure, Vivre en Ville s'engage à contribuer à ce chantier dans ses divers aspects.

Des villes et des villages apaisés par la Vision Zéro protégeront comme la prunelle de leurs yeux tous les citoyens qui se meuvent dans nos collectivités. Gardons à l'esprit que c'est le mouvement qui crée la possibilité de richesses, qu'elles soient pécuniaires, culturelles ou sociales. Que certains risquent de payer de leur vie l'audace de continuer à se déplacer n'est pas acceptable. Dans la majorité des cas, la solution est une meilleure conception des réseaux de transport routier.

La Vision Zéro est un virage à prendre et un défi stimulant à lancer aux ingénieurs, urbanistes et autres concepteurs de nos milieux de vie. Pour qu'ils restent des milieux de vie, pour chacun d'entre nous.





Bibliographie

Agence métropolitaine de transport [AMT] (2015). Enquête origine-destination 2013. La mobilité des personnes dans la région de Montréal. Faits saillants. [PDF] 26 p.

Cardinal, François (2016). « Feu rouge au virage à droite ». La Presse. [En ligne] (consulté le 2 mars 2017) http://plus.lapresse.ca/screens/414837cb-cd02-41d8-adee-1ec12de41aad%7C_0.html

Direction de la santé publique de Montréal (2015). « L'influence des caractéristiques de l'environnement bâti sur l'activité physique de transport, l'obésité et la sécurité des déplacements ». Feuillelet synthèse. [PDF] 10 p.

Institut Nazareth et Louis-Braille [INLB] et Société Logique (2014). Critères d'accessibilité universelle : déficience visuelle. Aménagements extérieurs. [PDF] 38 p.

Ministère des Transport, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports [MTQ] (2017). « Virage à droite au feu rouge ». [En ligne] (consulté le 2 mars 2017) <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/securite/virage-droite-feu-rouge/Pages/viragedroite-feu-rouge.aspx>

Perreault, Mathieu et Gilles L. Bourque (2014). Évolution du transport routier au Québec. La crise d'un paradigme. Institut de recherche en économie contemporaine. [PDF] 59 p.

Québec. *Q-2 Loi sur la qualité de l'environnement*. LégisQuébec. <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/Q-2/>

Radio-Canada (2013). « Virage à droite au feu rouge : un bilan contrasté ». [En ligne] (consulté le 2 mars 2017) <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/608601/virage-droite-feu-rouge-bilan>

Société d'assurance automobile du Québec [SAAQ] (2017). « Comportements – Virage à droite au feu rouge. Le saviez-vous? ». [En ligne] (consulté le 2 mars 2017) <https://saaq.gouv.qc.ca/securiteroutiere/comportements/virage-droite-feu-rouge/saviez-vous/>

Société d'assurance automobile du Québec [SAAQ] (2016a). Bilan 2015. Dossier statistique. Accidents, parc automobile, permis de conduire. [PDF] 221 p.

Société d'assurance automobile du Québec [SAAQ] (2016b). Profil détaillé des faits et des statistiques touchant les piétons. [PDF] 27 p.

VicRoads (2011). Road Safety Camera Program : Victorian Auditor-General's Report [PDF] 90 p.

Vivre en Ville (2017). Sécurité routière : faire du Québec un leader. Mémoire présenté à la Société d'assurance automobile du Québec dans le cadre de la consultation sur la sécurité routière. [PDF] 30 p.

Vivre en Ville (2014). Pour des villes de mobilité active et durable. Revoir le design, les infrastructures et le code de la sécurité routière. Mémoire présenté au ministère des Transports du Québec dans le cadre du Groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes. [PDF] 11 p.

Vivre en Ville (2013). Deux poids, deux mesures. Coll. « L'Index », 31 p. [Vivreenville.org/2poids2mesures]

Vivre en Ville (2010). La sécurité routière : Prioriser les environnements favorables. Mémoire présenté par Vivre en Ville à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre



du Projet de loi no 71, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. [PDF] 10 p.

Vivre en Ville (s.d. a). « Apaisement de la circulation ». Collectivitésviables.org,
<http://collectivitesviables.org/articles/apaisement-de-la-circulation/>

Vivre en Ville (s.d. b). « Sécurité des déplacements actifs ». Collectivitésviables.org,
<http://collectivitesviables.org/articles/securite-des-deplacements-actifs/>







VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

info@vivreenville.org | www.vivreenville.org | twitter.com/vivreenville | facebook.com/vivreenville

■ **QUÉBEC**

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK
870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
T. 418.522.0011

■ **MONTRÉAL**

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4
T. 514.394.1125

■ **GATINEAU**

200, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec) J8Y 3W9
T. 819.205.2053