DE LA RÉVISION DU CSR À UNE VISION ZÉRO EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

RECONNAÎTRE LE DROIT À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PIÉTONS QUÉBEC

Mémoire présenté devant la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi 165, loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions

Février 2018

MISSION DE PIÉTONS QUÉBEC

Piétons Québec est une organisation nationale d'intérêt public représentant les intérêts des piétons. Elle s'attache à valoriser la marche comme mode de déplacement et à faire évoluer les lois, normes et pratiques afin d'améliorer la sécurité et le confort de toutes les personnes se déplaçant à pied au Québec. Dans un esprit de collaboration avec les acteurs du domaine, Piétons Québec veut donner une voix spécifique aux piétons et représenter un acteur central pour leur mobilisation et leur concertation.

La mission de Piétons Québec est de contribuer à l'augmentation de la pratique de la marche au Québec en raison des avantages immenses, autant individuels que collectifs, de se déplacer à pied. Pour remplir sa mission, Piétons Québec concentre ses efforts à transformer les environnements physiques, réglementaires et culturels afin d'améliorer la sécurité et le confort de toutes les personnes se déplaçant à pied. Point de convergence et de référence des citoyens et organisations impliqués et intéressés dans la défense des droits des piétons, Piétons Québec s'attache à faire évoluer les lois, normes et pratiques en faveur des piétons et à valoriser la marche comme mode de déplacement.

CRÉDITS

Recherche et rédaction
Louis Bernier-Héroux, administrateur
Marc-Olivier Blouin, administrateur

Collaboration
Membres du conseil d'administration de Piétons Québec

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE 4

INTRODUCTION 6

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN TANT QUE DROIT 6
VERS UNE LOI SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 6
DEUX FONDEMENTS DE LA VISION ZÉRO 7

MODERNISATION DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 9

PRINCIPE DE PRUDENCE 9
RÈGLES DE CIRCULATION 16
SANCTIONS 20
INFRASTRUCTURES ET PARTAGE DE LA ROUTE 23

ALLER PLUS LOIN 24

LOI SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 24
RÉVISION DU GUIDE DE DÉTERMINATION DES LIMITES DE VITESSE 24
RÉVISION DES NORMES DE CONCEPTION ROUTIÈRE 25
POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE 26

SOMMAIRE

Piétons Québec remercie la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale de recevoir son mémoire dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi 165, loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions.

Ce mémoire présente des recommandations portant spécifiquement sur la modernisation du Code de la sécurité routière, ainsi que des recommandations plus générales sur le thème de la sécurité routière.

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Recommandation 1 : Adopter une loi sur la sécurité routière visant l'élimination à la source des risques de décès et de blessures graves sur le réseau routier, à l'exemple de l'approche Vision Zéro de la Suède.

Recommandation 2 : Développer des campagnes d'information sur la relation entre vitesse pratiquée et risque de décès ou de blessure grave, notamment pour contrer la banalisation de la vitesse.

Recommandation 26 : Réviser le guide de détermination des limites de vitesse en accord avec les principes de vulnérabilité relative et de faillibilité des usagers de la route.

Recommandation 27 : Réviser les normes de conception routière en accord avec les principes de vulnérabilité relative et de faillibilité des usagers de la route.

Recommandation 28 : Adopter une politique de mobilité durable favorisant les modes de transport alternatifs à l'auto-solo et permettant de réduire le volume de circulation motorisée, pour améliorer à la source la sécurité routière.

RECOMMANDATIONS SPÉCIFIQUES À LA MODERNISATION DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PRINCIPE DE PRUDENCE

Recommandation 3 : Intégrer le principe de prudence au Code de la sécurité routière.

Recommandation 4 : Ne pas affaiblir le principe de prudence en y ajoutant une obligation réciproque à l'égard des usagers vulnérables.

Recommandation 5 : Associer le principe de prudence à l'article 327 du CSR en y intégrant la section de l'article 327 faisant référence à toute action imprudente comme premier alinéa.

Recommandation 6 : Insérer le principe de prudence dans les Règles générales concernant la circulation des véhicules (chapitre II du titre VIII du CSR), afin de généraliser son application, sous la forme d'un article 319.1.

Recommandation 7 : Modifier l'énoncé du principe de prudence pour préciser les attentes envers le conducteur d'un véhicule et mieux rendre compte de la vulnérabilité relative des usagers de la route et de leur faillibilité.

Recommandation 8 : Ajouter l'article 319.1 à la liste des infractions soumises à l'article 512.

RÈGLES DE CIRCULATION

Recommandation 9 : Modifier l'article 341 de manière à utiliser comme vitesse de référence la vitesse pratiquée plutôt que la limite de vitesse affichée ; utiliser le seuil de vitesse de 30 km/h plutôt que de 50 km/h pour déterminer la vitesse au-delà de laquelle la distance de dépassement augmente à 1,5 m.

Recommandation 10 : Modifier l'article 341 de manière à ce que celui-ci s'applique lorsqu'un conducteur de véhicule dépasse un piéton et non seulement lorsqu'il le croise.

Recommandation 11 : Modifier l'article 358.1 de manière à ce qu'il décrive le comportement attendu d'un conducteur de véhicule à l'égard des piétons lorsqu'il s'engage dans un carrefour giratoire. Ces modifications doivent aussi décrire le comportement attendu du conducteur de véhicule à l'égard des piétons lorsqu'il quitte le carrefour giratoire.

Recommandation 12 : Maintenir à l'article 386 l'interdiction de se stationner à moins de 5 m d'un signal d'arrêt, incluant d'une ligne d'arrêt.

Recommandation 13 : Ajouter à l'article 386 l'interdiction de se stationner à moins de 5 m de la limite transversale d'un trottoir.

Recommandation 14 : Ajouter aux articles 404 et 405, l'obligation aux conducteur de véhicule de céder, avant d'accéder ou de quitter une propriété privée, le passage aux piétons qui circule sur le trottoir».

Recommandation 15 : Supprimer de l'article 410 le terme « clairement ».

Recommandation 16 : Supprimer de l'article 418 la référence au trottoir.

Recommandation 17 : Supprimer de l'article 418.1 la référence au trottoir.

Recommandation 18 : Créer l'article 418.4 pour les véhicules spécialisés dans l'entretien des trottoirs.

Recommandation 19 : Faire de l'ajout proposé à l'article 492.1, exigeant des cyclistes qui empruntent un trottoir une conduite sécuritaire à l'égard des piétons, un aliéna à part entière et y associer des sanctions plus sévères.

Recommandation 21 : Interdire le virage à droite au feu rouge sur l'ensemble du territoire québécois

Recommandation 22 : Supprimer l'obligation pour les piétons de circuler en sens inverser de la circulation automobile sur une rue sans trottoir.

Sanctions

Recommandation 23 : Ne pas augmenter les amendes pour les piétons en l'absence d'une hausse proportionnelle pour les conducteurs de véhicules routiers.

Recommandation 24 : Augmenter de manière générale les amendes afin de refléter l'inflation.

Recommandation 25 : Associer à toute infraction commise à l'égard des piétons la perte de 3 points d'inaptitude.

INTRODUCTION

La sécurité routière en tant que droit

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 en principe tous les travailleurs québécois. Ce droit s'appuie sur la volonté d'éliminer à la source même les risques pour la santé et la sécurité des travailleurs, inscrite à l'article 2 de la *Loi sur la santé et la sécurité en milieu de travail*. Aussi essentiel soit 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, 361 décès ont été recensés sur les routes du Québec en 2015.

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 !

Vers une Loi sur la sécurité routière

Dans la même logique que celle qui prévaut en matière de sécurité en milieu de travail, Piétons Québec estime qu'il est urgent que le Québec se dote d'une loi visant l'élimination à la source des risques de décès et de blessures graves sur le réseau routier.

Comme l'a montré la récente consultation sur la sécurité routière tenue par le ministère de la Mobilité durable et la Société de l'assurance automobile du Québec à l'hiver 2017, les domaines concernés par la sécurité routière sont multiples. Ils concernent autant la conception des véhicules routiers, l'état et la configuration des infrastructures routières, que le comportement des usagers de la route, pour ne nommer que ces domaines. Piétons Québec est d'avis que tous ces domaines doivent être soumis aux exigences d'une seule et même loi.

En 1997, la Suède a adopté une approche similaire qui lui a permis de se hisser au sommet des pays les plus sécuritaires du monde en matière de sécurité routière. Cette approche, connue sous le nom de *Vision Zéro*, a été depuis adoptée par plusieurs autres juridictions, en plus d'être devenue le principal modèle de politique en sécurité routière promu par l'OCDE.

Recommandation 1 : Adopter une loi sur la sécurité routière visant l'élimination à la source des risques de décès et de blessures graves sur le réseau routier, à l'exemple de l'approche Vision Zéro de la Suède.

Deux fondements de la Vision Zéro

L'approche Vision Zéro se fonde sur plusieurs principes. Dans cette section, nous allons nous concentrer essentiellement sur deux d'entre eux pour placent l'être humain est au cœur de cette démarche, à savoir que l'être humain est un être vulnérable et que l'être humain est un être faillible.

L'être humain est un être vulnérable

Le corps de l'être humain ne peut résister à un impact avec un véhicule routier au-delà d'une certaine vitesse. Il est effectivement établi que les risques de décès augmentent de façon exponentielle au-delà d'une certaine vitesse, selon les usagers concernés et le type de collision en question. Il est ainsi généralement admis que ce seuil de vitesse est de **30 km/h dans le cas d'un piéton**, de **50 km/h dans le cas d'un occupant d'une voiture lors d'une collision latérale** et de **70 km/h lors d'une collision frontale**. Ce faisant, il est important d'établir des limites de vitesse qui reflètent la vulnérabilité des usagers présents, mais il est tout aussi important que l'aménagement des routes incite au respect de ces limites de vitesse.

Depuis plusieurs décennies maintenant, l'industrie automobile a fait d'impressionnants efforts pour minimiser les conséquences d'une collision et pour ainsi rendre les véhicules plus sécuritaires. Plus récemment, des efforts ont été faits sur certains modèles pour limiter l'impact d'une collision sur les autres usagers de la route, notamment sur les piétons. Ces efforts ont cependant été contrebalancés par la popularité des V.U.S. et autres camions légers qui contribue à rendre le parc automobile au Québec moins sécuritaire pour les piétons, notamment en raison du poids élevé de ces véhicules, et de leur hauteur qui diminue la visibilité sur le réseau routier.

Il est très important de mieux informer les usagers de la route sur la notion de vulnérabilité du corps humain, notamment pour contrer la banalisation de la vitesse. Compte tenu de la relation observée entre les risques de décès et la vitesse au volant, il est en effet très préoccupant que bon nombre de Québécois banalisent les excès de vitesse. Selon un sondage réalisé en 2016 par la SAAQ, 78% des répondants considèrent qu'un excès de vitesse de 10 km/h dans une zone de 50 km/h n'est pas une faute grave ou très grave. Cette banalisation de la vitesse semble s'accentuer dans les dernières années, puisque ce pourcentage était de 69% à 73% dans les enquêtes menées entre 2001 et 2012.

Recommandation 2 : Développer des campagnes d'information sur la relation entre vitesse pratiquée et risque de décès ou de blessure grave, notamment pour contrer la banalisation de la vitesse.

L'être humain est un être faillible

L'être humain n'est pas un être au comportement irréprochable. Il peut faire des erreurs de jugement ou être momentanément distrait. La Vision Zéro s'appuie sur le principe qu'une erreur de jugement ou une distraction ne devrait jamais mener à des blessures graves ou des décès sur les routes et, par conséquent, exige que chaque domaine qui a un impact sur le système routier tienne compte de ce facteur de faillibilité.

Au Québec, un concept similaire, connu sous l'expression anglaise *forgiving road*, est déjà mis en œuvre, bien que son application se limite essentiellement à la conception des routes à grande vitesse (par exemple : ajout de barrières ou de bandes rugueuses, retrait d'éléments fixes pouvant être percutés, etc.).

La Vision Zéro préconise une application de ce concept sur l'ensemble du réseau routier et pour le bénéfice de tous les usagers de la route, dans l'esprit des seuils de vitesse mentionnés plus haut.

Les fabricants automobiles intègrent aussi de plus en plus de nouvelles technologies pour prévenir les erreurs des conducteurs, telles que des signaux sonores lors des manœuvres de recul ou lorsque le véhicule dévie de sa voie. Les systèmes de freinage automatique ont également commencé à faire leur apparition sur le marché.

Bien que cela puisse paraître moins évident, puisqu'il a justement été dit que l'être humain est un être faillible, ce concept trouve aussi son application en matière de comportement des usagers de la route. Il consiste à demander à l'usager de la route de tenir compte des erreurs potentielles des autres usagers de la route et, donc, de ne pas se contenter de suivre aveuglément la réglementation routière. C'est ce qu'on nomme le *principe de prudence*, qui sera plus longuement abordé dans la prochaine section. Nous verrons notamment comment ce principe s'articule avec le principe de vulnérabilité discuté précédemment.

MODERNISATION DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Piétons Québec tient à féliciter le Gouvernement du Québec d'avoir entrepris une sérieuse démarche de modernisation du Code de la sécurité routière (C.s.r.). Bien que le défi de créer un système routier où les risques de perdre la vie seront presque nuls appelle à agir dans de multiples domaines, la modernisation du C.s.r. constitue une étape incontournable. Il nous paraît effectivement nécessaire de changer certaines prémisses sur lesquelles les règles de circulation se fondent. En ce sens, le principe de prudence que le projet de loi 165 propose d'intégrer au C.s.r. nous apparaît être un pas important dans cette direction.

La section qui suit vise à revenir sur les modifications suggérées au C.s.r. par le projet de loi 165. Nos commentaires sur ces modifications seront suivis de propositions d'amendements sur d'autres articles du C.s.r. que le projet de loi 165 n'aborde pas. Quatre thèmes seront abordés, à savoir le principe de prudence, les règles de circulation, les sanctions et les infrastructures.

Principe de prudence

Réclamé depuis plusieurs années par de nombreux intervenants en sécurité routière, le principe de prudence constitue un changement de paradigme dans la façon de nous comporter sur les routes. Ce principe suppose que les usagers de la route les plus susceptibles de causer des blessures ou des dommages ne doivent pas se limiter pas à suivre les règles de circulation, mais qu'ils doivent adapter leur conduite pour ne pas mettre en danger les usagers plus vulnérables qu'eux.

Loin d'être une démarche qui vise simplement à donner la priorité aux usagers les plus vulnérables, le principe de prudence s'inscrit dans la visée où nul ne devrait subir de blessures graves, voire mortelles, en raison d'une erreur de jugement, d'une perte de contrôle ou d'une distraction. Il demande à l'usager de la route d'anticiper les situations à risque, particulièrement dans les situations où il est en position de causer des dommages importants à autrui.

Le principe de prudence doit être compris comme l'incarnation de la Vision Zéro dans le registre qui est propre à l'usager de la route, à savoir les *règles de circulation routière*. En ce sens, il doit faire en sorte que les usagers de la route se comportent en ayant en tête la vulnérabilité relative des différents usagers de la route et la possibilité que les autres usagers de la route commettent des erreurs.

Proposition du projet de loi 165

Nous tenons à nouveau à féliciter le Gouvernement du Québec de s'être engagé dans une démarche qui vise à intégrer le principe de prudence au *Code de la sécurité routière*. Cela démontre la volonté du gouvernement à poursuivre les efforts nécessaires en vue d'améliorer le bilan routier, mais également sa sensibilité à l'égard des usagers les plus vulnérables que sont les piétons et les cyclistes.

Recommandation 3 : Intégrer le principe de prudence au Code de la sécurité routière.

L'énoncé proposé du principe de prudence est présenté à l'article 3 du projet de loi 165:

> *Code de la sécurité routière (Québec)*
>
> *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'usager 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, la proposition du projet de loi est inspirée des expériences française et belge, 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 vulnérables. Ci-dessous, on trouve respectivement les énoncés du principe de prudence dans la Convention de Vienne, dans le Code de la route français et dans le Code de la rue belge:

> *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'usagers les plus vulnérables tels que les piétons et les cyclistes, et notamment les enfants, les personnes âgées et les handicapés. »*
>
> *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. »*
>
> *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 ».*

On constate tout d'abord que la proposition du projet de loi reprend l'élément central, compris dans tous les énoncés, à savoir que le conducteur d'un véhicule doit *faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers plus vulnérables.* À l'instar des énoncés français et belge, la proposition québécoise ne reprend cependant pas la référence aux enfants, aux personnes âgées et aux handicapés contenue dans la Convention de Vienne.

À certains égards, l'énoncé québécois est plus inclusif que les autres énoncés, car il n'utilise pas l'expression *"les usagers les plus vulnérables"*, mais plutôt *"les usagers plus vulnérables"*, et mieux à même d'exprimer la notion de vulnérabilité relative des usagers de la route. Car, par exemple, si un piéton est vulnérable face à une voiture, les occupants de ce véhicule sont quant à eux vulnérables face à un camion. Le principe de prudence ne s'applique ainsi pas seulement l'égard des piétons ou des cyclistes.

L'énoncé québécois se démarque par ailleurs des autres énoncés en précisant le comportement attendu des usagers vulnérables. Cet ajout est toutefois problématique pour plusieurs raisons. Tout d'abord, en utilisant le terme *usager vulnérable*, il le définit comme une entité objective alors que, comme expliqué

plus haut, la force de l'énoncé québécois était d'affirmer la vulnérabilité relative des usagers de la route et de protéger notamment les occupants d'une voiture vis-à-vis les manœuvres d'un conducteur de camion. D'autre part, il est à craindre que l'ajout de cet alinéa diminue la portée du principe de prudence qui est bien que les usagers les plus susceptibles de causer des blessures et des dommages doivent faire preuve d'une *prudence accrue*, autrement dit qu'ils ont une responsabilité à l'égard des usagers plus vulnérables qu'eux.

Recommandation 4 : Ne pas affaiblir le principe de prudence en y ajoutant une obligation réciproque à l'égard des usagers vulnérables.

Finalement, nous nous questionnons sur la dernière proposition du 3ème alinéa qui suggère que l'usager 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 doive s'assurer d'être vu. Mais il s'agit là, à notre avis, d'une exigence excessive, quel que soit l'usager à qui reviendrait l'obligation de s'assurer que ce contact soit établi.

L'article 327 et la notion de prudence

Au-delà de l'énoncé tel quel, il est particulièrement important de s'interroger sur l'interprétation qui sera faite par les tribunaux et de son application par les services de police.

Il est opportun de rappeler que la notion de prudence n'est en réalité pas absente de la jurisprudence concernant le Code de la sécurité routière. En effet, plusieurs jugements de tribunaux québécois interprètent l'article 327 du C.s.r., à savoir « *Toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée »*, comme un *devoir de prudence*:

> *Le Code de sécurité routière a pour but "d'établir des règles relatives à la sécurité routière" c'est le principe qui fait l'objet de son premier article ; aussi, c'est en ayant à l'esprit ce principe, qu'il faut en interpréter les diverses dispositions ; l'article 327 ne fait que transposer ce principe en imposant une norme de conduite sur les épaules du conducteur qui doit s'abstenir "de toute action susceptible de risques pour la vie, la sécurité des personnes ou des biens", soit un devoir de prudence.*
> *Ville de Hull c. Tarfif, B.J.C.M.Q. 93-016, le 24 mars 1993*

Utilisé à plus de 2000 reprises par année en moyenne entre 2006 et 2015, l'article 327 est employé par le corps policiers pour sanctionner un comportement dangereux ou à risque qui ne représente pas une infraction spécifique du C.s.r., mais qui ne peut pas non plus être considéré comme un geste criminel au sens de la conduite dangereuse ou de la négligence criminelle:

> *Si l'article 327 C.s.r. vise à sanctionner la conduite imprudente d'un véhicule routier, celle-ci diffère toutefois de la conduite téméraire et déréglée de l'article 219 C.cr. et de celle constituant un écart marqué par rapport à la norme de diligence qu'aurait observée une personne raisonnable exigée par la conduite dangereuse de l'article 249 C.cr.*
> *Carrier c. Lévis (Ville de), 2008 QCCS 3824*

De plus, plusieurs jugements reconnaissent que le contrevenant peut être reconnu coupable même si ses actions ne mettent pas directement en danger la vie ou la sécurité des personnes. Il suffit pour cela que ses actions soient seulement *susceptibles* de mettre en danger la vie ou la sécurité des personnes.

> *Il est de jurisprudence constate qu'il n'est pas essentiel, pour que soit commise l'infraction, que la vitesse ou l'action crée un actuel danger. Un danger potentiel et raisonnablement prévisible, pouvant résulter de la conduite du défendeur, suffit.*
> *Carrier c. Lévis (Ville de), 2008 QCCS 3824*

D'autre part, il est important de souligner que la jurisprudence suggère que l'article 327 ne peut s'appliquer qu'à un conducteur d'un véhicule, ou tout du moins, à une personne qui exerce un certain contrôle sur la conduite d'un véhicule et, ce faisant, il ne peut pas viser un piéton.

> *[34] Mais il y a plus : Le tribunal estime que même si la preuve des fait reprochés au défendeur était faite hors de tout doute raisonnable, un verdict d'acquittement devrait tout de même être prononcé puisqu'un simple piéton, qui n'a aucun contrôle sur la conduite d'un véhicule automobile ne peut commettre l'infraction prévue à l'article 327 du Code de la sécurité routière.*
> *Municipalité de Rawdon c. Sauvé, 2010 QCCM 9*

Changer la norme sociale

On constate que l'article 327 reprend en grande partie les visées du principe de prudence discuté jusqu'ici, en interdisant un comportement sur la route pouvant mettre en péril la vie ou la sécurité des autres usagers de la route. L'article 327 diffère cependant du principe de prudence, car il n'exige pas une *prudence accrue à l'égard des usagers plus vulnérables*, malgré que plusieurs jugements démontrent tout de même que les services de police ont fait usage de l'article 327 pour sanctionner un comportement dangereux à l'égard d'un piéton. Les sanctions associées à cet article sont d'ailleurs parmi les plus sévères du C.s.r., les amendes s'élevant entre 1000$ et 3000$ et sont accompagnées de la perte de quatre points d'inaptitude.

Plusieurs raisons nous mènent à croire qu'il serait judicieux d'associer le principe de prudence à l'article 327. Tout d'abord, l'article 327 permettrait d'offrir les assises juridiques suffisantes au principe de prudence pour que des sanctions soient imposées en son nom envers les contrevenants. En effet, le projet de loi 165 ne comprend aucune sanction associée à l'article 3.1 dans lequel on retrouve le principe de prudence. Deuxièmement, et ce point est le plus fondamental, cette association nous paraît être l'occasion parfaite 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. Cet impact sur la jurisprudence est essentiel à notre sens afin d'opérer le changement de paradigme souhaité.

Recommandation 5 : Associer le principe de prudence à l'article 327 du CSR.

Proposition d'insertion du principe de prudence au C.s.r.

L'idée d'associer le principe de prudence à l'article 327 du C.s.r. n'est pas anodine. En effet, si l'on relit en entier l'article 7 de la Convention de Vienne, on constate que le 1er paragraphe de cet article exprime, presque mot pour mot, le contenu que l'article 327 du C.s.r.

ARTICLE 7
Règles générales

1. Les usagers de la route doivent éviter tout comportement susceptible de constituer un danger ou un obstacle pour la circulation, de mettre en danger des personnes ou de causer un dommage à des propriétés publiques ou privées.

2. Il est recommandé que les législations nationales prévoient que les usagers de la route doivent éviter de gêner la circulation ou de risquer de la rendre dangereuse en jetant, déposant ou abandonnant sur la route des objets ou matières ou en créant quelque autre obstacle sur la route. Les usagers de la route qui n'ont pu ainsi éviter de créer un obstacle ou un danger doivent prendre les mesures nécessaires pour le faire disparaitre le plus tôt possible et, s'ils ne peuvent le faire disparaitre immédiatement, pour le signaler aux autres usagers de la route.

3. Les conducteurs doivent faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des catégories d'usagers les plus vulnérables tels que les piétons et les cyclistes, et notamment les enfants, les personnes âgées et les handicapés.

4. Les conducteurs doivent veiller à ce que leurs véhicules n'incommodent pas les usagers de la route et les riverains, notamment en provoquant du bruit, de la poussière ou de la fumée lorsqu'il est possible d'éviter de le faire.

5. Le port d'une ceinture de sécurité est obligatoire pour les conducteurs et les passagers des automobiles qui occupent les sièges équipés de ces ceintures, sauf dans les cas d'exemption prévus par la législation nationale.

Ce qui est aussi opportun de remarquer est que l'article 7 comporte le sous-titre *Règles générales*. Le Code de la sécurité routière québécois comporte un chapitre similaire, sous l'intitulé *Dispositions générales concernant la circulation des véhicules*, mais le premier article de ce chapitre se retrouve immédiatement dans la partie *Utilisation des voies* de la section I *Règles de conduite des véhicules* . Nous suggérons de créer un article 319.1 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*.

Recommandation 6 : Insérer le principe de prudence dans les Règles générales concernant la circulation des véhicules (chapitre II du titre VIII du CSR), afin de généraliser son application, sous la forme d'un article 319.1.

Notre proposition se démarque également de celle du projet de loi 165 en ceci que nous remplaçons le premier alinéa par une référence à l'article 327. Le tout se lirait comme suit:

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.

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.

Nous proposons en effet de diviser le contenu de l'article 327 et de créer deux articles distincts. Cette proposition trouve plusieurs fondements, notamment dans la jurisprudence qui reconnaît que cet article décrit deux infractions à part entière.

> *Cette disposition crée en fait deux infractions distinctes :*
>
> *1. celle d'avoir conduit à une vitesse susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété;*
>
> *2. celle d'avoir commis une action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété.*
> *Carrier c. Lévis (Ville de), 2008 QCCS 3824*

De plus, nous tenons à souligner que l'article 327 se trouve dans la partie *Limites de vitesse et distance entre véhicules*. Or si l'infraction visant toute vitesse susceptible de mettre en péril la vie et la sécurité des personnes ou la propriété trouve sa raison d'être dans cette section, il faut reconnaître que la partie de l'article qui concerne toute action susceptible de mettre en péril la vie et la sécurité des personnes ou la propriété a une portée beaucoup plus générale, comme le relève la jurisprudence d'ailleurs.

Précisions sur l'énoncé du principe de prudence

Afin de conclure ce chapitre, il nous paraît important de faire quelques propositions de modifications concernant l'énoncé de principe de prudence.

Il nous paraît notamment important d'être plus spécifique sur les caractéristiques physiques des véhicules routiers qui font qu'ils constituent une menace potentielle à l'intégrité des usagers de la route. Il est important à notre sens de rappeler aux conducteurs que plus leur véhicule est lourd, plus il est susceptible de constituer une menace pour autrui. Il nous paraît également raisonnable d'exiger d'un conducteur dont le véhicule comporte un plus grand nombre d'angles morts de faire preuve davantage de prudence.

Il nous paraît également important de préciser ce qui est attendu par *faire preuve de prudence accrue*. Selon nous, fait preuve de preuve de prudence accrue, un conducteur d'un véhicule qui ne se limite pas à respecter les règles de circulation routière, mais qui anticipe les situations à risque. Cette proposition ne nous paraît pas exagérée et correspond à plusieurs égards à l'interprétation qui a été faite de l'article 327 par les tribunaux québécois, qui considèrent qu'il n'est pas nécessaire que les actions du conducteur représentent un danger réel, mais simplement un danger potentiel.

Finalement, nous suggérons d'ajouter une référence aux enfants, aux personnes âgées et aux personnes avec handicap, car ceux sont des groupes d'usagers de la route qui présentent souvent des limitations au niveau des facultés requises pour évaluer les risques d'une situation. Il nous apparaît donc raisonnable d'exiger des conducteurs d'être particulièrement vigilants en présence de ces personnes, car ils sont plus susceptibles de poser des gestes inattendus.

Recommandation 7 : Modifier l'énoncé du principe de prudence pour mieux rendre compte de la vulnérabilité relative des usagers de la route et de leur faillibilité.

Ce faisant, nous suggérons l'énoncé suivant:

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 C.s.r. et au règlement sur les points d'inaptitude (C-24.2, r. 37).

Recommandation 8 : Ajouter l'article 319.1 à la liste des infractions soumises à l'article 512.

Insertion du principe de prudence au C.s.r.

TITRE VIII

RÈGLES DE CIRCULATION ROUTIÈRE

CHAPITRE I

DÉFINITION

319. Pour l'application du présent titre, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par les mots «chemin à accès limité» un chemin public sur lequel on ne peut s'engager ou qu'on ne peut quitter qu'aux endroits spécialement prévus à cette fin.

En outre, pour l'application du présent titre, une trottinette, à l'exception d'une trottinette motorisée, et un tricycle d'adulte sont assimilés à une bicyclette.

1986, c. 91, a. 319; 1990, c. 83, a. 136; 2001, c. 21, a. 5.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS GÉNÉRALES CONCERNANT LA CIRCULATION DES VÉHICULES

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.

Proposition d'ajout de Piétons Québec

Règles de circulation

Article projet de loi 165	Article C.s.r.	PROPOSITION DU PROJET DE LOI 165	RECOMMANDATIONS DE PIÉTONS QUÉBEC
77	341	*Le conducteur d'un véhicule routier ne peut dépasser un cycliste à l'intérieur de la même voie de circulation, à moins qu'il ne puisse le faire sans danger après avoir réduit la vitesse de son véhicule et après s'être assuré qu'il peut maintenir une distance raisonnable entre son véhicule et le cycliste lors de la manoeuvre.* *Le conducteur d'un véhicule routier ne peut effectuer cette manoeuvre lorsque la partie de la chaussée sur laquelle il doit empiéter n'est pas libre sur une distance suffisante, notamment lorsqu'un véhicule vient à sa rencontre ou à sa hauteur. En ce cas, il doit demeurer dans sa voie et réduire la vitesse de son véhicule, notamment en restant derrière le cycliste. Il doit faire de même dans les cas visés aux articles 345 et 348.* *Est une distance raisonnable 1,5 m sur un chemin dont la limite de vitesse maximale autorisée excède 50 km/h ou 1 m sur un chemin dont la limite de vitesse maximale autorisée est de 50 km/h ou moins.* *Le présent article s'applique au conducteur d'un véhicule routier lorsqu'il croise un piéton, avec les adaptations nécessaires. Il s'applique également à un tel conducteur lorsqu'un cycliste ou un piéton circule sur l'accotement ou sur une voie cyclable qui n'est pas séparée de la chaussée par un terre-plein ou un autre dispositif physique surélevé.*	Considérant la vulnérabilité des piétons et des cyclistes, Piétons Québec est d'avis que la vitesse de référence au 3ème alinéa devrait être la vitesse de circulation et non la limite de vitesse affichée. De plus, le seuil de vitesse au-delà duquel la distance de dépassement augmente à 1,5 m devrait être 30 km/h et non 50 km/h. Ne pas limiter l'application du présent article seulement lorsque le conducteur d'un véhicule *croise* un piéton, mais également lorsqu'il le *dépasse*. Il nous parait important de souligner que cette formulation a été choisie afin de rendre compte de l'obligation pour le piéton de circuler dans le sens inverse de la circulation automobile sur une rue sans trottoir, tel que le stipule l'article 453. D'une part, Piétons Québec considère excessives les contraintes imposées par l'article 453, mais surtout regrette que l'on en vienne à ne pas interdire un comportement pouvant mettre en danger la vie d'un individu sous le seul prétexte qu'il est en infraction au Code de la sécurité routière.
79	344	*Le conducteur d'un véhicule routier peut franchir une marque visée à l'article 326.1, dans la mesure où cette manœuvre peut être effectuée sans danger, pour dépasser une machine agricole, un véhicule routier muni d'un panneau avertisseur de circulation lente, un véhicule à traction animale ou un cycliste ou effectuer le retour à la droite à la suite d'un dépassement.* *Le conducteur d'un véhicule routier peut, de la même manière, franchir une telle marque lorsqu'il croise un piéton.*	Piétons Québec tient à féliciter ici le législateur qui décrit le comportement attendu d'un conducteur d'un véhicule routier lorsqu'il *dépasse* ou *croise* un piéton. La mention de ces deux cas de figure dans cet article nous suggère que la proposition de modification de l'article 341 pourrait également contenir ces deux cas de figure et non pas limiter son application au seul cas où le conducteur d'un véhicule routier *croise* un piéton.
81	358.1	*À l'approche d'un carrefour giratoire, le*	Piétons Québec considère qu'il est important de

		conducteur d'un véhicule doit ralentir et céder le passage aux usagers circulant dans le carrefour avant de s'y engager. *Une fois engagé dans le carrefour, le conducteur doit circuler dans le sens antihoraire. L'article 487 continue de s'appliquer pour le cycliste, avec les adaptations nécessaires.*	faire mention du comportement attendu d'un conducteur d'un véhicule à l'égard des piétons. Pour l'instant, le Code et le présent projet de loi ne comprennent aucune directive à ce sujet. Le projet de loi n'a pourtant pas manqué d'ajouter un article de loi concernant le comportement attendu des piétons à un carrefour giratoire, à savoir l'article 453.2. Piétons Québec tient à souligner que s'il est important d'indiquer le comportement attendu d'un conducteur d'un véhicule qui s'engage dans le carrefour giratoire à l'égard des piétons, il est aussi important de prévoir le comportement attendu de leur part au moment de quitter le carrefour giratoire.
92	386	*Sauf en cas de nécessité ou lorsqu'une autre disposition du présent code le permet, nul ne peut immobiliser un véhicule routier aux endroits suivants:* *1° sur un trottoir et un terre-plein;* *2° à moins de 3 mètres d'une borne-fontaine;* *3° à moins de 5 mètres d'un poste de police ou de pompiers ou à moins de 8 mètres de ce bâtiment lorsque l'immobilisation se fait du côté qui lui est opposé;* *4° dans une intersection, sur un passage pour piétons ou pour cyclistes identifié par une signalisation appropriée et sur un passage à niveau ni à moins de 5 mètres de ceux-ci;* *4.1° dans un carrefour giratoire;* *5° dans une zone de débarcadère et dans une zone réservée exclusivement aux véhicules routiers affectés au transport public de personnes, dûment identifiées comme telles;* *6° sur une voie élevée, sur un pont, sur un viaduc et dans un tunnel;* *7° sur un chemin à accès limité, sur une voie d'entrée ou de sortie d'un tel chemin et sur une voie de raccordement;* *7.1° sur une voie de circulation réservée exclusivement à certains véhicules;* *8° devant une rampe de trottoir aménagée spécialement pour les personnes handicapées;* *9° dans un endroit où le stationnement est interdit par une signalisation installée conformément au présent code.*	Le projet de loi 165 réduit la distance de dégagement inscrite au 2ème paragraphe de 5 mètres à 3 mètres, en plus de supprimer la référence au signal d'arrêt. Piétons Québec est d'avis que la référence au signal d'arrêt est essentielle, car il y est nécessaire de prévoir un dégagement visuel suffisant à proximité d'un signal d'arrêt pour assurer la sécurité des usagers de la route. Piétons Québec tient à rappeler que la visibilité est l'un des critères de sécurité les plus importants et que le stationnement de véhicules routiers en bordure de rue contribue à la diminuer significativement. De plus, la référence au signal d'arrêt ne peut être assimilée celle faite au 4ème paragraphe concernant l'intersection ou le passage pour piétons, car le signal d'arrêt précède généralement l'intersection et est donc plus contraignant. Piétons Québec juge qu'il est important de maintenir la référence au signal d'arrêt, il juge qu'il est aussi important de préciser à quoi elle se réfère. Cette référence devrait inclure le panneau d'arrêt et la ligne d'arrêt. Piétons Québec considère qu'il faut maintenir la distance de dégagement de 5 mètres qu'à l'égard du signal d'arrêt. Cette distance devrait même

			être perçue comme un minimum, car le dégagement visuel requis augmente en fonction de la vitesse de circulation. La distance de 5 mètres convient bien à des environnement où la vitesse est limitée à 30km/h, mais devrait être augmentée lorsque la vitesse est plus élevée. Finalement, Piétons Québec juge qu'il est nécessaire d'ajouter une référence au trottoir, en indiquant qu'il est interdit de stationner son véhicule à moins de 5 mètre de la limite du trottoir.
102	410	*Lorsqu'un piéton s'engage ou manifeste clairement son intention de s'engager dans un passage pour piétons, le conducteur d'un véhicule routier doit immobiliser son véhicule pour lui permettre de traverser. À un tel passage, le cycliste doit également accorder la priorité aux piétons.*	Piétons Québec salue l'ajout fait à l'article 410 qui permettra aux piétons d'avoir priorité au passage pour piétons avant même de s'engager, à condition toutefois qu'ils manifestent clairement son intention de le faire. Nous nous inscrivons en faux par rapport à ceux qui considèrent que cette modification obligera le piéton à désormais manifester son intention avant de s'engager. Comme l'exprime bien l'article 410, le piéton a priorité lorsqu'il s'engage *OU* lorsqu'il manifeste clairement son intention de s'engager. Le piéton a donc toujours priorité lorsqu'il s'engage, même s'il ne manifeste pas son intention. Nous avons cependant des craintes sur l'interprétation que pourrait être faite du terme "clairement" lorsqu'il est question que le piéton manifeste son intention de s'engager. Nous pensons qu'il est probablement préférable d'enlever le terme "clairement".
104	418	*Le conducteur d'un véhicule routier ne peut circuler sur l'accotement ou sur le trottoir, sauf en cas de nécessité ou à moins qu'une signalisation ne le permette.*	Bien que Piétons Québec comprenne qu'un conducteur de véhicule routier doit pouvoir franchir un trottoir pour accéder à une propriété privée par exemple, nous sommes tout de même inquiets de l'interprétation qui pourrait être faite du présent article. Piétons Québec s'oppose à un article permettant la circulation de véhicule routier sur un trottoir au même titre celle qui pourrait être permise sur un accotement. Afin de permettre le franchissement du trottoir, Piétons Québec suggère que de modifier les articles 404 et 405 par l'insertion, à la fin et après

			“chemin” de “ou sur le trottoir qui le borde.”. Piétons Québec ne conçoit pas d’autre situation recevable pour franchir un trottoir que d’accéder ou de quitter une propriété privée.
105	418.1	*Malgré les interdictions prévues aux articles 416 et 418, le conducteur d’un véhicule servant à l’entretien d’un chemin public peut, lors de travaux de construction ou d’entretien, circuler ou reculer sur le trottoir ou l’accotement d’un chemin public, à accès limité ou non, de même que sur les voies d’entrée et de sortie lorsqu’il s’agit d’un chemin à accès limité après s’être assuré qu’il ne peut le faire sans danger.*	Piétons Québec s’oppose à la modification proposée au présent article, car il permettrait à tout véhicule d’entretien de circuler ou de reculer sur un trottoir sans que le véhicule ait pour tâche d’entretenir le trottoir. Si l’objectif du présent article est de permettre la circulation sur un trottoir d’un véhicule servant à son entretien, Piétons Québec suggère de créer un article 418.4, spécifique à l’entretien des trottoirs.
124	492.1	*Le cycliste ne peut circuler sur un trottoir, sauf en cas de nécessité ou à moins que la signalisation ne le prescrive ou ne le permette. Il doit alors circuler à une vitesse raisonnable et prudente et accorder la priorité aux piétons.*	Piétons Québec considère que le trottoir est un espace qui doit être en principe à l’usage exclusif des piétons, nous sommes donc réticents à la présence d’un article qui permet aux cyclistes de circuler sur les trottoirs. Nous reconnaissons que les cyclistes sont très vulnérables face à des véhicules routiers et qu’il est très souvent dangereux pour eux de partager la chaussée avec ceux-ci. Au même titre que pour les véhicules routiers, nous nous interrogeons sur l’interprétation qui peut être faite de l’expression “en cas de nécessité”. Nous présumons que les cyclistes sont plus susceptibles d’y faire référence que les conducteurs de véhicules routiers. Il importe donc à notre avis de clarifier cette expression. Nous accueillons favorablement l’ajout qui est faite à cet article par le projet de loi. Nous considérons que cet ajout devrait cependant constituer un alinéa à part entière et être associé à des sanctions plus élevées.

Article 359.1 : 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 nouveau 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.

De plus, il faut déplorer qu'un pourcentage très élevé de conducteurs ne respectent pas les règles d'utilisation du virage à droite. 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 gauche (MTQ 2001).

Lorsqu'on sait que les gains de temps et que les économies de carburants sont minimes - les conducteurs gagnent en moyenne entre 3 et 16 secondes par jour et économisent environ 2,6 litres d'essence annuellement (MTQ 2001) - il y a tout lieu de questionner sur la pertinence d'une telle mesure qui met en péril la sécurité des piétons au quotidien.

Recommandation 21 : Interdire le virage à droite au feu rouge sur l'ensemble du territoire québécois

Article 453 : marcher dans le sens inverse de la circulation sur une rue sans trottoir

Bien que Piétons Québec reconnaisse qu'il soit théoriquement plus sécuritaire pour un piéton de circuler dans le sens contraire de la circulation des véhicules, dans la pratique cette obligation peut contraindre le piéton à s'exposer à davantage de risques.

En effet, selon son itinéraire, cette règle peut contraindre le piéton à devoir traverser la chaussée pour se diriger dans la bonne direction. Or, puisque le point de départ d'un déplacement ne se situe généralement pas à une intersection, le piéton doit alors traverser la chaussée hors d'une intersection.

L'obligation de circuler dans le sens contraire de la circulation des véhicules peut également obliger le piéton à faire des détours excessifs par rapport au risque réel de circuler dans le même sens de la circulation des véhicules.

Recommandation 22 : Supprimer l'obligation pour les piétons de circuler en sens inverser de la circulation automobile sur une rue sans trottoir.

Sanctions

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.

Sanctions envers les piétons

Piétons Québec se réjouit de voir que le projet de loi exempte les piétons et les cyclistes de la menace de perdre des points d'inaptitude sur leur permis de conduire (article 23 du projet de loi). D'une part, parce que la perte de points d'inaptitude sur le permis de conduire devrait se limiter à des infractions commises au volant d'un véhicule qui requiert le dit permis, mais aussi parce qu'une même infraction commise à pied ou à vélo, par exemple l'absence de se conformer aux feux de circulation, constitue bien moins une menace pour la sécurité d'autrui que si cette infraction était commise au volant d'un véhicule routier.

Bien que Piétons Québec reconnaisse le fait que les sanctions doivent être suffisamment élevées pour être dissuasives, nous considérons que la hausse proposée des amendes en cas d'infraction à l'article 310 du C.s.r. est excessive. L'article 63 du projet de loi suggère de faire passer les amendes pour toute personne autre que le conducteur d'un véhicule routier qui ne respecterait pas la signalisation prévue au C.s.r. d'un montant qui se situait entre 15$ à 30$ à un montant pouvant varier entre 80$ à 100$. Bien que Piétons Québec reconnaisse que le montant de ces amendes n'ont pas été augmentées depuis 1982, la hausse proposée est de loin supérieure à celle suggérée par l'inflation, qui suggérerait plutôt des amendes entre 35$ et 70$.

De façon plus fondamentale encore, Piétons Québec juge que cette hausse est d'autant plus inacceptable que, sous le projet de loi 165, un piéton et un conducteur de véhicule routier seraient désormais susceptibles de recevoir une amende d'un même montant. Par conséquent, Piétons Québec s'oppose à la hausse des amendes pour les piétons en cas d'infraction à l'article 310, si celle-ci n'est pas accompagnée d'une hausse proportionnelle pour les conducteurs de véhicule routier.

Montants des amendes pour une infraction à l'article 310 *Toute personne est tenue de se conformer à la signalisation installée en vertu du présent code*		
	C.s.r. actuel	Projet de loi 165
Piéton ou cycliste (article 313)	15$ à 30$	80$ à 100$
Conducteur de véhicule routier (article 314.1)	100$ à 200$	100$ à 200$

Recommandation 23 : Ne pas augmenter les amendes pour les piétons en l'absence d'une hausse proportionnelle pour les conducteurs de véhicules routiers.

Sanctions envers les conducteurs de véhicules routiers

Comme mentionné précédemment, Piétons Québec est d'avis que les sanctions doivent être proportionnelles à la menace que représentent les infractions commises pour la sécurité, notamment celle d'autrui. Nous sommes aussi d'avis que les sanctions doivent être suffisamment élevées pour être dissuasives. Pour ces raisons, nous suggérons que les sanctions pour les infractions commises par les conducteurs des véhicules routiers doivent être haussées de manière générale.

D'une part, parce que le montant des amendes pour les infractions à l'encontre de la signalisation n'ont pas été augmenté pour les conducteurs de véhicules routiers depuis 1991. Ce faisant, le caractère dissuasif de ces amendes a significativement diminué depuis. En suivant l'inflation, le montant de ces amendes devrait minimalement se situer entre 150$ et 300$.

Recommandation 24 : Augmenter de manière générale les amendes afin de refléter l'inflation.

Piétons Québec regrette que les infractions commises par des conducteurs de véhicules routiers à l'encontre de piétons ne sont souvent pas accompagnées de sanctions plus élevées par rapport à des infractions similaires commises à l'encontre d'autres véhicules routiers. Nous savons pourtant que les conséquences d'une collision avec un piéton seront probablement beaucoup plus sévères.

Piétons Québec regrette également que, avec les modifications proposées, l'omission par un conducteur de véhicule routier de signaler ses manœuvres, ce qui était jugé jusqu'à tout récemment comme une offense mineure, soit désormais sanctionnée du même montant pour l'omission d'accorder la priorité de passage à un piéton ou pour le non-respect d'un feu de circulation.

Finalement, à l'instar de la proposition faite par la Sûreté du Québec dans son mémoire déposé dans le cadre de la consultation sur la sécurité routière, nous suggérons que 3 points d'inaptitude soient octroyés pour le non-respect de la priorité des piétons aux passages pour piétons, décrite à l'article 410, par un souci de cohérence puisque cette sanction est requise pour le non-respect de la priorité des piétons aux intersections, telle que prévue à l'article 349. Nous suggérons que toute infraction commise à l'égard des piétons par des conducteurs de véhicules routiers soient sanctionnée d'au moins 3 points d'inaptitude.

Recommandation 25 : Associer à toute infraction commise à l'égard des piétons la perte de 3 points d'inaptitude.

Infrastructures et partage de la route

Rue partagée et vélorue

Piétons Québec tient à saluer la référence à deux nouveaux types d'aménagement routier dans le Code de la sécurité routière, à savoir la rue partagée et la vélorue. Les termes pour les décrire et pour réguler la circulation dans ceux-ci nous paraissent avoir été bien choisis.

Jeu libre

Nous tenons également à saluer la référence à la possibilité de réglementer le jeu libre dans les rues. Nous espérons que ce signal par le gouvernement va inciter davantage de municipalités à permettre le jeu libre dans leurs rues.

ALLER PLUS LOIN

Au-delà de l'instauration du principe de prudence dans les règles de la sécurité routière, l'implantation d'une Vision Zéro nécessite d'autres actions sur la scène nationale. Pour y parvenir, Piétons Québec suggère l'adoption d'une Loi cadre sur la sécurité routière, une révision du guide de détermination des limites de vitesse, une révision des normes de conception routière et la publication d'une politique de mobilité durable. Ces trois dernières suggestions étant la matérialisation partielle des objectifs de la Loi.

Loi sur la sécurité routière

Les règles de circulation sur les routes et rues du Québec ne sont qu'une partie du système visant à assurer la sécurité des espaces publics québécois. Le Code de la sécurité routière (C.s.r.) contient les nécessaires règles qui sont opposables aux citoyens. Elles s'appliquent à la fois par la bonne volonté des usagers de la route et par le travail des services de police. L'aménagement des routes et rues a, pour sa part, un effet permanent sur le comportement des usagers. C'est pourquoi, on les nomme auto-exécutoires.

Piétons Québec, comme plusieurs autres intervenants du domaine des transports, réclame que le gouvernement intègre la Vision zéro en matière de sécurité routière. Pour mettre en place un tel changement de paradigme, il faudrait notamment réviser le guide de détermination des limites de vitesse, revoir les normes de conception routière et adopter une politique nationale de mobilité durable favorisant une exposition moindre aux véhicules motorisés.

Dans le contexte québécois, l'outil de prédilection pour instaurer la Vision zéro serait une "Loi sur la sécurité routière", à l'instar de la très efficace Loi sur la santé et la sécurité au travail. Cette dernière a instauré une grande quantité de mesures et a profondément changé la culture au sein des entreprises québécoises et c'est d'un tel changement en matière de comportement routier que la société québécoise semble avoir besoin. Une vie sur le réseau routier a la même valeur qu'une au travail et s'il n'est pas acceptable de perdre un travailleur, il n'en n'est pas moins acceptable de perdre un citoyen. Cette Loi devra, tel que décrit dans la vision zéro, prévoir qu'un usager est sujet à l'erreur et qu'il est le devoir des concepteurs, constructeurs et les services d'entretiens de mettre en place les interventions nécessaires au respect qu'aucune blessure grave ou perte de vie ne deviennent acceptable.

Recommandation 1 : Adopter une loi sur la sécurité routière visant l'élimination à la source des risques de décès et de blessures graves sur le réseau routier, à l'exemple de l'approche Vision Zéro de la Suède.

Révision du guide de détermination des limites de vitesse

Pour ce faire, il faut revoir le guide de détermination des limites de vitesse en lien avec la capacité du corps humain à résister aux différents types de collisions. Piétons Québec est d'avis que les limites de vitesse doivent être déterminées en fonction du milieu de vie souhaité et non pas en fonction de sa configuration existante, comme le suggère actuellement le Guide de détermination des limites de vitesse.

Dans les quartiers et les villages, les rues sont avant tout des espaces publics. Elles doivent répondre à des impératifs beaucoup plus complexe que la simple circulation et le stationnement. Elles sont le cœur d'échanges et de contacts sociaux, des lieux d'activités physiques ou toute autre forme de dynamisme que leurs résidents leur réservent. Les rues doivent d'abord répondre aux besoins des citoyens. Dans la grande majorité des cas, la tâche des autorités se résume à mettre en place une mobilité douce où les déplacements véhiculaires s'effectuent à de faibles vitesses afin de ne pas compromettre cette utilisation spontanée.

Sur les routes et artères principales, en plus de concevoir des aménagements isolant les plus vulnérables des différents dangers, il faut diminuer les vitesses véhiculaires en présence des plus vulnérables. Il en est notamment le cas aux intersections où les vitesses ne devraient pas excéder un certain seuil.

Recommandation 26 : Réviser le guide de détermination des limites de vitesse en accord avec les principes de vulnérabilité relative et de faillibilité des usagers de la route.

Révision des normes de conception routière

La promotion des modes de transport alternatifs à l'auto solo passe inévitablement par une réallocation de l'espace sur le réseau routier et par une révision de notre manière d'aménager celui-ci. Il faut d'une part accorder plus d'espace aux modes de transport actifs afin de les rendre plus efficaces, mais surtout il faut leur accorder plus d'espace pour les rendre plus sécuritaires. Il est essentiel de se doter de balises normatives qui permettent de concevoir un réseau routier sur lequel tous les usagers de la route peuvent s'y déplacer en toute sécurité est essentiel.

La conception routière doit prendre en compte l'expérience de tous les modes de déplacement. Les normes d'aménagements des routes, des artères, des collectrices et des rues locales sont, à l'exception des largeurs des voies, très semblables. Cette uniformité a pour effet de normaliser le comportement des conducteurs sur l'ensemble du réseau plutôt d'amener à différencier le comportement selon l'environnement. De plus, l'aménagement correspond rarement aux impératifs de la fonction relative à chaque voie.

Par exemple, les routes et les artères supportent une circulation plus importante, plus lourde avec des vitesses plus rapides. Dans de telles circonstances, les normes devraient édicter une ségrégation des circulations avec des barrières physiques afin de sécuriser les plus vulnérables. Trop d'exemples d'artères principales comprennent un trottoir étroit directement adjacent à une voie de camionnage ou d'autobus. Le croisement de deux piétons sur ce même trottoir devient alors un risque majeur de collision avec un véhicule lourd qui est pourtant à sa place.

À l'autre extrême du spectre, les rues locales sont trop souvent surdimensionnées. Elles sont conçues afin que les plus gros véhicules y circulent aisément. Mais en l'absence d'une présence accrue de camions lourds, ces larges espaces libres permettent des manœuvres rapides des plus petits véhicules ce qui compromet la sécurité de tous les utilisateurs de la route et particulièrement celle des plus vulnérables.

En somme, il faut revoir l'ensemble des normes de conception routière afin de réallouer l'espace en cohérence avec les fonctions à chaque type de voie et en implantant les principes de la vision zéro.

Recommandation 27 : Réviser les normes de conception routière en accord avec les principes de vulnérabilité relative et de faillibilité des usagers de la route.

Politique de mobilité durable

La mobilité durable, incluant les modes de transport actif et collectif, est souvent évoquée pour ses bienfaits sur l'environnement et comme moyen essentiel afin d'atteindre nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre. Ses bénéfices sur la sécurité routière sont cependant moins connus alors qu'ils sont pourtant nombreux et qu'ils se révèlent être probablement ceux ayant le plus d'impact à long terme.

Bien que l'amélioration du bilan routier du Québec au cours des dernières décennies soit concomitante à une augmentation importante du parc automobile québécois, cette corrélation ne doit pas suggérer que le nombre de véhicules motorisés sur nos routes a peu d'impact sur le nombre de victimes. Bien au contraire, une analyse de la répartition spatiale des collisions routières survenues à Montréal démontre que celles-ci sont plus susceptibles de se produire sur les routes avec un volume élevé de circulation de véhicules motorisés (Morency, 2013).

Le transport en commun est un mode de transport beaucoup plus sécuritaire que l'automobile ou autre véhicule motorisé. Le taux d'accident de la route est 10 fois inférieur en autobus qu'en voiture (APTA, 2016). Une étude réalisée pour le compte de l'American Public Transportation Association indique que les villes qui comportent une bonne desserte de transport en commun ont un taux d'accident de la route cinq fois inférieur aux villes orientées vers l'usage de l'automobile.

Ces données suggèrent que la société québécoise a grandement intérêt à promouvoir une diminution du nombre de véhicules motorisés en milieu habité. Dans cette optique, les modes de transport alternatifs à l'auto solo, tels que les transports actifs, collectifs et partagés, apparaissent comme des moyens très efficaces d'améliorer le bilan routier et par conséquent, devraient faire partie intégrante d'une politique de sécurité routière. Il est essentiel de viser la mobilité des personnes avant celle des véhicules.

Recommandation 28 : Adopter une politique de mobilité durable favorisant les modes de transport alternatifs à l'auto-solo et permettant de réduire le volume de circulation motorisée, pour améliorer à la source la sécurité routière.

Présenté par

PIÉTONS QUÉBEC

www.pietons.quebec

@piétonsquebec #touspietons

info@pietons.quebec

/Piétons Québec

50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4