

Coalition vélo de Montréal Montréal Bike Coalition

Montréal, le 3 mars 2017

Consultation publique sur la sécurité routière – Février 2017 Position de la Coalition vélo de Montréal

La Coalition vélo de Montréal a pour mission de développer le vélo comme moyen de transport urbain. Nous voulons que la part modale du vélo, c'est-à-dire la part du vélo dans le nombre total de déplacements urbains atteigne 25 % en 2025 à Montréal.

Pour atteindre cet objectif, un seul mot est à retenir : sécurité.

A. Le gouvernement doit agir au niveau de la RÉGLEMENTATION

Pour la 2^e fois, nous soumettons notre mémoire dont le titre : *La sécurité routière, un engagement commun fort* pertinent en 2014, l'est encore davantage aujourd'hui.

En septembre 2016, la Ville de Montréal a dévoilé sa stratégie Vision Zéro en matière de sécurité routière. Cette approche respecte en tous points le principe de prudence sur lequel repose notre mémoire et qui nous paraît être une base essentielle à la protection des usagers les plus vulnérables sur nos routes. En ce sens, la modernisation du Code de la sécurité routière devrait embrasser ce principe de manière claire et contraignante.

Pour toutes les décisions qui seront prises suite à cette consultation, il faut prendre en compte les usagers les plus vulnérables, soit les piétons et les cyclistes. Les cyclistes interagissent avec les véhicules en tout temps. Les piétons interagissent avec les véhicules seulement aux intersections. Mais tous sont autant vulnérables face à un véhicule de plus d'une tonne.

Un exemple pour le principe de prudence. Dernièrement, plusieurs maires ont appuyé l'idée du virage à droite. Il faut se poser la question : cette mesure répondrait-elle à la protection des plus vulnérables ou au simple objectif de gagner quelques secondes pour les automobilistes? La Coalition vélo est convaincue que cette mesure serait extrêmement dangereuse pour les plus vulnérables et la rejette vigoureusement.

Pour revenir sur le sujet de la sécurité, un des principaux freins à la pratique du vélo est le sentiment d'insécurité. Des familles, des enfants, des adultes n'osent pas prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou au travail ou aller jouer au parc parce qu'ils ne se sentent pas en sécurité.

Nos organisations affiliées :

Association des piétons et cyclistes du Sud-Ouest de Montréal, Association des piétons et cyclistes de NDG, Association des piétons et cyclistes d'Outremont, Association des piétons et cyclistes de Westmount, Transport actif Parc-Extension, Cyclo Nord-Sud, Rue Publique, Enviro Mille-Îles, Tandem Rosemont-La-Petite-Patrie

Contact : info@coalitionvelomontreal.org

Visitez-nous sur le Web : coalitionvelomontreal.org Facebook et Twitter : CVMBC

Coalition vélo de Montréal Montréal Bike Coalition



Comment augmenter le sentiment de sécurité et éliminer le danger et la perception de danger?

En 3 points :

1. Avec de meilleures infrastructures
2. Avec de la sensibilisation, dont la notion de partage de la route
3. Avec de la responsabilisation – c'est à dire le respect des règles pour tous les usagers et des conséquences lorsqu'elles ne sont pas respectées

Nous présentons ci-après quelques-unes des **22 RECOMMANDATIONS** de notre mémoire.

1. Pour commencer, afin de clarifier le code, nous souhaitons ajouter deux définitions primordiales qui élimineraient beaucoup de problèmes d'interprétation. Les définitions de bicyclette et de véhicule

« bicyclette » : tout type de véhicule propulsé uniquement par l'énergie musculaire d'une personne à l'aide d'un système actionné par des pédales. Le vélo, le tandem, le vélo à trois roues, la voiture à pédales, le vélo à position allongée sont assimilés, pour les fins du présent code, à une bicyclette.

« véhicule » : tout moyen de transport sur route.

2. Aussi, toujours en accord avec le principe de prudence, nous souhaitons que le CSR élargisse le champ de compétence de la SAAQ et modifie la notion d'accident. Pour la question de l'emportierage, *selon l'art. 167 : «un accident est un événement au cours duquel un préjudice est causé par un véhicule routier en mouvement ».*

Selon les articles 170 à 173, l'emportierage n'est pas considéré comme un « accident » puisque le véhicule routier n'est pas en mouvement. L'emportierage est donc considéré comme une simple infraction.

Le gouvernement a modifié le CSR via l'adoption de la loi 100, faisant passer les amendes maximales de 30 à 300 \$. La Loi a peu ou pas été appliquée depuis. Nous demandons une application de la Loi et nous demandons de modifier la notion d'accident. Cela permettrait d'assurer aux victimes de la route une aide et un soutien et de recueillir des données fiables en comptabilisant tous les accidents, pas seulement les accidents impliquant les véhicules en mouvement.

3. Au niveau des règles de circulation, nous soulignons 6 points – 3 points précis – 3 notions:
 - a. La possibilité pour les cyclistes de rouler sur la voie OU sur l'extrême droite de la voie
 - b. L'arrêt comme cédez-le-passage
 - c. La circulation sur les feux pour piétons

Trois notions sont aussi à considérer et à revoir en priorité :

- a. La distance entre les véhicules et le dépassement ont déjà été modifiés avec l'article 341. Nous demandons à ce que la Loi soit maintenant appliquée et que les dépassements dangereux soient pénalisés.
 - b. En ce qui concerne les équipements pour les cyclistes, les éléments de visibilité, les systèmes de freinage ainsi que les équipements électroniques tolérés pour rouler en sécurité doivent être révisés.
 - c. Quant aux véhicules lourds, les équipements doivent être améliorés pour éviter les accidents ou en diminuer la gravité pour les usagers les plus vulnérables (on pense aux protections latérales pour les camions, ou aux systèmes pour réduire les angles morts). Plus de 30% des décès de cyclistes sont causés par des véhicules lourds. Il est urgent d'agir!
4. Au niveau des sanctions, nous demandons une gradation en fonction du danger pour autrui. Les comportements dangereux et imprudents doivent être sanctionnés. Les pénalités doivent conscientiser les imprudents.

B. Le gouvernement a le rôle de SENSIBILISER ET D'ÉDUIQUER

Le gouvernement doit initier une campagne de sensibilisation ayant pour objectif l'amélioration des comportements des usagers de la route. Il nous semble urgent que les réalités des usagers les plus vulnérables soient clairement connues de l'ensemble de la population. Nous pensons par exemple au vélo d'hiver dont la part croît chaque année et qui doit être intégré dans les plans et les règlements.

C. Le gouvernement a le rôle d'INVESTIR

Nous demandons que, selon les recommandations du rapport de l'ONU publié en septembre 2016, dans lequel 23 politiques nationales ont été analysées, le gouvernement consacre 20% du budget du transport pour le transport actif. Nous rappelons que, les investissements doivent permettre d'atteindre un objectif de part modale de 25% en 2025 pour Montréal. Les infrastructures cyclables doivent offrir aux usagers un environnement sécuritaire. Pour ce faire, nous demandons plus de pistes protégées.

D. Le gouvernement a le rôle de COMMUNIQUER

Les nouvelles dispositions du Code qui seront adoptées devront être dévoilées, expliquées, imagées à travers des campagnes de communication avec des médias adaptés à tous les âges afin que tous les usagers les connaissent et les comprennent.

EN CONCLUSION

La révision du CSR, l'établissement de normes d'aménagement, la sensibilisation doivent avoir comme objectif de permettre à tout usager de choisir son mode de transport sans réfléchir à sa sécurité.

Se déplacer en vélo doit être un choix sécuritaire.

La révision du CSR doit faire en sorte que le vélo soit un choix de vie.