

LES PIÉTONS: USAGERS DE LA ROUTE À PART ENTIÈRE

RECOMMANDATIONS POUR LE

PROJET DE LOI NO 22 - LOI MODIFIANT LA LOI SUR L'ASSURANCE
AUTOMOBILE, LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET D'AUTRES
DISPOSITIONS



Mémoire présenté à l'Assemblée nationale du Québec

14 mars 2022

MISSION

Piétons Québec est l'organisation nationale de défense collective des droits des piétons. Exigeante, optimiste et inclusive, elle revendique la sécurité et le confort pour toutes les personnes se déplaçant à pied au Québec. En raison des avantages immenses, autant individuels que collectifs, de se déplacer à pied, elle s'attache également à valoriser la marche comme mode de déplacement et à en augmenter sa pratique. Axée sur la collaboration et le partenariat, elle sensibilise, mobilise, outille et influence les citoyens ainsi que les décideurs publics afin de transformer les normes sociales, le cadre réglementaire et les environnements bâtis en faveur des piétons.

CRÉDITS

Coordination

Sandrine Cabana-Degani

Recherche et rédaction

Louis Bernier-Héroux

Sandrine Cabana-Degani

Chloé Fortin Côté

Adéline Hamelin-Groleau

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos	3
Sommaire des recommandations	4
Introduction	5
Contexte	5
Nous sommes toutes et tous des piétons	5
Les piétons: des usagers vulnérables de la route	5
Un cadre axé sur les déplacements motorisés	7
Un portrait partiel des risques liés à l'usage de la route	8
1. Reconnaître les blessures de la route qui n'impliquent pas un véhicule motorisé	9
Collisions entre usagers vulnérables	9
Les chutes	10
Obtenir des données fiables sur toutes les blessures de la route	11
2. Indemniser toutes les personnes blessées par l'utilisation de la route	12
L'importance des rapports de police	12
Inverser le fardeau de la preuve	13
Supprimer les exceptions	13
Élargir l'indemnité à toutes les blessures de la route: un projet de société	14
3. Sécuriser les zones scolaires	16
Assurer la pratique d'une vitesse sécuritaire	16
Assurer les déplacements sécuritaires des enfants	16
4. Créer un cadre réglementaire plus sécuritaire pour les usagers vulnérables	19
Vers une Loi sur la sécurité routière	20
Renforcer le principe de prudence	21
Harmoniser les sanctions associées au non-respect de la priorité piétonne	23
La rue piétonne	24
La vitesse de base dans les périmètres urbains	25
L'interdiction du virage à droite au feu rouge	25
Conclusion	27
Bibliographie	28

Avant-propos

Piétons Québec est heureux de participer aux consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi no 22, *Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions*. Nous tenons à remercier la Commission des transports et de l'environnement et le ministre des Transports de recevoir notre mémoire et notre intervention en amont de l'étude détaillée du projet de loi par la Commission. Ce mémoire comprend 16 recommandations relatives à la pratique de la marche et de la mobilité active que Piétons Québec propose dans le but d'améliorer le projet de loi et d'apporter des réflexions supplémentaires afin d'améliorer la sécurité de tous les usagers de la route.

Certaines recommandations élaborées par Piétons Québec en 2018 lors de la conception du mémoire sur le projet de loi no 165, *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions* sont reprises dans ce mémoire.

Sommaire des recommandations

- 1.1** Distinguer la définition d'«accident» de la route de celle «d'accidents de la route indemnisés»
- 1.2** Élargir la définition d'«accident» de la route pour y inclure l'ensemble des blessures résultant de l'usage de la route (collision entre deux usagers non motorisés, chutes)
- 1.3** Récolter des données sur tous les «accidents» de la route et adopter la norme de classification, MAIS 3+ pour définir un blessé grave
- 2.1** Exiger un rapport de police à chaque accident de la route impliquant un piéton se produisant sur la voie publique.
- 2.2** Inverser le fardeau de la preuve pour les indemnisations de piétons et cyclistes victimes de blessures sur la route lors de l'implication présumée d'une automobile
- 2.3** Retirer les exceptions prévues au paragraphe 5 de l'article 10 de la Loi sur l'assurance automobile
- 2.4** Entamer une réflexion dans le but d'élargir le régime d'indemnisation à toutes les blessures de la route
- 3.1** Réduire la vitesse maximale autorisée en zone scolaire à 30 km/h
- 3.2** Exiger du gestionnaire du chemin public d'aménager la zone scolaire et les corridors scolaires de façon sécuritaire
- 4.1** Amorcer un chantier vers l'adoption d'une loi de la sécurité routière basée sur l'approche vision zéro
- 4.2** Retirer de l'énoncé du principe de prudence l'obligation réciproque pour les usagers vulnérables
- 4.3** Permettre l'application du principe de prudence et la sanction de son non-respect
- 4.4** Hausser les amendes et ajouter des points d'inaptitudes pour le non-respect des articles 408, 409 et 410
- 4.5** Introduire la rue piétonne dans le CSR
- 4.6** Modifier la vitesse de base dans une agglomération de 50 km/h à 30 km/h (article 328, paragraphe 4 du CSR)
- 4.7** Interdire le virage à droite au feu rouge sur l'ensemble du territoire du Québec

Introduction

Piétons Québec tient à souligner d'entrée de jeu son accord avec le projet de loi et les principes qui y sont apportés. Ce projet de loi présente plusieurs dispositions qui bénéficieront à des personnes qui ont été happées alors qu'elles se déplaçaient à pied. Le projet de loi vient aussi renforcer des dispositions concernant l'alcool au volant et la conduite de camions lourds, facteurs de risque pour les piétons. Nous sommes heureux de pouvoir contribuer à ce processus en soumettant nos recommandations afin de s'assurer que le projet de loi ne laisse personne derrière, notamment eu égard aux modifications prévues au régime d'indemnisation. Nous pensons aussi que ce projet de loi ouvre la porte à une réflexion plus large afin de créer un cadre réglementaire qui favorise davantage les transports actifs et assure la sécurité de ces usagers. Dans un contexte d'urgence climatique, il nous apparaît important que nos lois, nos règlements et notre cadre normatif protègent les usagers qui font le choix d'un mode de transport durable, une tendance qui devrait s'accélérer en raison de la nécessaire transformation de nos habitudes de déplacement.

Contexte

Nous sommes toutes et tous des piétons

La marche n'est pas une affaire de grandes villes. Nous sommes toutes et tous des personnes qui doivent se déplacer à pied, à un moment ou un autre. En voiture, à vélo ou en transport collectif, la marche demeure toujours le premier mode de déplacement. Après tout, nous ne rentrons pas dans les commerces ou les résidences en voiture! De plus, la marche est un mode de déplacement utilitaire pour plusieurs Québécois : la part modale des déplacements domicile-travail effectués à pied se situe d'ailleurs à 6% au Québec, soit plus que la part modale des déplacements effectués à vélo située à 1,5%¹. Finalement, les piétons sont aussi des automobilistes, considérant le fort taux de possession du permis de conduire situé à près de 77% de la population en âge de conduire.²

Les piétons: des usagers vulnérables de la route

Des milieux de vie peu adaptés aux déplacements à pied

Le mode de développement urbain des dernières décennies, axé sur l'étalement urbain, a provoqué l'accroissement des distances entre les milieux résidentiels et les pôles commerciaux,

¹ Statistique Canada. (2016). Recensement de la population de 2016. Gouvernement du Canada.

² Compilation de : Banque de données des statistiques officielles sur le Québec. (2021). *Estimations de la population selon l'âge et le sexe, Québec, 1er juillet 1971 à 2021*. et Banque de données des statistiques officielles sur le Québec. (2021). *Nombre de titulaires d'un permis de conduire ou d'un permis probatoire selon le sexe et l'âge, Québec et régions administratives*.

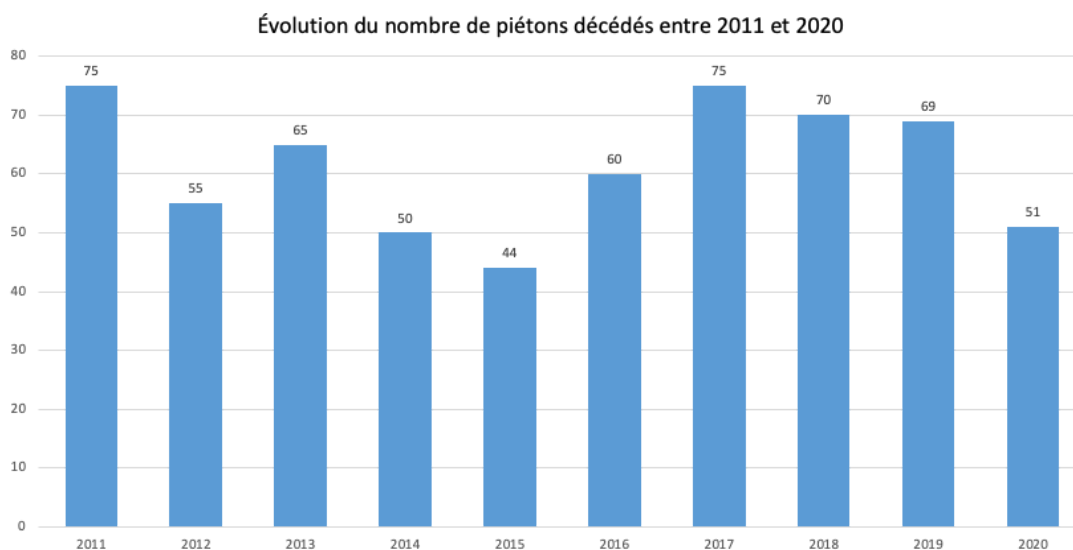
causant l'augmentation de la motorisation des déplacements et accentuant la dépendance à la voiture. Ainsi, les «... piétons sont trop souvent oubliés dans un univers qui est aménagé avant tout pour la fluidité automobile.»³

La hausse de la motorisation des déplacements a eu un impact sur la sécurité routière des usagers vulnérables : leur sécurité étant directement associée à l'exposition au risque que représentent les véhicules⁴. Les véhicules sont aussi devenus plus sécuritaires pour leurs occupants, alors que la vulnérabilité des piétons est restée la même. En effet, les piétons n'ont aucune protection, ce qui les rend particulièrement vulnérables lorsqu'ils traversent ou circulent sur la chaussée⁵. Pourtant, plusieurs routes dans nos milieux de vie n'ont pas de trottoirs, la vitesse pratiquée dans nos rues est trop grande et il manque d'aménagements favorisant des déplacements à pied sécuritaires.

Dans un contexte où la population du Québec a redécouvert la pratique de la marche avec la pandémie et où le désir de transformer nos habitudes de déplacements pour lutter contre les changements climatiques est très fort, Piétons Québec est d'avis qu'il faut agir pour mieux protéger les piétons sur les routes.

Un bilan routier qui ne s'améliore pas pour les piétons

Malgré les efforts qui sont faits, le bilan routier des piétons au Québec ne va pas en s'améliorant. Mise à part l'année 2020, marquée par le confinement de la pandémie de COVID-19, le nombre de décès piétons a suivi une tendance à la hausse dans les dernières années.

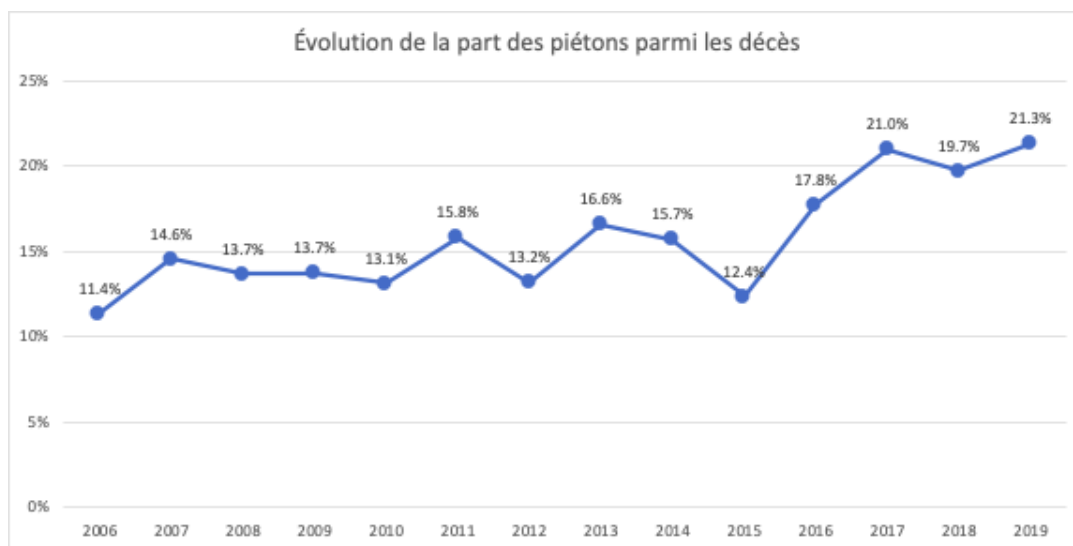


³ Carrier, C.-É. (2021, 5 juin). *Tous piétons!* : S'interroger sur la vulnérabilité du piéton. Le Devoir.

⁴ Venne, J.-F. (2021, 5 juin). «Tous piétons!» : Sale temps pour les piétons. Le Devoir.

⁵ Société de l'assurance automobile du Québec. (2019). *Rapport du comité d'experts sur la sécurité des piétons*.

Également, depuis les dix dernières années (à l'exception des années de pandémie où les déplacements ont été fortement réduits), la part des piétons décédés parmi les décès de la route ne cesse d'augmenter. Cette tendance ne concerne pas que les grandes villes et elle est représentative de l'ensemble du Québec. Avec l'augmentation fulgurante du parc automobile au Québec et tout particulièrement du nombre de véhicules utilitaires sport (VUS) et autres camions légers, parallèlement au vieillissement de la population, il est probable que le Québec continue sur cette malheureuse voie.⁶



Un cadre axé sur les déplacements motorisés

La mission de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) se lit comme suit:

La SAAQ a pour mission de protéger la personne contre les risques liés à l'usage de la route et de contribuer à l'application de plusieurs lois et règlements⁷

Or, dans l'application de sa mission, «l'usage de la route» s'arrête bien souvent à l'usage qui en est fait par les véhicules motorisés et à l'interaction de ces véhicules avec les autres usagers.

Par exemple, la définition d'«accident» de la *Loi sur l'assurance automobile* est limitée: «tout événement au cours duquel un préjudice est causé par une automobile». Ainsi, dans l'application de cette loi, la SAAQ occulte de nombreux risques liés à l'usage de la route qui ne pourront non seulement pas être indemnisés, mais surtout, qui ne seront pas considérés comme des «accidents de la route». Ainsi, ils ne seront pas compilés et il n'y aura pas d'action mise en place pour les prévenir.

⁶ Bérubé, N. (2022, 5 mars). «On a effacé dix années de gains». La Presse.

⁷ Société de l'assurance automobile du Québec. (2021). *Mission et mandats*.

Le Code de la sécurité routière (CSR) est lui aussi résolument centré sur les déplacements motorisés et ne reflète pas encore bien la réalité des déplacements à pied. Par exemple, l'absence de considération de la rue piétonne dans le CSR (non définie et exclue de la définition du «chemin public»⁸) crée un vide juridique sur les règles de circulation dans ces espaces publics qui sont pourtant des endroits où circulent plusieurs usagers de la route et où des risques liés à l'usage de la route sont présents.

Un portrait partiel des risques liés à l'usage de la route

Les rapports d'accident⁹ demeurent aujourd'hui la source principale d'informations concernant les collisions entre les usagers de la route. Ce sont sur ces rapports que sont basés les bilans routiers au Québec. Ces rapports sont toutefois insuffisants pour dresser un portrait complet de l'ensemble des blessures qui surviennent sur le réseau routier.

Un problème pour lequel on ne récolte pas de données est généralement un problème dont on ignore l'ampleur et pour lequel on hésite à engager des fonds publics. Combien de piétons sont victimes de collisions avec des cyclistes, avec des trottinettes électriques? Combien sont-ils victimes de chutes sur le trottoir? Quelle est la gravité de ces blessures? Au Québec, il est aujourd'hui impossible de le dire.

Plusieurs «accidents de transport» non comptabilisés

Le bilan actuel de la SAAQ occulte une large part des accidents qui surviennent sur le réseau routier. Dans un rapport publié en 2017¹⁰, l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) indiquait, après avoir analysé les données relatives aux hospitalisations du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS), que 3624 hospitalisations liées à des accidents de transport avaient été recensées en moyenne entre 2013 à 2015. Par contraste, la SAAQ avait recensé quant à elle seulement 1624 blessés graves, c'est-à-dire ayant nécessité une hospitalisation, sur la même période. Dans son rapport, l'INSPQ avait souligné que c'était surtout le nombre d'hospitalisations chez les piétons, les cyclistes et les motocyclistes qui était sous-estimé dans les bilans de la SAAQ.

De plus, il est permis de croire qu'en réalité le nombre d'hospitalisations chez les piétons est encore plus élevé que le nombre estimé par l'INSPQ, car la base de données utilisée ne reconnaît pas les chutes chez les piétons comme des accidents de transports, alors qu'elles sont reconnues comme telles chez les cyclistes.

⁸ Code de la sécurité routière. «4. Dans le présent code, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par les mots: [...] «chemin public»: la surface de terrain ou d'un ouvrage d'art dont l'entretien est à la charge d'une municipalité, d'un gouvernement ou de l'un de ses organismes, et sur une partie de laquelle sont aménagées une ou plusieurs chaussées ouvertes à la circulation publique des véhicules routiers et, le cas échéant, une ou plusieurs voies cyclables, [...]»

⁹ Annexe 1. *Règlement sur le rapport d'accident*. Code de la sécurité routière, chapitre C-24.2, a. 620, par. 5 et 5.1.

¹⁰ Gagné, M., Lavoie, M., Morency, P. et Robitaille, É. (2017, Février). *Portrait des décès et des hospitalisations attribuables aux traumatismes routiers au Québec*. Institut national de santé publique du Québec.

1. Reconnaître les blessures de la route qui n'impliquent pas un véhicule motorisé

Une bonne politique de sécurité routière doit viser l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, peu importe les circonstances, peu importe les partis impliqués. Pourtant, aujourd'hui nos politiques et nos actions dans ce domaine sont tributaires d'une définition qui réduit les «accidents de la route» à des incidents qui sont indemnisés par la SAAQ, soit des incidents qui impliquent au moins un véhicule motorisé en mouvement. Exit les collisions entre piétons et cyclistes, exit les chutes à pied ou à vélo!

Aujourd'hui, les données contenues au sein du bilan routier sont les principaux indicateurs sur lesquels le succès de nos politiques et actions en matière de sécurité routière est mesuré. Ces données omettent pourtant de considérer un large pan des incidents qui surviennent sur le réseau routier. Fondamentalement, rien ne distingue une collision entre un vélo et un piéton d'une collision entre une voiture et un piéton. Rien ne distingue la chute d'un piéton sur une plaque de glace de la sortie de route d'un véhicule causée par une plaque de glace. Dans chaque cas, un Québécois ou une Québécoise est victime d'un accident de la route. Pourtant, un seul apparaîtra sur le bilan routier, un seul recevra des indemnités de la SAAQ et un seul de ces événements justifiera peut-être l'utilisation de fonds publics pour améliorer la sécurité routière.

Collisions entre usagers vulnérables

Les usagers vulnérables se partagent souvent un espace public relativement restreint. Il n'est pas rare de voir dans nos milieux de vie des pistes polyvalentes plutôt étroites, afin de laisser toute la place à l'automobile, au sein desquelles les multiples usages mènent une «lutte» pour leur espace. Cette cohabitation forcée crée inévitablement des conflits entre les différents usagers et de ces conflits résultent des collisions qui peuvent être très graves et même mortelles¹¹. Ces collisions peuvent porter des usagers vulnérables aux urgences et ne font même pas l'objet d'un rapport de police, comme ce fut le cas pour Josianne Tremblay, 13 ans, happée par un cycliste à Boucherville.¹²

Une collision entre usagers vulnérables peut porter des conséquences similaires à celles entre un usager vulnérable et un véhicule. L'exemple de Lucie Nicol, une piétonne qui a été happée par un cycliste, et qui a subi des blessures similaires à celle d'une collision avec un véhicule (bras fracturé nécessitant la pose d'une vis, points de suture, etc.).¹³ Même si le cycliste est

¹¹ La Presse Canadienne (2020, 4 mai). *Mort d'un cycliste entré en collision avec un piéton*. Radio-Canada.

¹² Lapointe, D. (2020, 9 juillet). *Accident impliquant une adolescente sur la piste multifonctionnelle du boulevard Marie-Victorin : des parents souhaitent l'adoption de mesures sécuritaires pour ralentir les cyclistes*. La Relève.

¹³ Néron, J.-F. (2016, 12 juillet). *Fauchée par un... vélo*. Le Soleil.

soumis aux mêmes règles du Code de la sécurité routière et, qu'en ce sens, il est considéré comme un automobiliste, lors d'une collision il ne l'est pas.

Les chutes

L'hiver québécois est réputé pour ses précipitations de neige abondantes, la sloche et les épisodes de gel et dégel. Les piétons ne disparaissent pas l'hiver et l'entretien des infrastructures piétonnes est nécessaire pour garantir des déplacements sécuritaires. Pour plusieurs piétons, le manque d'entretien impacte négativement leur mobilité. Les personnes âgées, les enfants et les personnes à mobilité réduite ou ayant une déficience visuelle sont particulièrement vulnérables face au manque d'entretien des infrastructures l'hiver. Les personnes âgées en particulier ne subiront pas les mêmes conséquences d'une chute qu'une personne en bonne santé.

Il n'y a par contre pas de données fiables sur le nombre de personnes qui chutent annuellement. Il existe quelques bases de données, comme celle d'Urgences-santé qui n'est toutefois pas complète puisqu'elle se base aux appels effectués au 911 et que ceux-ci doivent explicitement mentionner la chute et le trottoir. Un portrait incomplet et anecdotique lors d'une journée de verglas nous permet toutefois d'entrevoir l'ampleur du phénomène: plus de 130 appels pour des chutes à Montréal et Laval en une seule journée¹⁴.

Dans un autre domaine que le transport, l'ampleur du phénomène des chutes ne fait aucun doute. En 2017 seulement, 10 000 dossiers ont été ouverts en raison d'une chute de même niveau¹⁵ en milieu de travail, l'équivalent d'une chute sur un trottoir ou sur la route. Ce type d'accident représente 10% des accidents de travail au Québec.

L'exemple de la Suède

Certains pays, comme la Suède, ont procédé à une réflexion sur la sécurité routière pour notamment y inclure d'autres accidents liés à son usage, comme celle des chutes de piétons en hiver. L'une des premières recherches sur les chutes piétonnes en milieu routier provient de la ville de Göteborg en 2011.

Les résultats montrent que le nombre de piétons blessés lors de chutes à Göteborg (3 369 personnes) constitue environ un cinquième de toutes les personnes blessées dans l'environnement de la circulation (19 150 personnes) au cours des années 2000-2009. Aucun des quelque 80 types d'accidents de la route n'est comparable en nombre et aucun autre type d'accident ne donne en moyenne des blessures aussi graves que les chutes.

¹⁴ Agence QMI. (2022, 23 février). *Verglas: plus de 130 appels pour des chutes à Montréal et Laval*. TVA Nouvelles.

¹⁵ Commission des normes de l'équité et de la santé du travail. (2019). *Chutes de même niveau : un risque présent dans tous les milieux de travail*. Prévention au travail. 47p.

Depuis la mise en place de la base de données STRADA (base de données qui combine rapports de police et rapports des centres hospitaliers) en 2003, les données relatives aux chutes piétonnes ont été progressivement intégrées au bilan routier de la Suède. En insérant ces données, la Suède compte désormais sur un portrait plus fidèle et plus juste de la sécurité routière et peut se doter d'objectifs clairs et précis.

Obtenir des données fiables sur toutes les blessures de la route

Ainsi, élargir la définition d'«accident» de la route pour considérer les collisions entre usagers non motorisés, ainsi que les chutes à pied et à vélo comme un «accident» permettrait d'intégrer ces blessures de la route dans le bilan routier et d'obtenir un meilleur portrait de la situation.

Comme expliqué en introduction, plusieurs blessures de la route ne sont pas comptabilisées et il y a une disparité entre les nombres d'hospitalisations liées au transport selon l'instance qui analyse la situation ou encore la base de données consultée. Le fait que des résultats si contrastés peuvent être obtenus alors que les définitions employées sont somme toute similaires explique pourquoi si peu de comparaisons du nombre de blessés graves sont faites au niveau international. Afin de pallier cette lacune, de plus en plus de pays adoptent la norme de classification, MAIS 3+ pour définir un blessé grave. Cette norme est promue par l'OCDE¹⁶ et par l'Union Européenne¹⁷.

RECOMMANDATIONS

-
- 1.1** Distinguer la définition d'«accident» de la route de celle «d'accidents de la route indemnisés».
 - 1.2** Élargir la définition d'«accident» de la route pour y inclure l'ensemble des blessures résultant de l'usage de la route (collision entre deux usagers non motorisés, chutes)
 - 1.3** Récolter des données sur tous les «accidents» de la route et adopter la norme de classification, MAIS 3+ pour définir un blessé grave

¹⁶ International Transport Forum. (2019.) Road safety annual report 2019. OECD. p.32-33.

¹⁷ Adminaité-Fodor, D., Carson, J. et Jost, G. Ranking EU Progress on Road Safety. European Transport Safety Council. p.31-34.

2. Indemniser toutes les personnes blessées par l'utilisation de la route

Nous souhaitons souligner d'entrée de jeu le soutien de Piétons Québec au régime public d'indemnisation des victimes d'accidents de la route sans égard à la faute qui est appliqué au Québec. Ce système nous semble bénéfique à l'ensemble de la société, dont les piétons.

L'une des raisons d'être des indemnisations est la création d'une «paix d'esprit» pour les personnes. Les indemnités permettent de compenser la perte de revenus et de prendre en charge les frais en soins de santé encourus. C'est pourquoi il existe des indemnisations pour d'autres causes au Québec telles que les accidents de travail ou encore lorsqu'on est victime d'un acte criminel. Plusieurs piétons sont d'ailleurs indemnisés par la SAAQ, à la condition que l'implication d'une automobile dans l'accident soit démontrée. Autrement, il ne sera pas possible pour un piéton d'être indemnisé. Aussi, en choisissant de marcher, les piétons rendent un service à la société. Les effets bénéfiques de se déplacer à pied sont multiples et largement reconnus: moins d'émissions de GES, moins de congestion routière et d'usure des routes, population en meilleure santé, etc. Il est donc tout à fait souhaitable que ces personnes puissent être indemnisées.

L'importance des rapports de police

Les rapports de police demeurent aujourd'hui la principale source d'informations concernant les collisions entre les usagers de la route. Ce sont sur ces rapports que sont basés les bilans routiers au Québec. Pourtant, il peut être encore difficile d'obtenir, pour un usager vulnérable, un rapport de police lorsqu'on est victime d'une collision routière mineure. S'il n'y a pas apparence de blessure, il n'est pas rare que les corps policiers refusent catégoriquement de produire un rapport de police et il deviendra alors virtuellement impossible pour l'usager vulnérable d'obtenir une indemnisation. C'est particulièrement injuste pour les personnes âgées, en raison de la fragilité physique avec l'âge, une blessure même légère peut entraîner de graves conséquences et finalement être plus longue à guérir.¹⁸ La «culture automobile» est encore très forte au Québec, il y a encore cette impression que le piéton est un invité sur la route et qu'il est responsable de sa propre sécurité. Cette culture automobile est également présente dans la manière dont sont traités les rapports de police et sur la manière dont les corps policiers traitent des collisions routières, surtout mineures.

¹⁸ Loo, B., et Tsui, K. (2009). Pedestrian Injuries in an Ageing Society: Insights from Hospital Trauma Registry. *The Journal of trauma*, 66, 1196-1201

Inverser le fardeau de la preuve

Si les indemnisations sont importantes dans notre société lorsqu'on est une victime, encore faut-il être en mesure d'y avoir droit. Il n'est cependant pas toujours facile d'être indemnisé lorsque le fardeau de la preuve revient à la personne victime qui doit démontrer qu'elle a été bel et bien victime. Actuellement, au Québec, le fardeau de la preuve pour être indemnisé à la suite d'un accident de la route revient à la victime, qui doit prouver l'implication présumée d'une automobile. Pourtant, les conséquences d'une collision entre un piéton et un automobiliste ne sont pas les mêmes.

À l'instar d'autres pays comme la France, l'Allemagne et le Danemark¹⁹, nous demandons que le fardeau de la preuve soit renversé, dans le cas de l'implication présumée d'une automobile, afin que la présence d'un automobiliste soit reconnue jusqu'à la preuve du contraire.

Supprimer les exceptions

Toujours dans l'optique d'arriver à une meilleure couverture pour l'ensemble des usagers et favoriser cette «paix d'esprit» dans les déplacements à pied, Piétons Québec recommande de retirer les exceptions prévues au paragraphe 5 de l'article 10 de la *Loi sur l'assurance automobile*.

L'arrivée d'options de micromobilité (bicyclettes électriques, aide à la mobilité motorisée, trottinettes électriques, etc.) sur nos routes pose des enjeux de sécurité pour les piétons qui peuvent se retrouver en situation de conflit avec leurs utilisateurs. Une collision entre une bicyclette motorisée se déplaçant à 30km/h, vitesse qui peut normalement être atteinte par ce type de bicyclette, infligera des blessures qui ne sont pas comparables à celles d'une bicyclette non motorisée. Cependant, ces collisions ne sont actuellement pas reconnues comme étant un accident de la route, puisqu'elles n'impliquent pas une automobile. Alors que l'énoncé de mission de la SAAQ vise à protéger la personne des risques de l'usage de la route, nous pensons qu'il s'agit actuellement d'un manquement à cette mission et d'une injustice importante que de ne pas indemniser les victimes d'une telle collision et ne de pas compiler ces collisions dans les bilans routiers.

Ces appareils sont définis par règlement. Ils sont parfois autorisés à circuler sur les trottoirs, auprès des piétons, c'est le cas des AMM, notamment, qui ont obtenu ce droit en 2020 par arrêté ministériel²⁰. De plus, tout comme pour les véhicules, le nombre d'AMM en circulation n'a cessé d'augmenter au cours des dernières années.²¹ Ces appareils sont massifs et peuvent créer des blessures importantes aux piétons. Il serait tout à fait logique de protéger les piétons

¹⁹ Laumet, S. (2018, 3 juillet). *Burden of proof - How vehicle-first laws curb cycling levels*. Urban independence, Bike Citizens.

²⁰ Ministre des Transports du Québec. (2020, 3 août), Arrêté numéro 2020-14 du ministre des Transports en date du 3 août 2020. Ministère des Transports du Québec.

²¹ Institut national de santé publique du Québec. (2020). *Aides à la mobilité motorisées*.

qui pourraient être victimes d'une collision avec ces appareils. Nous pensons aussi que l'impact du retrait de ses exceptions à la loi ne sera pas important sur la capacité d'indemnisation de la SAAQ puisque le nombre de collisions rapportées est relativement faible.²²

Élargir l'indemnité à toutes les blessures de la route: un projet de société

Nous pensons toutefois qu'au-delà de ces deux premières mesures qui peuvent être prises à court terme, il doit y avoir une réelle réflexion quant au type de société que nous voulons.

C'est souvent en dressant des parallèles entre des situations similaires que nous pouvons en arriver à identifier des situations d'injustices. Il nous semble donc injuste, par exemple, qu'une personne conductrice soit indemnisée si sa voiture effectue une sortie de route sur une route glacée, mais qu'une personne à vélo ou à pied, pour une situation tout à fait identique, ne le soit pas. Surtout que les indemnités pour les chutes se font plutôt rares, en 2019, sur 300 dossiers ouverts à la Ville de Montréal, seules 5 personnes ont été indemnisées.²³

Dans un contexte d'urgence climatique, nous avons la volonté, au Québec, de changer nos habitudes de déplacement, comme le témoigne la mise en œuvre de la *Politique de mobilité durable* par le Gouvernement du Québec. Malgré le fait que les piétons font ce choix d'un déplacement sans émission de GES, on a décidé de les priver de la «paix d'esprit» puisqu'ils ne sont pas encore totalement couverts en cas de blessure de la route. Les citoyens veulent se déplacer à pied dans leur milieu de vie et les municipalités souhaitent encourager la marche. Nous avons vu dans les dernières années, et en particulier pendant la pandémie, une prolifération des rues piétonnes, des rues partagées, des vélorues qui font cohabiter plusieurs types d'usagers et nous saluons ces initiatives.

Maintenant que ces usagers sont bien présents sur les routes, nous pensons qu'ils méritent des indemnités au même titre que les automobilistes. La SAAQ s'est donné pour mission de protéger tous les usagers de la route, les lois et les règlements devraient refléter cet énoncé de mission. L'élargissement des indemnités à toutes les personnes blessées par leur utilisation de la route nous apparaît l'une des voies à suivre pour que notre société démontre clairement son engagement à favoriser les déplacements actifs.

²² Institut national de santé publique du Québec. (2020). *Aides à la mobilité motorisées*.

²³ Chapdelaine, B. (2020, 6 mars). *Moins de chutes sur la neige ou la glace que l'hiver dernier*. Radio-Canada.

RECOMMANDATIONS

- 2.1** Exiger un rapport de police à chaque accident de la route impliquant un piéton se produisant sur la voie publique.
- 2.2** Inverser le fardeau de la preuve pour les indemnisations de piétons et cyclistes victimes de blessures sur la route lors de l'implication présumée d'une automobile
- 2.3** Retirer les exceptions prévues au paragraphe 5 de l'article 10 de la *Loi sur l'assurance automobile*
- 2.4** Entamer une réflexion dans le but d'élargir le régime d'indemnisation à toutes les blessures de la route

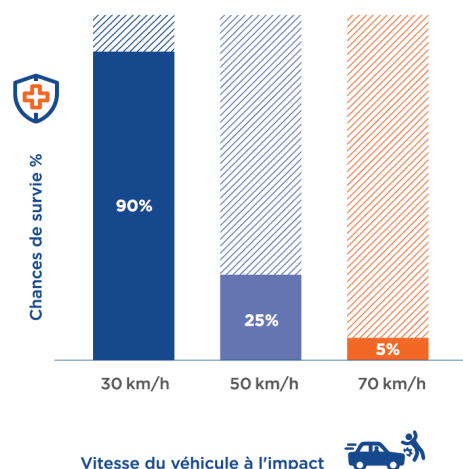
3. Sécuriser les zones scolaires

Le projet de loi propose un nouveau règlement pour définir ce qu'est une zone scolaire. Nous saluons cette proposition. Piétons Québec souhaite toutefois apporter quelques pistes de réflexion aux membres de la Commission quant à certains éléments qui pourraient être inclus dans ce règlement afin de renforcer la sécurité des écoliers dans les zones à proximité des écoles.

Assurer la pratique d'une vitesse sécuritaire

Le projet de loi prescrit la vitesse autorisée dans les zones scolaires à 50 km/h ou moins²⁴. Or, la vitesse de 50 km/h est incompatible avec la sécurité des piétons. En effet, la gestion de la vitesse est une composante primordiale sur laquelle agir pour sécuriser les déplacements piétons, car les risques de collision et la gravité des blessures augmentent avec celle-ci. Alors que les probabilités de survie sont de 25% lors d'une collision survenant à 50 km/h, elles augmentent à 90% à 30 km/h. Aussi, avec la vitesse, le champ de vision périphérique du conducteur et son temps de réaction se réduisent, alors que la distance de freinage s'allonge. À 30 km/h, la distance qu'il faudra pour s'immobiliser est de 30 m, elle double à 50 km/h, passant à 62 m.²⁵

Probabilité de survie des piétons selon la vitesse du véhicule lors de l'impact



Ainsi, Piétons Québec recommande la modification de l'article 54 du projet de loi afin que l'article 329.1 ajouté au CSR se lise comme suit:

329.1. Toute limite de vitesse applicable dans une zone scolaire pendant la période scolaire définie par règlement doit être fixée à 30 km/h ou moins.

Assurer les déplacements sécuritaires des enfants

Bien que le projet de loi établisse une définition d'une zone scolaire, il n'en demeure pas moins qu'au-delà de la définition, il n'existe pas de cadre à l'effet qu'une zone scolaire doit présenter des aménagements qui favorisent des déplacements sécuritaires. Le règlement ne prévoit pas,

²⁴ *Projet de loi no 22, Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions.* «**54.** Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 329, du suivant: "**329.1.** Toute limite de vitesse applicable dans une zone scolaire pendant la période scolaire définie par règlement doit être fixée à 50 km/h ou moins."»

²⁵ Ministère des Transports du Québec. (2015). *Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain.*

par exemple, l'obligation de présence de trottoirs et aucune obligation d'assurer une vitesse sécuritaire et apaisée. Il nous apparaît également important de souligner qu'au-delà de la limite de vitesse affichée, il y a celle qui est pratiquée. Sans être apaisée, une rue large invitera à une vitesse pratiquée élevée et met en danger la vie des piétons qui doivent y circuler, dans ce cas précis, des enfants. Piétons Québec recommande donc de saisir l'occasion offerte par l'introduction de ce règlement de définir des standards pour les zones scolaires et les corridors scolaires afin de prévenir des décès chez nos enfants. Nous pouvons souligner des cas comme celui de la jeune Anaïs, 11 ans, qui est décédée alors qu'elle se rendait à l'école sur une route qui n'était pas munie d'un trottoir, un élément relevé par la coroner et qui aurait pu éviter son décès.²⁶ Il y a pourtant un trottoir sur cette même route dans le village voisin. Il est anormal que des enfants décèdent au Québec, seulement parce qu'ils n'habitent pas la bonne municipalité ou le bon quartier. Toutes les zones scolaires et les corridors scolaires du Québec devraient être établis selon les mêmes normes et devraient permettre que tous nos enfants reviennent en vie à la maison.

Lors de l'introduction au CSR de la possibilité pour les municipalités d'identifier des rues partagées et des vélorues, l'article 496.2²⁷ a été également introduit afin de favoriser la sécurité des usagers vulnérables sur ces aménagements. Il nous semble donc tout à fait cohérent qu'on exige ce même standard pour les zones scolaires et corridors scolaires.

Ainsi, Piétons Québec recommande d'ajouter un article au nouveau règlement qui se lirait comme suit: «la municipalité ou le gestionnaire du chemin public doit aménager de façon sécuritaire la zone scolaire et les corridors scolaires, notamment en tenant compte du guide d'application élaboré, le cas échéant, par le ministre des Transports en semblable matière». Une certaine période pourrait être octroyée pour se conformer au guide d'application élaboré par le ministre des Transports. Le guide existant du MTQ, *Redécouvrir le chemin de l'école*, pourrait être mis à jour à cet effet. Toutefois, celui-ci devrait d'abord viser à sécuriser les cheminements naturels des élèves plutôt que de viser à signaler des corridors qui correspondent déjà aux critères de sécurité, mais qui ne représentent pas toujours des cheminements efficaces pour les élèves. De plus, celui-ci devrait détailler les différents éléments obligatoires pour assurer la sécurité des élèves dans la zone scolaire. Pour assurer une vitesse de circulation compatible dans ces zones fréquentées par des piétons vulnérables, la présence de trottoirs, et une circulation apaisée (voies de circulation étroites, dos d'âne, chicanes, saillies de trottoir, etc.) nous apparaissent essentielles.

Nous offrons notre entière collaboration au Gouvernement du Québec à participer à l'élaboration d'un tel cadre qui protégerait de nombreuses vies d'enfants.

²⁶ Deschênes, É. (2020, 6 mars) *Décès d'Anaïs Renaud à Saint-Flavien : la coroner rend publiques ses recommandations*. Le Peuple de Lotbinière.

²⁷ *Code de la sécurité routière*. «**496.2**. Une municipalité doit aménager de façon sécuritaire la rue partagée et la vélorue, notamment en tenant compte du guide d'application élaboré, le cas échéant, par le ministre des Transports en semblable matière. Elle doit y installer la signalisation appropriée. [...]»

RECOMMANDATIONS

- 3.1** Réduire la vitesse maximale autorisée en zone scolaire à 30 km/h
- 3.2** Exiger du gestionnaire du chemin public d'aménager la zone scolaire et les corridors scolaires de façon sécuritaire

4. Créer un cadre réglementaire plus sécuritaire pour les usagers vulnérables

Il vaut toujours mieux prévenir plutôt que guérir. En premier lieu, avant de penser aux indemnisations, on doit s'assurer que tous les usagers de la route puissent se déplacer en sécurité. C'est pourquoi Piétons Québec revendique, depuis le début de sa création, que le Gouvernement du Québec se dote d'une stratégie de sécurité routière basée sur l'approche vision zéro²⁸. Piétons Québec se réjouit du fait que cette approche a gagné en popularité au Québec dans les dernières années. Le Gouvernement du Québec s'est engagé en 2018 à adopter l'approche vision zéro comme stratégie de prévention en sécurité routière dans sa *Politique de mobilité durable*²⁹. De plus, les Villes de Montréal, Trois-Rivières, Québec, Drummondville et Gatineau, puis la Sûreté du Québec, ont adopté l'approche vision zéro ou se sont inspirées de ses grands principes dans leur stratégie de sécurité routière. Toutefois, l'adoption d'une stratégie gouvernementale permettant de mettre en œuvre un plan d'action vision zéro se fait toujours attendre.

Qu'est-ce que l'approche vision zéro?

L'approche vision zéro est l'une des politiques en sécurité routière les plus innovantes au monde. Elle a vu le jour en 1997, en Suède. Depuis son adoption, la Suède a constaté une baisse radicale des décès liés aux collisions routières. Ce pari a été réussi en concevant des routes plus sécuritaires, c'est-à-dire en:

- Priorisant la sécurité de tous les usagers et en abaissant la vitesse véhiculaire;
- Sensibilisant les citoyens en matière de sécurité routière;
- Renforçant les lois favorisant un comportement sécuritaire sur les routes;
- Sécurisant les routes grâce à une conception et des aménagements appropriés.

Suite à ces résultats concluants, l'approche vision zéro a fait boule de neige, adoptée par de nombreuses villes et sur tous les continents, comme aux États-Unis, en Australie, au Japon, en Afrique du Sud, et au Canada.

Dans l'esprit de vision zéro, bien que la consultation porte sur le projet de loi 22, il nous apparaît important d'introduire certaines propositions supplémentaires. Ces propositions visent à doter le Québec d'un cadre réglementaire plus adapté aux piétons et de lancer un message clair quant à l'objectif de prévention des blessures de la route. Plusieurs de ces recommandations ont déjà été présentées par Piétons Québec en 2018 lors des consultations sur le projet de loi 165.

²⁸ L'approche vision zéro permet d'améliorer la sécurité des personnes qui marchent, mais cette approche ne cible pas uniquement les piétons. En effet, vision zéro nous amène à repenser la stratégie de sécurité routière pour rehausser la sécurité de tous les usagers de la route. Elle vise, à long terme, à éliminer complètement les décès dus à une collision routière.

²⁹ Ministère des Transports du Québec. (2018). *Politique de mobilité durable - Cadre d'intervention en sécurité routière*.

Vers une Loi sur la sécurité routière

Se déplacer est une activité essentielle et quotidienne à tout être humain. Chaque jour, nous devons nous déplacer pour nous rendre à notre lieu de travail, à notre lieu d'études, pour faire des achats ou pour vaquer à nos activités de loisir. Malgré l'aspect fondamental de cette activité, notre société semble tolérer lors nos déplacements quotidiens un niveau de risque qui serait jugé inacceptable dans bien d'autres sphères de notre vie.

Dans le domaine du travail par exemple, le droit à la sécurité est inscrit à la Charte des droits et libertés du Québec depuis 1979. Ce droit protège tous les travailleurs québécois. À la base de ce droit se trouve, inscrite à l'article 2³⁰ de la *Loi sur la santé et la sécurité en milieu de travail*, la volonté d'éliminer à la source même les risques pour la santé et la sécurité des travailleurs. Aussi essentiel est-ce droit, il est bon de rappeler qu'aujourd'hui, alors qu'un travailleur québécois consacre en moyenne 6 heures de sa journée à cette activité, 69 personnes ont perdu la vie en 2015 suite à un accident de travail. À titre de comparaison, le travailleur québécois consacre moins d'une heure par jour à ses déplacements. Or, 345 décès ont été recensés sur les routes du Québec en moyenne chaque année entre 2016 et 2020. Il y a près de 40 ans, les Québécois ont inscrit le droit à la santé et à la sécurité en milieu de travail dans leur Charte des droits et libertés et fait adopter une loi qui vise à éliminer à la source les risques pour la santé et la sécurité des travailleurs. Il est temps de faire de même en sécurité routière. La banalisation des morts et des blessés de la route a assez duré!

Ainsi, dans le même esprit que la *Loi sur la santé et la sécurité du travail*, nous invitons le parlement du Québec à réfléchir à la possible adoption d'une «Loi sur la sécurité routière» qui enchâsserait des principes similaires à ceux qui sont réservés aux travailleurs du Québec.

Nous pensons qu'il est nécessaire que le Québec se dote d'une telle loi visant l'élimination à la source des risques de décès et de blessures graves sur le réseau routier. L'adoption d'une loi permettrait une approche globale afin de rendre les principes de vision zéro prescriptifs. Les domaines concernés par la sécurité routière sont multiples. Ils concernent autant la conception des véhicules, l'état et la configuration des infrastructures routières que le comportement des usagers de la route, notamment. Nous sommes d'avis que tous ces domaines devraient être soumis aux exigences d'une seule et même loi. Cette mesure permettrait de coordonner les efforts des différents ministères et instances concernés en leur donnant une vision commune.

³⁰ *Loi sur la santé et la sécurité du travail*. «2. La présente loi a pour objet l'élimination à la source même des dangers pour la santé, la sécurité et l'intégrité physique et psychique des travailleurs. [...]»

Renforcer le principe de prudence

Clarification de l'énoncé

Le principe de prudence a été introduit au CSR en 2018:

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

Le conducteur d'un véhicule routier est tenu de faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers plus vulnérables, notamment les piétons et les cyclistes.

L'utilisateur vulnérable est, pour sa part, tenu d'adopter des comportements favorisant sa sécurité, notamment en s'assurant d'être vu par les autres usagers.

À plusieurs égards, le principe de prudence tel qu'énoncé au CSR est inspirée des expériences française³¹ et belge³², qui s'inspirent elles-mêmes de la formulation employée dans la *Convention de Vienne sur la circulation routière* qui a été amendée en 1993 afin d'introduire le principe de prudence à l'égard des usagers plus vulnérables³³. L'énoncé québécois se démarque toutefois des autres énoncés en précisant le comportement attendu des usagers vulnérables. Ce passage est problématique pour plusieurs raisons. Tout d'abord, en faisant référence à l'utilisateur vulnérable et il le définit comme une entité objective alors que la force de l'énoncé québécois est de maintenir le caractère relatif de la vulnérabilité des usagers de la route et de protéger notamment les occupants d'une voiture vis-à-vis les manoeuvres d'un conducteur de camion. D'autre part, cet alinéa diminue la portée du principe de prudence puisqu'il vient en quelque sorte annuler la responsabilité qui incombe à l'utilisateur le plus susceptible de causer des blessures et des dommages de faire preuve d'une **prudence accrue**. Finalement, nous pensons que c'est une exigence excessive que de suggérer que l'utilisateur vulnérable doit **s'assurer d'être vu**. Si un contact visuel devait ultimement être requis, le principe de prudence voudrait plutôt que ce soit le conducteur du camion ou de la voiture qui doit s'assurer d'être vu. Plusieurs personnes ne peuvent pas établir ce contact visuel (personne ayant une déficience visuelle) et plusieurs contextes ou situations l'empêchent (pluie ou neige

³¹ *Code de la route (France)*. «**Article R 412-6.** "Tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur. Celui-ci doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables."»

³² *Code de la rue (Belgique)*. «**Arrêté royal du 4 avril 2003.** "Tout conducteur doit régler sa vitesse dans la mesure requise par la présence d'autres usagers et en particulier les plus vulnérables. Les conditions climatiques, la disposition des lieux, leur encombrement, la densité de la circulation, le champ de visibilité, l'état de la route, l'état et le chargement de son véhicule, sa vitesse ne peut être ni une cause d'accident ni une gêne pour la circulation."»

³³ *Convention de Vienne sur la circulation routière (version consolidée de 1993)*. «**Article 7.3.** "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."»

intense, reflet sur le pare-brise). Bref, il s'agit là, à notre avis, d'une exigence excessive, peu importe l'utilisateur à qui reviendrait l'obligation de s'assurer que ce contact soit établi.

Rendre le principe de prudence applicable

Au-delà de l'énoncé de principe présenté à l'article 3.1, aucune sanction n'est associée au principe de prudence dans le CSR. Ainsi, comme proposé dans le mémoire de Piétons Québec³⁴ déposé en 2018 dans le cadre des consultations pour le projet de loi 165, nous suggérons d'associer le principe de prudence à l'article 327 du CSR afin d'intégrer la notion de **prudence accrue à l'égard des usagers plus vulnérables** à la notion de prudence déjà employée dans la jurisprudence et d'ainsi de définir avec plus de précision le comportement attendu de la **personne raisonnable** envers les usagers plus vulnérables.

Nous suggérons aussi de créer un article 319.1 dont le premier alinéa ferait référence à l'article 327 et qui se situera immédiatement après le chapitre intitulé: *Dispositions générales concernant la circulation des véhicules*, mais avant le début de la section I *Règles de conduite des véhicules*:

Article 319.1. Toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée sur un chemin public.

Tout conducteur, eu égard au poids et aux dimensions de son véhicule, doit faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers plus vulnérables que lui.

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

Sanctions associées au principe de prudence

Nous proposons que l'article 319.1 soit associé aux mêmes sanctions que l'article 327, à savoir celles décrites à l'article 512 du CSR et au règlement sur les points d'inaptitude (C-24.2, r. 37).

De plus, Piétons Québec est d'avis que les sanctions liées aux infractions de la route doivent être proportionnelles à la menace que ces infractions représentent pour la vie et la sécurité des usagers de la route, particulièrement à l'égard de celle d'autrui. Piétons Québec regrette que des infractions commises par des conducteurs de véhicules routiers à l'encontre de piétons ne soient souvent pas accompagnées de sanctions plus élevées que pour des infractions similaires commises à l'encontre d'autres véhicules routiers, alors que les conséquences d'une collision seront pourtant probablement plus sévères. Dans cet esprit, il serait tout à fait envisageable de moduler les sanctions associées au non-respect d'un article en particulier selon la vulnérabilité des usagers en présence lorsque l'infraction a été commise.

³⁴ Héroux, L.-B. et Blouin, M.-O. (2018, Février). *De la révision du CSR à une vision zéro en sécurité routière*. Piétons Québec.

Harmoniser les sanctions associées au non-respect de la priorité piétonne

Le non-respect de la priorité piétonne est une infraction plutôt répandue au Québec qui met en danger les usagers vulnérables. Nous avons pris au Québec la bonne habitude de sanctionner les comportements dangereux avec des pénalités importantes, pensons aux excès de vitesse, au non-respect des feux de circulation et des arrêts obligatoires ou encore à l'alcool au volant. En ce sens, il nous apparaît tout à fait logique d'établir, au sein des amendes, pour le non-respect de toutes les priorités piétonnes, des points d'inaptitude, ce qui n'est pas encore le cas.

Au Québec, le piéton a, à quelques exceptions près, toujours priorité sur le conducteur qui effectue un virage. En effet, en règle générale, selon l'article 349 du CSR:

349. Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste qui effectue un virage à une intersection doit céder le passage aux piétons et aux cyclistes qui traversent la chaussée qu'il s'apprête à emprunter.

Une infraction à cet article peut être sanctionnée d'une amende de 80 à 100\$ et de la perte de 2 points d'inaptitude.

Outre cette règle générale décrite par l'article 349, certaines situations plus précises sont décrites par d'autres articles. Par exemple, à une intersection avec des panneaux installés sur une seule chaussée (Article 369 du CSR) ou dans toutes les directions (Article 370 du CSR), un conducteur doit: «[...] céder le passage aux piétons et aux cyclistes qui traversent ou longent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter.»

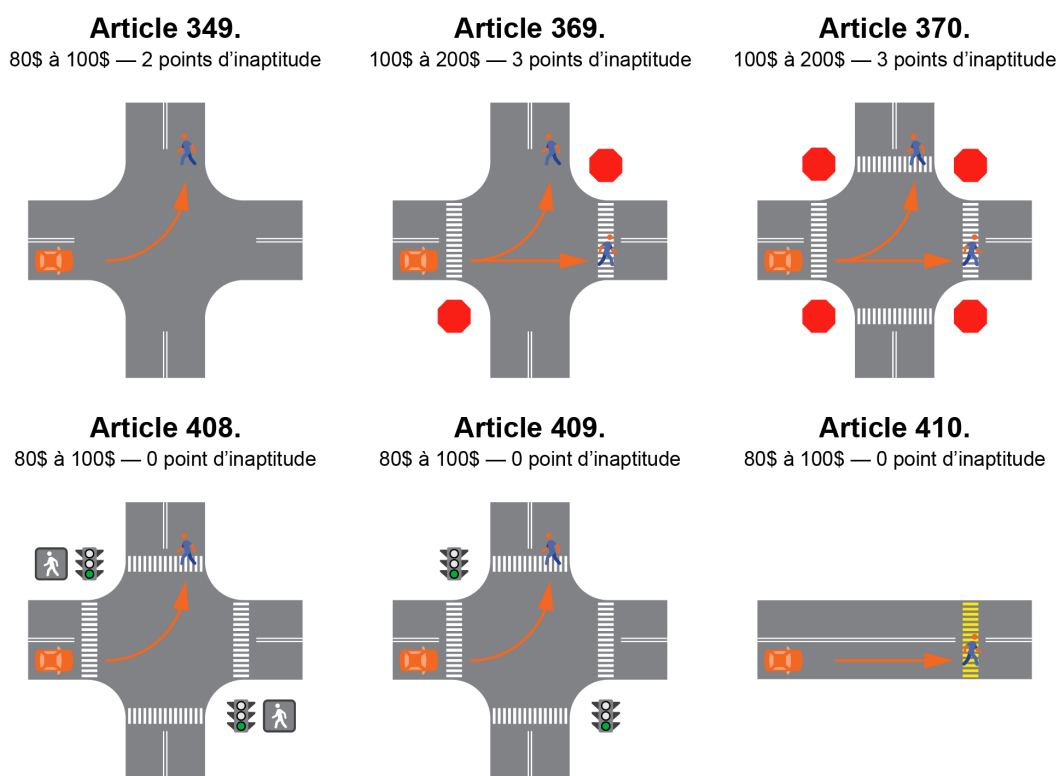
Une infraction à l'un ou l'autre de ces articles est sanctionnée plus sévèrement qu'une infraction à la «règle générale» décrite à l'article 349. En effet, une amende de 100 à 200\$ et la perte de 3 points d'inaptitude sont prévues en cas d'infraction à l'article 369 ou 370.

Dans le cas d'une intersection munie de feu de circulation (Article 409 du CSR) ou d'un feu piéton (Article 408 du CSR), il est aussi attendu que le conducteur 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.» ou «[...] céder le passage à un piéton qui fait face à un feu vert.»

Dans ces deux cas par contre, si une infraction à l'un de ces articles est bien accompagnée d'une amende (de seulement) 80 à 100\$, elle n'est pas accompagnée de la perte du moindre point d'inaptitude.

Comment se fait-il que le non-respect de la priorité de passage d'un piéton soit moins sévèrement sanctionné à une intersection munie de feux de circulation qu'à une intersection munie de panneaux d'arrêt? Les artères principales, principalement munies de feux de circulation, sont les principaux lieux où ont lieu les collisions graves et mortelles impliquant un piéton au Québec.

Finalement, il y a le cas de l'article 410 qui donne priorité à un piéton à un passage pour piétons situé à un endroit sans arrêt ou sans feu (passage à blocs jaunes) qui n'inclut pas la perte de points d'inaptitude. Le taux de non-respect à ces passages est de notoriété publique et le peu de cas qui est fait de ce règlement s'explique peut-être parce qu'aucun point d'inaptitude ne lui est associé.



La rue piétonne

De plus en plus de municipalités aménagent des rues piétonnes. Les types d'usagers (piétons, mais aussi parfois bicyclettes, trottinettes, planches à roulettes, etc.) qui ont le droit d'y circuler varient d'une rue piétonne à une autre. Dans tous les cas, malgré le fait qu'il s'agit d'une voie publique, que plusieurs usagers s'y côtoient et que des véhicules y circulent à l'occasion (livraison par exemple), le CSR ne s'y applique pas. En effet, ces rues ne sont pas considérées comme un «chemin public» et ne sont pas définies au CSR. De plus, des conflits et des enjeux

de sécurité apparaissent entre les différents usagers de ces rues en l'absence de consignes claires de circulation pour la mobilité douce.

Nous pensons qu'il est important que le cadre réglementaire reflète la réalité dans notre société. À cet égard, nous proposons que soit introduit le concept de rue piétonne au CSR. À l'instar de la rue partagée qui a été incluse récemment, nous pensons que l'inclusion de la rue piétonne permettra de clarifier les usagers permis ainsi que les comportements attendus pour ces usagers sur ce type de voie publique, pour éventuellement pouvoir les encadrer. De plus, un guide pourrait être développé par le ministère des Transports afin de favoriser l'uniformité de leur aménagement et de leur signalisation, d'assurer l'accessibilité universelle et favoriser une meilleure compréhension commune.

La vitesse de base dans les périmètres urbains

Il serait intéressant également que le ministère des Transports du Québec se penche sur la norme de vitesse de base à l'intérieur d'un périmètre urbain. Cette limite peut varier puisqu'elle est prescrite par le CSR à l'article 328, est fixée par le MTQ à l'article 329 et peut être modifiée par un règlement municipal, tel que mentionné à l'article 626. Actuellement établie à 50 km/h par le MTQ, cette norme nous semble être celle d'une autre époque, où la fluidité de la circulation automobile dans nos milieux de vie était priorisée face à la sécurité et la qualité de vie des personnes qui y habitent. D'ailleurs, au cours des dernières années, plusieurs municipalités ont adopté des règlements instaurant une limite de vitesse à 30 km/h sur l'ensemble de leur réseau routier local. Cependant, en raison de la limite de base actuellement fixée à 50 km/h, ces municipalités sont dans l'obligation d'installer des panneaux de signalisation indiquant la limite de vitesse sur l'ensemble de leur territoire. Cette obligation freine l'adoption de règlements similaires au sein de plus petites municipalités en raison des coûts importants nécessaires pour l'achat et l'installation de ces panneaux. Nous souhaitons rappeler qu'une limite de vitesse de 30 km/h augmente considérablement les risques de survie pour un piéton happé et est une vitesse compatible avec la cohabitation d'usagers vulnérables qu'on retrouve en milieu urbain.

L'interdiction du virage à droite au feu rouge

Piétons Québec regrette que le Québec ait pris la décision d'implanter le virage à droite au feu rouge en 2003, car ce règlement augmente les risques pour les piétons. Ainsi, entre 2003 et 2015, 1108 personnes ont été blessées à cause de cette mesure, incluant 37 blessés graves et 7 décès.³⁵ De plus, il faut déplorer qu'un pourcentage très élevé de conducteurs ne respectent pas les règles d'utilisation du virage à droite au feu rouge. Par exemple, plus de la moitié des conducteurs ne font pas un arrêt complet avant de tourner à droite et plusieurs s'engagent (et bloquent) le passage piétonnier afin de voir si des véhicules arrivent sur la gauche³⁶.

³⁵ Burgun, I. (2016). *4 choses à savoir: piétons et virage à droite au feu rouge*. Agence Science-Press.

³⁶ Ministère des Transports du Québec. (2001, Décembre). *Arrêtez • Regardez • Tournez! - Évaluation des projets pilotes sur le virage à droit au feu rouge*.

Lorsqu'on sait que les gains de temps et que les économies de carburants sont minimes, les conducteurs gagnent en moyenne entre 3 et 6 secondes par jour et économisent environ 2,6 litres d'essence annuellement³⁷, il y a tout lieu de questionner la pertinence d'une telle mesure qui met en péril la sécurité des piétons au quotidien.

RECOMMANDATIONS

- 4.1** Amorcer un chantier vers l'adoption d'une loi de la sécurité routière basée sur l'approche vision zéro
- 4.2** Retirer de l'énoncé du principe de prudence l'obligation réciproque pour les usagers vulnérables
- 4.3** Permettre l'application du principe de prudence et la sanction de son non-respect
- 4.4** Hausser les amendes et ajouter des points d'inaptitudes pour le non-respect des articles 408, 409 et 410
- 4.5** Introduire la rue piétonne dans le CSR
- 4.6** Modifier la vitesse de base dans une agglomération de 50 km/h à 30 km/h (article 328, paragraphe 4 du CSR)
- 4.7** Interdire le virage à droite au feu rouge sur l'ensemble du territoire du Québec

³⁷ Ministère des Transports du Québec. (2001, Décembre). *Arrêtez • Regardez • Tournez! - Évaluation des projets pilotes sur le virage à droit au feu rouge.*

Conclusion

En conclusion, le projet de loi vient corriger une injustice et indemnise, à leur juste valeur, des usagers vulnérables qui ont été victimes d'une collision avec un véhicule. Nous sommes par contre d'avis que plusieurs usagers vulnérables subissent encore une injustice parce qu'ils n'ont pas accès aux indemnités. Ces personnes ne sont pas indemnisées soit parce qu'elles n'ont pas été en mesure de prouver l'implication d'un véhicule motorisé ou parce qu'elles ont été victimes d'un accident de la route qui n'est pas considéré comme tel aujourd'hui. Nous pensons que ces personnes méritent d'être indemnisées, au même titre que celles indemnisées en cas d'accident au travail ou en cas d'acte criminel. Afin d'arriver à faire cette réflexion, il est important de récolter, dès maintenant, des données fiables sur toutes les blessures de la route, y compris celles qui n'impliquent pas un véhicule motorisé. Nous devons lancer un signal fort comme société que personne ne mérite d'être laissé derrière.

Au-delà des indemnités, nous souhaitons que toute personne qui utilise la route revienne chez elle en vie et sans blessures. Nous avons, en tant que société, malheureusement accepté que les décès des piétons sur les routes fassent partie des règles du jeu alors que c'est inacceptable. Chaque décès est non seulement une tragédie, mais également une démonstration de l'échec de notre société à bien protéger les piétons. Nous pouvons et nous devons faire mieux. En adoptant l'approche vision zéro en sécurité routière, en travaillant à l'adoption d'une «Loi sur la sécurité routière», en renforçant le principe de prudence et en sanctionnant des comportements qui mettent en danger des usagers vulnérables, nous pouvons arriver à prévenir des drames. Nous avons le pouvoir d'en finir avec cette déresponsabilisation individuelle et collective des collisions avec les usagers vulnérables et de sauver des vies.

Bibliographie

- Adminaité-Fodor, D., Carson, J. et Jost, G. Ranking EU Progress on Road Safety. European Transport Safety Council. p.31-34.
- Agence QMI. (2022, 23 février). *Verglas: plus de 130 appels pour des chutes à Montréal et Laval*. TVA Nouvelles.
- Banque de données des statistiques officielles sur le Québec. (2021). *Estimations de la population selon l'âge et le sexe, Québec, 1er juillet 1971 à 2021*
- Banque de données des statistiques officielles sur le Québec. (2021). *Nombre de titulaires d'un permis de conduire ou d'un permis probatoire selon le sexe et l'âge, Québec et régions administratives*.
- Belgique. *Arrêté royal du 4 avril 2003 modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière*.
- Bérubé, N. (2022, 5 mars). «On a effacé dix années de gains». La Presse.
- Carrier, C.-É. (2021, 5 juin). *Tous piétons! : S'interroger sur la vulnérabilité du piéton*. Le Devoir.
- Chapdelaine, B. (2020, 6 mars). *Moins de chutes sur la neige ou la glace que l'hiver dernier*. Radio-Canada.
- Commission des normes de l'équité et de la santé du travail. (2019). *Chutes de même niveau: un risque présent dans tous les milieux de travail*. Prévention au travail. 47p.
- Deschênes, É. (2020, 6 mars) *Décès d'Anaïs Renaud à Saint-Flavien : la coroner rend publiques ses recommandations*. Le Peuple de Lotbinière.
- France. *Code de la route*.
- Gagné, M., Lavoie, M., Morency, P. et Robitaille, É. (2017, Février). *Portrait des décès et des hospitalisations attribuables aux traumatismes routiers au Québec*. Institut national de santé publique du Québec.
- Héroux, L.-B. et Blouin, M.-O. (2018, Février). *De la révision du CSR à une vision zéro en sécurité routière*. Piétons Québec.
- Institut national de santé publique du Québec. (2020). *Aides à la mobilité motorisées*.
- Institut national de santé publique du Québec. (2020). *Aides à la mobilité motorisées*.
- International Transport Forum. (2019.) *Road safety annual report 2019*. OECD. p.32-33.

La Presse Canadienne (2020, 4 mai). *Mort d'un cycliste entré en collision avec un piéton*. Radio-Canada.

Lapointe, D. (2020, 9 juillet). *Accident impliquant une adolescente sur la piste multifonctionnelle du boulevard Marie-Victorin : des parents souhaitent l'adoption de mesures sécuritaires pour ralentir les cyclistes*. La Relève.

Laumet, S. (2018, 3 juillet). *Burden of proof - How vehicle-first laws curb cycling levels*. Urban independence, Bike Citizens.

Lesiack, K. et Tancrede, X. (2021, Juin). *Découvrir l'approche vision zéro en sécurité routière*. Piétons Québec.

Loo, B., et Tsui, K. (2009). *Pedestrian Injuries in an Ageing Society: Insights from Hospital Trauma Registry*. The Journal of trauma, 66, 1196-1201

Ministère des Transports du Québec. (2015). *Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain*.

Ministère des Transports du Québec. (2018). *Politique de mobilité durable - Cadre d'intervention en sécurité routière*.

Ministre des Transports du Québec. (2020, 3 août), Arrêté numéro 2020-14 du ministre des Transports en date du 3 août 2020. Ministère des Transports du Québec.

Néron, J.-F. (2016, 12 juillet). *Fauchée par un... vélo*. Le Soleil.

Organisation des Nations Unies. *Convention de Vienne sur la circulation routière*. Collection des traités.

Québec. *Code de la sécurité routière*. Chapitre C-24.2.

Québec. *Loi sur la santé et la sécurité du travail*. Chapitre S-2.1.

Société de l'assurance automobile du Québec. (2019). *Rapport du comité d'experts sur la sécurité des piétons*.

Société de l'assurance automobile du Québec. (2021). *Mission et mandats*.

Statistique Canada. (2016). *Recensement de la population de 2016*. Gouvernement du Canada.

Venne, J.-F. (2021, 5 juin). *«Tous piétons!» : Sale temps pour les piétons*. Le Devoir.

Présenté par:

PIÉTONS QUÉBEC

www.pietons.quebec

info@pietons.quebec



50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal, Québec H2X 3V4
514 934 0002