

# Pour une loi progressive et sans compromis

Consultation publique sur la sécurité routière

Nickolas A. Gagnon  
03/03/2017

## Table des matières

---

Qui suis-je?.....	2
Préambule.....	2
La prudence et vision zéro .....	2
Le mot <i>accident</i> .....	4
Les voies réservées pour bus .....	4
Aménagements cyclables.....	5
Fluidité du transport actif .....	6
Incongruités à corriger .....	6
Conclusion.....	8

## Qui suis-je?

---

Citoyen engagé dans son quartier de l'est de l'île de Montréal, autodidacte sur les aménagements de pistes cyclables, je me considère depuis toujours comme un défenseur des plus faibles et un adepte du principe que si tu veux du changement, mets-toi à la tâche et change les choses toi-même!

2

## Préambule

---

Cette consultation sur la sécurité routière arrive au bon moment; celui où globalement en Amérique du Nord nous nous questionnons sur la place de l'utilisateur le plus faible sur nos routes. Le *Code de la Sécurité Routière* devrait être renommé le *Code de la Sécurité du Plus Faible sur les Routes*. Voilà la raison d'être de nos lois ; protéger le simple citoyen face au plus fort.

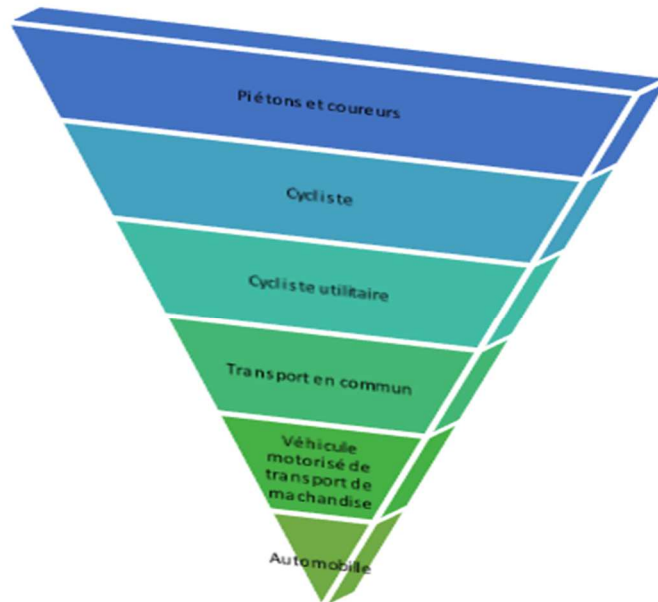
Dans ce mémoire, je vais essayer de rester bref sur les enjeux que je connais le mieux et de ne pas aborder des sujets plus complexes tels que : les GES<sup>1</sup>, la santé des personnes et les relations entre les divers paliers de gouvernement, entre autres.

## La prudence et vision zéro

---

En premier lieu, je crois que la notion de prudence envers l'utilisateur le plus faible devrait être inscrite dans la refonte de la Loi sur la sécurité routière.

Cette pyramide inversée est une représentation de la place et l'importance que devrait prendre chaque utilisateur sur la route.



---

<sup>1</sup> Gaz à effets de serre

- L'automobiliste doit laisser la place au transport de marchandises et aux autres véhicules commerciaux. Ces derniers participent à la croissance de l'économie tandis que l'utilisation de l'automobile personnelle est un parasite à l'économie et à la santé des personnes.
- Le véhicule motorisé de transport de marchandises doit avoir moins d'importance que le transport en commun parce que ce dernier est la façon la plus économique de mouvoir des gens sur de grandes distances.
- Le cycliste utilitaire, cet usager sous-représenté sur nos routes, dans nos villes et dans notre économie devrait avoir plus de considération des compagnies de logistique étant donné son faible coût d'utilisation et son empreinte GES nulle. Par exemple, les compagnies de transport et les chambres de commerce pourraient s'associer pour créer des centres de distribution d'où partiraient des vélos cargos pour faire les livraisons au centre-ville. En effet, cela réduirait le flux motorisé et la pollution<sup>2</sup>.
- Le cycliste, ce citoyen perçu quelquesfois comme un écolo, un athlète, un pauvre ou un hurluberlu lorsqu'il se déplace l'hiver, doit devenir la norme et non l'exception dans les déplacements quotidiens. Puisque 36% des déplacements que les gens font pour se rendre au travail sont de moins de 5 km et que 23% sont de 5 à 9.9 km<sup>1</sup>, les gens auraient tout intérêt à les faire à vélo.
- Le piéton, celui qui est vu comme un empêchement à la libre circulation par beaucoup d'automobilistes, doit être mis au centre de tout aménagement routier étant donné qu'il est le plus vulnérable.

Pour encadrer ce principe de prudence, le Gouvernement du Québec doit adopter une *vision zéro* et obliger les municipalités à faire pareil.

La ville de Montréal a très bien énuméré les principes fondamentaux de ce mouvement :

1. Éthique : La vie humaine est prioritaire - encore plus que la mobilité.
2. Responsabilité : Les concepteurs, gestionnaires et usagers partagent la responsabilité.
3. Sécurité : Les systèmes de transport doivent tenir compte de la faillibilité des humains - principe du « système qui pardonne ».
4. Changement : Les concepteurs, gestionnaires et usagers doivent accepter le changement de paradigme.

Ce qu'on n'entend pas, mais qui est complémentaire à une politique *vision zéro*, c'est la notion de *rues complètes*. Ce principe stipule que la rue doit être aménagée de façon adéquate pour les gens de toutes les catégories d'âge, et ce, peu importe leurs capacités physiques et leur mode de transport. Cette rue doit être sécuritaire et confortable pour les piétons, les cyclistes, les gens qui utilisent le transport en commun et les personnes à mobilité réduite, sans que l'aménagement soit pensé après-coup, mais bel et bien intégré à la planification. Le Gouvernement du Québec doit inciter les municipalités à travailler avec plus de rigueur lors de la conception d'aménagements routiers pour que ce principe soit intégré sans faille.

---

<sup>2</sup><https://www.pressroom.ups.com/pressroom/ContentDetailsViewer.page?ConceptType=PressReleases&id=1481114356396-572> et <https://bikeportland.org/2016/12/07/ups-now-using-pedal-powered-trike-to-deliver-freight-in-portland-196744>

## Le mot *accident*

---

Où je ne suis pas d'accord avec la ville de Montréal, la majorité des organisations gouvernementales et la société c'est sur le terme *accident* qui est utilisé à tout escient.

Selon le dictionnaire Larousse, voici la définition d'*accident* :

*Événement fortuit qui a des effets plus ou moins dommageables pour les personnes ou pour les choses : **Accident** de la route. Événement inattendu, non conforme à ce qu'on pouvait raisonnablement prévoir, mais qui ne le modifie pas fondamentalement*

4

Donc on parle d'événement *fortuit* et *inattendu*, est-ce *fortuit* et *inattendu* de bruler un feu rouge et de causer une collision? Est-ce *fortuit* et *inattendu* de circuler au-dessus de la limite permise et de perdre le contrôle de son véhicule. Est-ce *fortuit* et *inattendu* de texter sur son appareil cellulaire et frapper le véhicule devant nous avec notre voiture parce que nous ne regardons pas à l'avant?

Non ce ne sont pas des événements *fortuits* ou *inattendus*, mais à probabilités élevées. Le mot *accident* déresponsabilise l'auteur d'un événement. C'est pour cela que le mot *accident* devrait disparaître du jargon de la sécurité routière et on devrait plutôt parler de *collision*, de *perte de contrôle* et de *négligence*.

Les gens doivent être tenus responsables de leurs actes. Il est rapporté fréquemment des situations où un cycliste, qui circule à gauche d'une rangée de voitures stationnées, subit un emportierage. La première chose qu'on entend c'est que c'est un *accident* et que la personne qui ouvre sa porte ne l'a pas vue. Moi si j'étais l'agent de la paix assigné à ce dossier, je dirais plutôt que s'il ne la pas vue c'est parce qu'il n'a pas regardé! Donc c'est de la *négligence*!

## Les voies réservées pour bus

---

Que n'en déplaise aux chauffeurs d'autobus, dans les zones de 50 km/h ou moins le cycliste devrait avoir le droit de circuler dans les voies réservées. Pourquoi? Tout simplement parce que celui-ci n'a pas le choix; il doit circuler à la droite de la chaussée et c'est le même endroit que la voie réservée. Est-ce sécuritaire pour le cycliste? Oui, pourvu qu'un des deux critères suivants soit respecté :

- La voie réservée doit avoir une largeur minimum de 4 mètres.
- Le débit de bus doit être moins de 6/heure.

Il se peut que pour avoir une largeur minimum de voie, la municipalité enlève une voie aux automobiles. Si nous voulons augmenter la part modale du transport en commun et actif, nous devons diminuer celle des autres moyens de transport.

Si un de ces deux critères ne peut pas être respecté, il ne devrait pas avoir de voie réservée pour bus.

## Aménagements cyclables

---

Plusieurs municipalités usent de beaucoup d'imagination pour calculer le nombre de kilomètres de pistes cyclables qu'elles ont. Certaines utilisent le sigle de chaussée partagée sur des rues qui pourraient contenir des pistes cyclables pour des raisons économiques ou pour ne pas « déranger » leurs électeurs. Cependant, nous savons tous que le sigle de chaussée partagée n'apporte rien en termes de protection du cycliste et est même la risée dans le milieu des concepteurs professionnels de pistes cyclables.

5

Je propose donc que le Gouvernement du Québec encadre ce qui peut être appelé un « aménagement cyclable », de cette façon nous aurons la satisfaction de savoir que ceux « autorisés » sont les plus sécuritaires dans un contexte donné.

➤ Quatre sortes d'aménagements cyclables :

- La **bande cyclable**, entre la rue et un espace de stationnement, doit se situer dans une zone de 30 km/h maximum et doit inclure un espace tampon de 0,5 mètre.
- La **bidirectionnelle**, en site propre ou sur rue à l'extrême droite de la chaussée, cette dernière est permise lorsque les intersections se situent à plus de 500 mètres.
- La **piste cyclable**
  - À l'extrême droite de la chaussée et protégée par des voitures stationnées
  - À l'extrême droite de la chaussée protégée par des bollards/ du béton/ un aménagement paysagé.
  - À l'extrême droite de la chaussée et surélevée par rapport à la rue, mais plus basse que le trottoir. Elle doit inclure un espace tampon de 0,5 mètre.
  - En site propre.
- La **vélorue**; voici les critères à respecter.
  - La vitesse doit être de 20km/h maximum
  - Le transit automobile ne pourra circuler sur plus de 2 pâtés de maisons avant de se voir détourner sur une autre rue.
  - Lorsque le pâté de maisons est long de 200 mètres ou plus, il doit avoir des aménagements pour ralentir la circulation. Ces aménagements doivent se situer à tous les cent mètres au maximum.

Il peut avoir d'autres aménagements tels que: des trottoirs partagés ou des pistes multifonctionnelles, mais ceux-ci ne devraient pas faire partie du calcul total des aménagements cyclables d'une municipalité.

## Fluidité du transport actif

---

Si nous voulons augmenter la part modale des déplacements en vélo, nous devons faciliter ces déplacements, voici quelques suggestions.

- Permettre au cycliste l'Idaho stop pour les arrêts, mais pas les lumières rouges.
- Permettre au cycliste de traverser lorsque le feu piéton autorise la traverse.
- Permettre au cycliste de partir lors de l'affichage de la chandelle pour bus.
- Permettre au cycliste de tourner à droite au feu rouge après avoir mis le pied à terre.

## Incongruités à corriger

---

Les passages vélos, comparativement aux passages piétons, n'ont pas la même valeur aux yeux du CSR. Aucune amende ne peut être donnée à l'automobiliste qui ne respecte pas un passage vélos comparativement à celui pour les piétons. Déjà les passages piétons ne sont pas très respectés, imaginez ceux pour vélos!

- Imposer des amendes ET la perte de points d'inaptitude lors du non-respect des traverses piétonnes et cyclistes.

Il y a deux catégories de cyclistes aux yeux de la Loi, celui avec un permis de conduite et celui qui n'en a pas. Un cycliste avec permis se voit imposer deux sanctions, l'amende et la perte de points d'inaptitude, s'il commet une infraction au CSR comparativement à celui-ci sans permis qui ne se voit imposer qu'une simple amende. Imaginez le piéton qui perdrait des points sur son permis de conduire s'il traverse une intersection lorsque le feu piéton l'interdit; ça serait ridicule, mais ça devrait être le même principe que pour le cycliste.

- Ne pas imposer de perte de points d'inaptitude lors d'infractions routières du cycliste.

Le CSR oblige le cycliste à munir son vélo d'un tas de réflecteurs qui ne sont pas adaptés à la technologie d'aujourd'hui. En effet, avec les systèmes d'attaches au lieu de pédales, les pneus avec des parois réfléchissantes, la disponibilité à faible coût des lumières avant et arrière pour vélos ; le CSR doit se mettre à jour.

- Ne pas obliger d'avoir des réflecteurs dans les rayons des roues si le flanc du pneu ou des parties du côté avant et arrière du cadre est réfléchissant.
- Ne pas obliger des réflecteurs avant et arrière si le vélo est muni de lumières.
- Éliminer l'obligation d'avoir des réflecteurs sur les pédales, beaucoup de vélos n'ont pas des pédales, seulement des systèmes d'attaches.

Le CSR oblige le cycliste à rouler à l'extrême droite de la chaussée, l'endroit où se situent les déchets, les nids de poules et les puisards, donc dans une zone dangereuse.

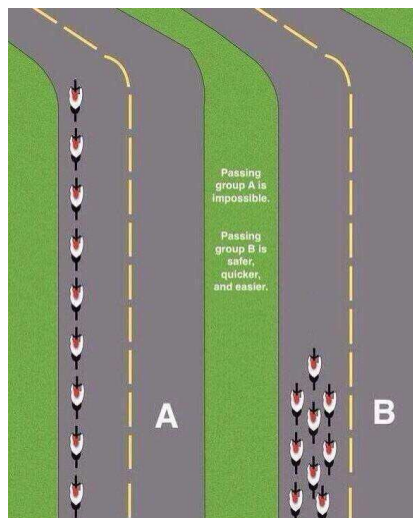
- Retirer la notion d'« extrême droite » pour ne garder que la « droite ».

Le CSR oblige un groupe de cyclistes à circuler en file pour que le véhicule qui dépasse n'ait pas à changer de voie. Ce n'est plus vrai aujourd'hui parce que le véhicule doit dépasser en laissant une distance de 1 mètre ou 1,5 mètre, il va donc empiéter sur l'autre voie.

De plus, il est plus sécuritaire d'avoir un peloton de cyclistes qui circulent côte à côte :

Comme vous pouvez voir sur cette illustration où les véhicules circulent à gauche (à l'anglaise), c'est plus rapide pour un véhicule de dépasser un groupe compact qu'un groupe étendu.

7



- Permettre aux cyclistes de circuler côte à côte dans la voie de droite.

L'emportierage, la cause de blessures la plus fréquente pour les cyclistes, est devenue un vrai fléau avec la prolifération des bandes cyclables sans espaces tampons qui sont positionnées à gauche des voitures stationnées. L'indemnisation devient vite problématique lorsque la victime transige avec la police ou la SAAQ étant donné que le véhicule moteur n'est pas en « mouvement », ce qui est un des critères pour la SAAQ pour qu'il y ait *accident*.

Quoi dire des accrochages vélo versus vélo ou vélo versus piéton qui ne sont pas couverts par le régime de la SAAQ ?

- La SAAQ doit assurer et indemniser tous les utilisateurs de la chaussée (véhicules moteurs, cyclistes, piétons, etc.) par le régime d'assurance publique même lorsque le véhicule n'était pas en mouvement ou lorsqu'il n'y avait pas de véhicule. Par exemple, collisions vélo/vélo, vélo/piéton ou perte de contrôle du vélo qui entraîne une chute.



## Conclusion

---

Le Gouvernement du Québec doit devenir le chef de file dans la prévention des accidents, et ceci ne peut que s'opérer par des vœux pieux, par des campagnes de sensibilisation et de la répression seulement.

Les aménagements routiers doivent protéger et servir aux piétons en premiers, aux cyclistes en deuxième, aux transports collectifs en troisième, et le restent s'il y a de l'espace. Le temps où on laissait de l'espace aux piétons et aux cyclistes une fois que l'espace des automobiles et camions était déterminé doit devenir des pratiques anciennes pour le bien de la société.

La manière la plus efficace de diminuer  
les blessés sur nos routes c'est de  
*CHANGER* nos routes!!!

Souvent les Québécois mettent de l'avant la notion de société distincte pour faire les choses différemment, j'encourage donc les auteurs du prochain Code de la Sécurité Routière de pondre un ouvrage progressiste, sans compromis et pour lequel toute la société québécoise sera fière.

---

### <sup>i</sup> LES DISTANCES MOYENNES DE DÉPLACEMENT AU CANADA

- 36 % parcourent moins de 5 kilomètres,
- 23 % parcourent de 5 à 9,9 kilomètres
- 13 % parcourent de 10 à 14,9 kilomètres,
- 8% parcourent de 15 à 19,9 kilomètres,
- 5% parcourent de 20 à 24,9 kilomètres,
- 4 % parcourent de 25 à 29,9 kilomètres
- 11 % parcourent 30 kilomètres et plus.

<http://roulezelectrique.com/les-distances-moyennes-de-deplacement-au-canada-etonnamment-courtes/>