



Projet de loi 48

Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière

L'avis de Vélo Québec

À propos de Vélo Québec	3
Note	4
Préambule	5
Orientation 1 : Rétablir et élargir la portée du principe de prudence	6
Proposition 1.1 : Abroger l’alinéa portant sur les obligations des usagers-ères vulnérables	8
Proposition 1.2 : Rendre le principe de prudence applicable	9
Orientation 2 : Réduire le risque à la source en favorisant un transfert modal	10
Proposition 2.1 : Faciliter les déplacements à vélo	12
Proposition 2.2 : Réviser la définition de bicyclette assistée	20
Proposition 2.3 : Décourager l’acquisition des véhicules les plus dangereux	21
Orientation 3 : Mettre fin aux pratiques incompatibles avec la sécurité des usagers-ères non protégé-es	24
Proposition 3.1 : Abaisser la vitesse en agglomération de 50 km/h à 30 km/h	24
Proposition 3.2 : Interdire le virage à droite au feu rouge pour les véhicules routiers	26
Orientation 4 : Faire évoluer la norme sociale sur les comportements à risque	27
Proposition 4.1 : Implanter suffisamment de systèmes de détection	28
Proposition 4.2 : Élargir les types d’infractions constatables par un système de détection	29
Proposition 4.3 : Hausser les sanctions pour la conduite sans permis de conduire	31
Proposition 4.3 : Prévoir des sanctions administratives à partir de 0,05 d’alcoolémie	31
Proposition 4.5 : Assurer la mise à jour des connaissances des conducteurs-trices	32
Orientation 5 : Sécuriser les déplacements autonomes des enfants dans leur milieu de vie	33
Proposition 5.1 : Sécuriser l’ensemble du cheminement scolaire	33
Proposition 5.2 : Offrir à l’ensemble des enfants du primaire une éducation à la mobilité active	35
Orientation 6 : Monitorer et indemniser les blessures de l’ensemble des usagers-ères de la route	36
Proposition 6.1 : Recueillir les données sur les blessures subies par les usagers-ères non protégé-es	36
Proposition 6.2 : Élargir l’indemnisation à l’ensemble des victimes de la route, même sans implication d’une automobile	37

À propos de Vélo Québec

Depuis plus de 50 ans, Vélo Québec, organisme à but non lucratif, fait figure d'incontournable dans le paysage québécois. Que ce soit à des fins de loisir ou de tourisme, ou comme moyen de transport propre et actif, Vélo Québec encourage sans relâche l'utilisation du vélo afin d'améliorer l'environnement, la santé et le bien-être des citoyens. L'organisation emploie près d'une centaine de personnes, directement à son siège social de Montréal et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Par ses événements (Tour de l'Île, Festival Go vélo Montréal, Grand Tour, etc.), les voyages qu'il organise, ses publications ou l'expertise technique qu'il dispense aux municipalités, Vélo Québec travaille à la création d'environnements favorables au transport actif et est reconnu à travers le Québec et au-delà de nos frontières. Vélo Québec coordonne les activités de mobilisation, les activités techniques et de communication liées au déploiement et à la mise aux normes de la Route verte pour le ministère des Transports et de la Mobilité durable. Vélo Québec est un interlocuteur de premier rang auprès de différents niveaux de gouvernement pour identifier les besoins et les solutions afin d'améliorer et d'accroître l'usage du vélo.

Note

Dans le document qui suit, afin d'alléger le texte et faciliter la lecture, le terme « cycliste » sera fréquemment utilisé. Il convient cependant de garder à l'esprit que les personnes qui se déplacent à vélo sont aussi tout à tour piétonnes et le plus souvent, automobilistes. Le terme cycliste ne doit donc pas se lire comme une appartenance à un groupe figé et opposé aux autres usagers-ères de la route, mais bien comme l'état momentané de toute personne qui décide d'enfourcher un vélo le temps d'un trajet donné.

Préambule

Vélo Québec tient à saluer le leadership démontré par le gouvernement avec l'annonce, à la rentrée 2023, de son plan d'action en sécurité routière 2023-2028. Le bilan routier 2022 représente en effet le pire bilan de la province depuis 2013, du moins au chapitre des décès, et les chiffres généraux cachent une tendance particulièrement préoccupante : les usagers et usagères dits « vulnérables », car ils et elles ne sont pas protégés par la carrosserie d'un véhicule, représentent une part croissante des victimes de la route.

Dans ce contexte, le projet de loi 48 était très attendu. Force est de reconnaître que le ministère des Transports et de la Mobilité durable a su livrer rapidement et efficacement les promesses contenues dans son plan : harmonisation et rehaussement des sanctions mettant en danger les plus vulnérables, apaisement et sécurisation des zones scolaires, dispositions devant permettre un recours accru aux appareils de contrôle automatisés, notamment.

Ce projet de loi se concentre, on le comprend, sur les aspects réglementaires et sur l'encadrement des comportements. Il ne peut cependant être dissocié des autres efforts qui doivent être consentis selon la stratégie *Vision zéro décès et blessés graves*. Car en matière de sécurité routière, mettre en place des *systèmes sûrs*, qui « pardonnent » les erreurs humaines, est désormais reconnu comme complémentaire et plus porteur que d'agir uniquement sur les comportements. Alors que l'ancienne philosophie de sécurité routière voulait que la responsabilité repose uniquement sur les usagers-ères de la route - et ce de façon quasi indiscriminée, sans égard à la dangerosité de chacun - on énonce désormais clairement que cette responsabilité est partagée avec les concepteurs de réseaux routiers (pour créer des environnements sécuritaires) et les concepteurs de véhicules (pour améliorer les performances de sécurité de ceux-ci).

Pour compléter ce portrait, on ne saurait passer sous silence la responsabilité des pouvoirs publics qui, de par leurs politiques, peuvent avoir une influence cruciale sur la source même de l'insécurité routière : le nombre de déplacements motorisés.

Dans ce mémoire, nous nous permettrons donc de proposer des mesures de trois ordres:

- ✓ Des actions qui permettraient d'améliorer la sécurité des usagers-ères non protégés-es, en particulier les cyclistes, là où les règles de la route continuent à les mettre à risque;
- ✓ Des actions permettant d'améliorer la compétitivité des déplacements à vélo, mais aussi de réduire l'attrait des déplacements motorisés;
- ✓ Des actions permettant d'alléger les contraintes sur les usagers-ères les moins dangereux-ses, afin que les exigences qui leur sont imposées soient équitables, réalistes, et n'alimentent pas indûment les préjugés à leur encontre.

Orientation 1 : Rétablir et élargir la portée du principe de prudence

Vélo Québec a demandé et salué l'introduction, en 2018, d'un principe de prudence dans le Code de la sécurité routière (CSR). Cet article visait à établir clairement une responsabilité accrue des usagers·ères les plus lourd·es et les plus rapides envers les usagers·ères les plus petit·es et les plus vulnérables, à l'instar de pays précurseurs qui ont inscrit un tel principe dans leur cadre légal.

France

« [Le conducteur] 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. »

Suisse

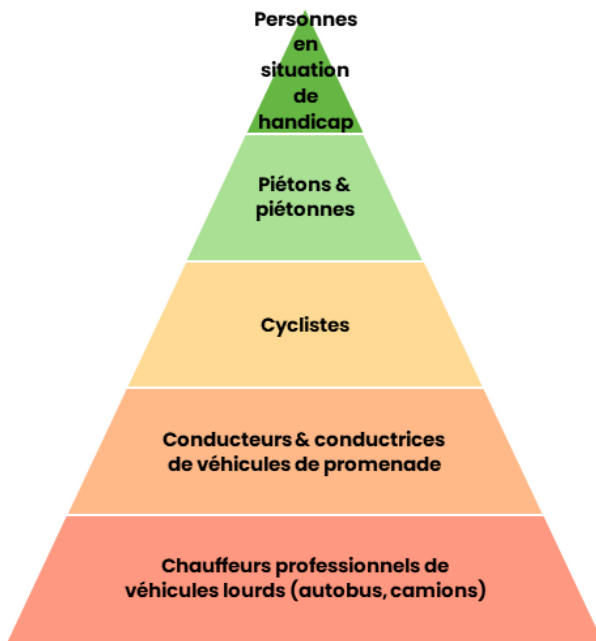
*« Chacun doit se comporter, dans la circulation, de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies.
Une prudence particulière s'impose à l'égard des enfants, des infirmes et des personnes âgées, et de même s'il apparaît qu'un usager de la route va se comporter de manière incorrecte. »*

Convention de Vienne

« 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. »

Ces principes énoncent que sur la route, tous les usagers·ères ne sont pas égaux, ne courent pas les mêmes risques et ne représentent pas le même degré de dangerosité pour autrui.

Ils enjoignent, à juste titre, les usagers-ères qui optent pour un véhicule lourd et rapide de se montrer à la hauteur de leurs responsabilités et d’agir avec une extrême prudence vis-à-vis de ceux et celles qui ont le plus à perdre en cas de collision :



- les piéton·nes d’abord, en particulier les jeunes enfants, les aîné·es, les personnes en situation de handicap;
- les cyclistes ensuite, ainsi que tous ceux qui ne bénéficient pas de la protection d’une carrosserie et de multiples systèmes de sécurité dont sont aujourd’hui dotés les véhicules;
- dans une moindre mesure, les conducteurs et conductrices de véhicules de promenade, moins protégés dans l’éventualité d’une collision avec un véhicule lourd.

À l’heure où le bilan de sécurité routière s’améliore globalement, mais où la part des usagers-ères vulnérables croît parmi les victimes¹, il est particulièrement à-propos de marteler ce message sans équivoque : en matière de sécurité routière, les attentes et obligations ne sont pas égales entre tous les usagers-ères de la route, mais bien équitables et à la mesure du risque posé par chacun.

Malheureusement, à ce chapitre, le principe de prudence voit sa portée limitée au Québec.

¹ « La proportion des piétons dans les décès de la route est passée de 13,2% à 19,3% en une décennie », Table d’expertise en sécurité routière de l’AQTr, 2023, [Franchir un nouveau cap en sécurité routière](#)

Proposition 1.1 : Abroger l’alinéa portant sur les obligations des usagers·ères vulnérables

Dans le CSR québécois, les deux premiers alinéas du principe de prudence s’inspirent des meilleures pratiques internationales :

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.

Malheureusement, le troisième alinéa de l’article 3.1 va à l’encontre du principe de prudence en introduisant une fausse équivalence de responsabilités :

L’usager vulnérable est, pour sa part, tenu d’adopter des comportements favorisant sa sécurité.

Bien que la portée de l’article 3.1 soit (actuellement) avant tout symbolique, c’est toute la philosophie du principe de prudence qui s’en trouve dénaturée. De récentes opérations de communication de corps de police ont ainsi pris prétexte de cet alinéa pour concentrer leur message de « partage de la route » sur les comportements attendus de la part des usagers·ères vulnérables et en insistant davantage sur la nécessité d’assurer sa propre sécurité que sur la responsabilité envers les autres usagers·ères (plus vulnérables) de la route².

C’est pourquoi nous recommandons que soit abrogé le dernier alinéa de l’article 3.1 du Code de la sécurité routière.

²Avril 2023, [Opération nationale concertée Partage de la route](#)

Proposition 1.2 : Rendre le principe de prudence applicable

Bien que le principe de prudence soit inscrit dans le Code de la sécurité routière, et constitue en quelque sorte une invitation à la courtoisie envers autrui, son non-respect demeure sans effet concret. En matière de sécurité routière, c'est généralement l'infraction qui est sanctionnée, sans égard aux effets et conséquences du geste sur les autres usagers·ères. Une exception notable est celle consistant à doubler les amendes pour les excès de vitesse dans les zones de construction, une mesure dont l'acceptabilité sociale est acquise tant il est avéré que dans le cas particulier des chantiers où oeuvrent les travailleurs·euses routiers·ères, le même excès de vitesse peut avoir des conséquences bien plus graves.

Pour donner au principe de prudence toute la force qu'il mérite, il conviendrait de créer des dispositifs similaires afin de renforcer les impératifs de protection des plus vulnérables. Cela pourrait prendre diverses formes:

- une gradation des sanctions selon le type de véhicule : pour un même geste, la personne conduisant un véhicule lourd pourrait se voir imposer une sanction plus lourde que celle conduisant un véhicule de promenade;
- une infraction et une sanction associées au non-respect du principe de prudence, pouvant s'appliquer en complément d'une infraction classique, lorsque celle-ci a mis à risque un·e usager·ère vulnérable;
- un article comparable à l'article 327 du CSR sur la conduite dangereuse, mais comprenant un facteur aggravant en cas de mise en danger d'un·e usager·ère vulnérable.

Orientation 2 : Réduire le risque à la source en favorisant un transfert modal

Dans la conception d'un système de transport favorisant la sécurité, la hiérarchie des mesures de contrôle utilisée en milieu de travail peut être adaptée pour prioriser les actions les plus porteuses. En effet, les mesures consistant à éliminer le risque à la source, ou à le remplacer par une source de danger moindre, sont celles qui auront l'impact le plus important :



Hiérarchie des mesures de contrôle, infographie du Centre canadien d'hygiène de sécurité au travail

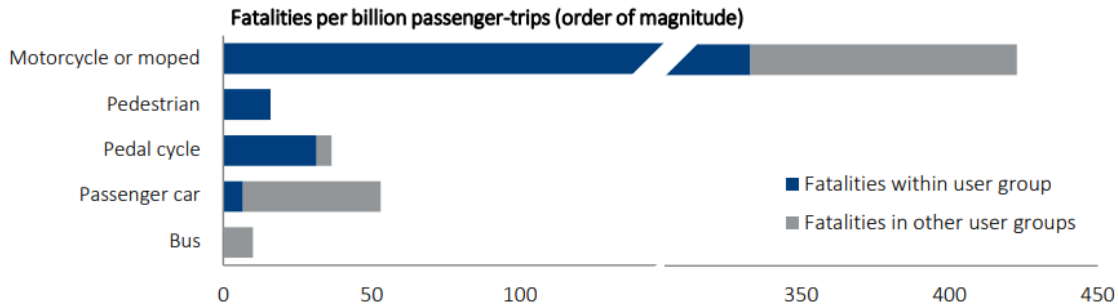
Or, en matière de sécurité routière, la source du risque est bien établie :

« La plupart des modèles de prédiction des collisions [...] démontrent que le nombre de collisions augmente avec l'augmentation des débits de véhicules routiers. Autrement dit, limiter la motorisation et remplacer certains des déplacements automobiles par des déplacements en transport actif ou collectif sera bénéfique pour le bilan de sécurité routière. Plusieurs études démontrent d'ailleurs que l'utilisation de modes autres que l'automobile et l'ajout d'aménagements en faveur de la mobilité active et du transport collectif ont un impact positif majeur sur la sécurité routière d'un point de vue global pour une ville ou une région, mais aussi pour tous les usagers de la route, incluant les automobilistes.³ »

³ Association québécoise des transports, 2023, [Franchir un nouveau cap en sécurité routière au Québec](#)

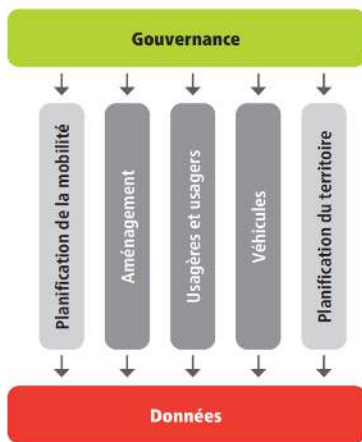
En effet, bien que les occupant-es de véhicules soient personnellement moins à risque de décéder que les piéton-nes, cyclistes et motocyclistes, le risque auquel ils et elles exposent les usagers-ères vulnérables est 4 à 7 fois supérieur à celui qu'ils et elles encourent personnellement⁴.

Figure 8. Number of fatalities in collisions involving a given user group in selected cities, 2011-15
(per passenger trip in this user group)



Nombre de collisions par milliard de trajets, ITF, 2020

Il apparaît donc légitime et justifié, dans le cadre d'une stratégie de sécurité routière, de chercher à réduire le nombre de trajets faits en auto, et d'en substituer autant que possible par des trajets en transport collectif et actif. C'est ce qui a amené la ville de Montréal à inclure, dans son plan Vision zéro décès et blessés graves⁵, un pilier portant sur la planification de la mobilité.



« Le choix du mode de déplacement détermine les risques de collision auxquels une personne s'expose et auxquels elle expose les autres usagères et usagers de la rue. En général, l'automobile génère davantage de risques que les autres modes. La planification de la mobilité ouvre l'opportunité de réduire le niveau de risque global en développant des solutions autres que l'automobile, autant pour la mobilité des personnes que pour le transport des marchandises. »

Piliers du plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave 2022-2024, Ville de Montréal

Susciter un transfert modal vers des modes plus sécuritaires supposera notamment de soutenir largement le développement et les opérations des transports collectifs et actifs. Mais il faudra conjuguer à cela des mesures décourageant le recours aux modes les plus dangereux.

⁴ International Transport Forum, 2020, [Safe micromobility](#), page 29

⁵ Ville de Montréal, [Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave 2022-2024](#), page 18

Proposition 2.1 : Faciliter les déplacements à vélo

Pour inciter les citoyen·nes à substituer leurs trajets en auto par des trajets à pied ou à vélo, il faut leur offrir des aménagements sécuritaires et conviviaux, des cheminements plus rapides et directs (perméabilité filtrée) qu'en auto, mais aussi adapter le cadre réglementaire pour rendre leurs parcours plus efficaces. Alors que ceci peut se traduire par une attente réduite ou une traversée en diagonale aux feux pour les piéton·nes, voici quelques mesures qui permettraient de rendre les déplacements à vélo plus efficaces, et donc plus compétitifs par rapport à des trajets motorisés.

2.1.1 : Accorder aux cyclistes la priorité aux passages pour cyclistes

L'article 295 du CSR a été modifié en 2018 pour permettre l'installation de « passages pour cyclistes », au même titre que des passages pour piétons :

295. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, au moyen d'une signalisation appropriée : [...]

3° installer des passages pour piétons ou pour cyclistes: [...]

Or, contrairement aux passages pour piétons, qui permettent à ceux-ci de bénéficier d'une priorité de passage, les passages pour cyclistes ne leur confèrent aucune forme de priorité. Cela donne lieu à des situations ubuesques où les cyclistes sont tenus de descendre de leur vélo et se « transformer » en piétons pour bénéficier de la priorité de passage, en plus de créer une confusion certaine chez nombre d'automobilistes pour qui il est naturel de laisser passer tous les usagers·ères, piétons et cyclistes, à ces traverses.



Panneau P270-2-D

Il faut donc viser l'instauration de véritables passages pour cyclistes avec une signalisation distincte, similaire à celle des panneaux P-270-2 de passages pour piétons, sur lesquels on viendrait remplacer ou ajouter au pictogramme piéton, celui d'un vélo.

Il faudra également accompagner ce nouveau dispositif d'un article qui précise le comportement à adopter par les usagers·ères de la route en présence d'un tel aménagement.

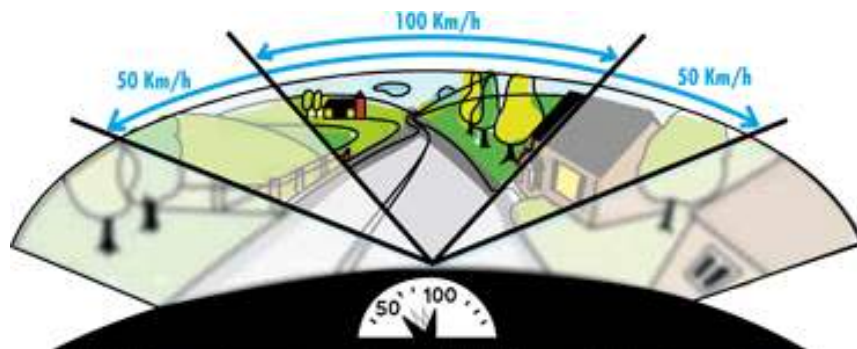
Nous proposons donc un article 410.1 entérinant la priorité des cyclistes à ces passages, qui pourrait se lire comme suit :

410.1 Lorsqu'un cycliste s'engage ou manifeste clairement son intention de s'engager dans un passage pour cyclistes, le conducteur d'un véhicule routier ou tout autre cycliste doit immobiliser son véhicule pour lui permettre de traverser.

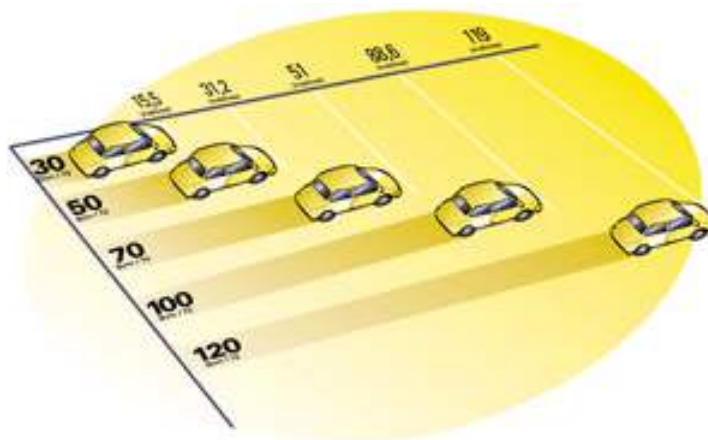
2.1.2 : Permettre aux cyclistes de traiter les arrêts comme des cédez-le-passage

À l'approche d'une intersection munie d'un arrêt, le Code de la sécurité routière exige que cyclistes et automobilistes exécutent un arrêt complet avant de poursuivre leur route. Cette exigence s'explique aisément pour les automobilistes puisque, comme le rappelle la SAAQ⁶ :

- ✓ leur vitesse restreint leur champ de vision :

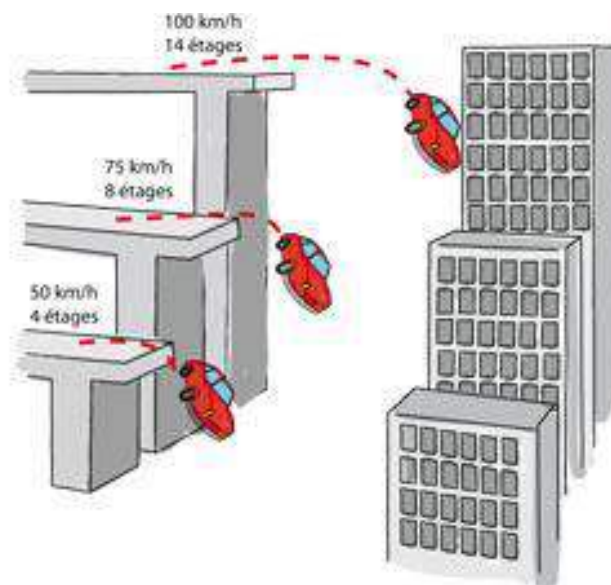


- ✓ leur masse et leur vitesse combinées allongent leur distance de freinage :



⁶ SAAQ, [Lois de la physique et vitesse](#)

- ✓ leur vitesse et leur masse combinées augmentent la violence des chocs :



Or, pour le cycliste qui circule à plus basse vitesse et bénéficie d'une meilleure vision, ralentir à l'approche de l'intersection suffit généralement pour pouvoir évaluer adéquatement la situation et décider si un arrêt est vraiment nécessaire (piéton-ne qui traverse, autre usager-ère prioritaire).

De plus, l'effort requis pour repartir depuis un arrêt complet représente une dépense en énergie (personnelle) bien plus élevée pour le cycliste que pour l'automobiliste. Cela fait aussi en sorte que dans cette phase de démarrage, le cycliste occupe l'intersection plus longtemps et est donc plus exposé à la circulation transversale.

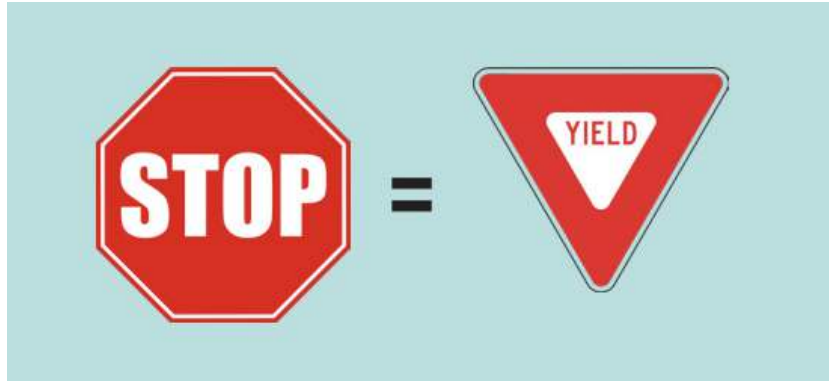
La pratique du ralentissement/cédez le passage est déjà largement répandue parmi les cyclistes, ne comporte pas de risque (selon une étude⁷ de 2016), et des services de police, tels que celui de Montréal, reconnaissent qu'ils ne sanctionnent pas les cyclistes qui se contentent d'un « ralentissement marqué » dans de tels cas.

Nous proposons donc que les cyclistes soient autorisés à considérer les arrêts comme des cédez le passage et à franchir une intersection après un ralentissement suffisant pour évaluer la situation. Comme pour un cédez-le passage conventionnel, si d'autres usagers-ères sont prioritaires ou qu'un piéton traverse, le cycliste doit s'arrêter complètement.

Cette mesure est actuellement en vigueur dans 8 états américains :

⁷ Chaddick Institute for Metropolitan Development at DePaul University, 2016, [Policies for pedaling - Managing the Tradeoff between Speed & Safety for Biking in Chicago](#)

- ✓ Arkansas (depuis 2019)
- ✓ Colorado (depuis 2021)
- ✓ Dakota du Nord (depuis 2021)
- ✓ Delaware (2017, réaffirmé en 2021)
- ✓ État de Washington (depuis 2020)
- ✓ Idaho (depuis 1982)
- ✓ Oklahoma (depuis 2021)
- ✓ Oregon (depuis 2019)



Pour les cyclistes, le panneau d'arrêt équivaut à un cédez-le-passage

Notons que la Ville de Montréal s'est prononcée en faveur d'une telle modification lors des consultations de la SAAQ en février 2017⁸.

En plus de rendre légale une manœuvre déjà pratiquée quotidiennement et sécuritairement par des milliers de cyclistes, cette adaptation au Code de la sécurité routière contribuerait à apaiser les tensions entre les différents usagers-ères de la route, en reconnaissant que les cyclistes n'ont pas à être soumis aux contraintes rendues nécessaires par la dangerosité inhérente de véhicules beaucoup plus lourds et rapides.

Un tel changement nécessiterait naturellement des efforts de communication pour être connu et compris de tous les usagers, ce qui constituerait une bonne occasion de réitérer et de réaffirmer l'importance du respect de la priorité piétonne, à l'instar de la modification de l'article 359 qui permet depuis 2018 aux cyclistes de traverser lors de la phase piétonne des feux de circulation.

La modification proposée toucherait l'article 369 :

369. À une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt installés pour une seule chaussée, le conducteur d'un véhicule routier ~~ou le cycliste~~ qui fait face à un panneau d'arrêt, doit immobiliser son véhicule et céder le passage aux piétons et aux cyclistes qui traversent ou longent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter.

⁸ Ville de Montréal, [Mémoire de la Ville de Montréal présenté à la Société de l'assurance automobile du Québec dans le cadre de la consultation publique sur la sécurité routière](#), page 20

Auquel il faudrait rajouter l'alinéa :

À une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt installés pour une seule chaussée, le cycliste doit accorder la priorité de passage aux piétons, aux cyclistes et aux véhicules qui traversent ou longent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter, et qui se trouvent à une distance telle qu'il y a danger d'accident.

Quant à l'article 370, il devrait également être modifié :

370. À une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt pour toutes les directions, le conducteur d'un véhicule routier ~~ou le cycliste~~ doit immobiliser son véhicule et céder le passage à tout véhicule qui a rejoint l'intersection avant lui. Il doit également céder le passage aux piétons qui traversent ou longent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter.

Pour y rajouter l'alinéa :

À une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt pour toutes les directions, le cycliste doit céder le passage à tout véhicule qui a rejoint l'intersection avant lui. Il doit également céder le passage aux piétons qui traversent ou longent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter.

Au besoin, on pourrait prévoir une signalisation qui permet d'interdire la manœuvre dans des cas précis, comme pour l'article 359. Dans ce cas, les alinéas proposés pourront commencer par « À moins d'une signalisation contraire ».

2.1.3 : Autoriser le virage à droite au feu rouge pour les cyclistes

Au Québec, le virage à droite au feu rouge a été largement autorisé pour l'ensemble des véhicules, bien que la manœuvre représente un risque accru pour les usagers-ères vulnérables tels que les piétons et cyclistes. À Montréal et à certaines intersections dûment identifiées, cette manœuvre est interdite.

Or pour les cyclistes, quitter une intersection avant les véhicules moteurs, non seulement rend le déplacement à vélo plus efficace, mais procure surtout un gain en termes de sécurité, le cycliste risquant moins de se retrouver dans l'angle mort d'un véhicule qui effectue un virage. C'est en partie ce qui a motivé l'autorisation, pour les cyclistes, de traverser les intersections lors des phases piétonnes des feux de circulation. Les avantages sont équivalents pour le virage à droite au feu rouge.



Virage à droite au feu rouge à Paris

La mesure du « tourne à droite cycliste » au feu rouge est généralisée à Paris et à Bruxelles⁹, et dans de plus en plus de villes françaises là où sont installés des panneaux M12. Elle est même étendue à d'autres manœuvres (tout droit ou virage à gauche¹⁰) à certaines intersections françaises. Le Danemark¹¹ la permet aussi par endroits. Dans tous ces cas, les projets pilotes ont démontré qu'il n'y avait aucune hausse des collisions.

Nous proposons donc que le virage à droite au feu rouge soit autorisé pour les cyclistes, même là où il demeure interdit aux autres véhicules, en particulier sur l'île de Montréal. Une proposition soutenue par la ville de Montréal¹² lors des consultations sur la sécurité routière de 2017.

⁹ L'avenir, novembre 2016, [Le panneau du tourne à droite cycliste devient obligatoire à Bruxelles: «Les vélos ne perdront plus 1/5e de leur temps au feu rouge»](#)

¹⁰ 20 minutes, mai 2016, [Après le tourne-à-droite, Paris teste le «tourne-à-gauche» dans le 10e arrondissement](#)

¹¹ Road.cc, janvier 2018, [Denmark cyclists allowed to turn right at red lights](#)

¹² Ville de Montréal, [Mémoire de la Ville de Montréal présenté à la Société de l'assurance automobile du Québec dans le cadre de la consultation publique sur la sécurité routière](#), page 21

2.1.4 : Faire des vélorues des espaces véritablement dédiés à la circulation des cyclistes

Affirmer la priorité des cyclistes sur les vélorues

Les dispositions sur la rue partagée et la vélorue introduites en 2018 dans le Code de la sécurité routière correspondent aux propositions de Vélo Québec. Il y a tout lieu de s'en réjouir, puisque les municipalités ont désormais tous les outils nécessaires pour revoir le partage de l'espace dans certaines rues. La fonction de transit automobile pourra y être reléguée au second plan, et ces rues pourront recouvrer et voir reconnues leurs fonctions sociales, de rencontre, de déambulation, de jeu, de lieu de vie.

En revanche, nous tenons à souligner la différence de traitement des usagers vulnérables selon que l'on se trouve dans une rue partagée ou une vélorue. Sans hésitation, le CSR prescrit la priorité des piétons dans la rue partagée :

« rue partagée » : tout ou partie d'un chemin public sur lequel la circulation piétonne est priorisée.

Dans la vélorue, par contre, la relation entre le mode actif et la circulation motorisée est plus timide :

« vélorue » : tout ou partie d'un chemin public sur lequel la circulation des cyclistes est favorisée.

Nous proposons donc qu'à l'instar de la priorité accordée aux piétons dans la rue partagée, la priorité soit également accordée aux cyclistes dans la vélorue, sans affaiblir en aucun temps la priorité des piétons aux intersections ou passages piétons. Nous y verrions une indication claire que les conducteurs de véhicules doivent, dans la vélorue, adopter le rythme des cyclistes et leur céder le passage.

Retirer l'exemption de distance raisonnable de dépassement sur les vélorues

L'article 496.3 du CSR se lit comme suit :

496.3 L'article 341 s'applique sur une rue partagée et une vélorue. Le conducteur d'un véhicule routier est toutefois dispensé de respecter la distance raisonnable prescrite s'il existe un espace suffisant pour lui permettre de dépasser ou de croiser un cycliste ou un piéton sans danger.

À notre avis, cette précision est en contradiction avec les modifications déjà apportées au CSR en 2016, qui définissent la distance raisonnable pour dépasser un cycliste, soit un mètre dans les rues à 50 km/h ou moins et un mètre et demi sur les routes excédant 50 km/h.

Bien que les vitesses maximales autorisées dans une rue partagée ou une vélorue soient respectivement limitées à 20 et 30 km/h, rien ne justifie qu'on accepte que les piétons et cyclistes y soient dépassés à une distance inférieure à un mètre. Même à faible vitesse, les piétons et cyclistes ont besoin d'un espace vital pour pouvoir éviter des obstacles. Il n'y a donc pas lieu d'affaiblir la portée de l'article 341 sur les vélorues.

En gardant à l'esprit le principe de prudence qui vise à protéger les plus vulnérables, le CSR devrait garantir aux personnes malentendantes, aveugles ou malvoyantes qu'elles ne se feront pas frôler de près et surprendre par des véhicules. Nous proposons donc la suppression de l'article 496.3.

2.3.5 : Inscrire le feu pour cyclistes dans le Code de la route et clarifier le comportement attendu

Des feux de circulation vélo ont vu le jour au fil des dernières années et se sont ajoutés aux intersections de voies cyclables, afin de clarifier le comportement attendu de la part des cyclistes, leur garantir des phases de traverse sans virage de véhicules leur coupant la voie, et exigeant de leur part de s'immobiliser pour permettre les virages véhiculaires sans conflits de trajectoire. C'est une excellente chose.

Cependant, avec l'introduction dans l'article 359 d'un alinéa permettant aux cyclistes de faire usage des phases piétonnes aux feux de circulation, il y a désormais une confusion à savoir si les cyclistes sont autorisés à traverser lors de la phase piétonne des feux de circulation, s'ils font également face à un feu vélo rouge.

Il y aurait donc lieu de clarifier dans le code de la sécurité routière si, en présence d'un feu vélo rouge, les cyclistes ont tout de même le droit de passer sur la phase piétonne.

Proposition 2.2 : Réviser la définition de bicyclette assistée

La démocratisation du vélo à assistance électrique (VAE) au Québec constitue une véritable révolution dont on ne peut que se réjouir, et qui mérite d'être soutenue et encouragée. Le VAE présente en effet un potentiel de transfert modal accru dont on aurait tort de se priver pour atteindre nos objectifs de mobilité durable et de réduction des gaz à effet de serre.

Cependant, l'arrivée massive de VAE et d'une foule d'autres engins de micromobilité dans les pistes cyclables et sentiers multifonctionnels ne se fait pas sans heurts. Les usagers-ères traditionnel·les de ces réseaux doivent apprendre à cohabiter avec une foule de nouveaux engins, sur des infrastructures qui n'ont jamais été pensées pour une telle variété d'usages. Cela pose des défis de sécurité réels, bien qu'encore difficiles à quantifier précisément par nos systèmes de collecte de données imprécis.

En particulier, la multiplication d'engins présentant toutes les caractéristiques de motocyclettes ou cyclomoteurs, mais pouvant prétendre répondre aux critères actuels de définition des VAE, suscite un sentiment d'insécurité dont témoignent les usagers-ères de voies cyclables.



Exemples de véhicules dotés de pédales afin de correspondre à la définition actuelle de bicyclette assistée

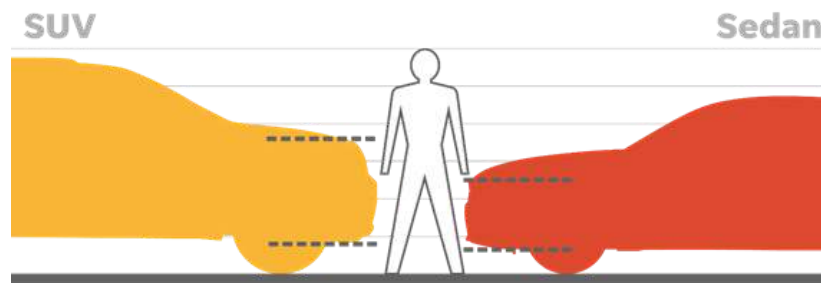
Alors que Transport Canada a annoncé dès février 2020 son intention d'abroger la définition fédérale de la bicyclette assistée, le Québec a trop tardé à saisir cette opportunité de réviser et resserrer la définition de VAE, afin prioritairement d'en exclure les engins de type motocyclette et cyclomoteur.. En date de février 2024, aucune nouvelle définition n'est encore officiellement proposée, et l'incertitude plane quant à la prochaine occasion de s'attaquer à ce flou juridique, qui nécessitera vraisemblablement de modifier à nouveau le Code de la sécurité routière.

Proposition 2.3 : Décourager l'acquisition des véhicules les plus dangereux

Il est désormais bien documenté que les camions légers et les VUS sont plus dangereux pour les usagers-ères vulnérables. Plus lourds, ils transfèrent davantage d'énergie en cas de collision; plus hauts, ils frappent les victimes au haut du corps et atteignent les organes vitaux plutôt que les jambes, au contraire des petits véhicules.

Size does matter

SUV front ends are taller, so they strike pedestrians higher on their bodies. That means they are more likely to kill a pedestrian than a car that would strike a person's leg.



Source : Detroit Free Press¹³

- Les camions légers sont deux à trois fois plus susceptibles de tuer un piéton en cas de collision¹⁴.
- Chaque vie sauvée à bord d'un camion léger se fait au prix de 4.3 vies perdues chez les piétons, motocyclistes et conducteurs d'auto¹⁵.
- Une augmentation de 1000 livres (450 kg) du poids de véhicule se traduit par une baisse de 40% des chances de survie dans une collision¹⁶.
- Une augmentation de 10 cm de l'avant d'un véhicule est associée à une augmentation de 22% du risque de décès en cas de collision avec un piéton¹⁷.

¹³ Detroit Free Press, juin 2018, [Death on foot: America's love of SUVs is killing pedestrians](#)

¹⁴ Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), [New study suggests today's SUVs are more lethal to pedestrians than cars:](#)

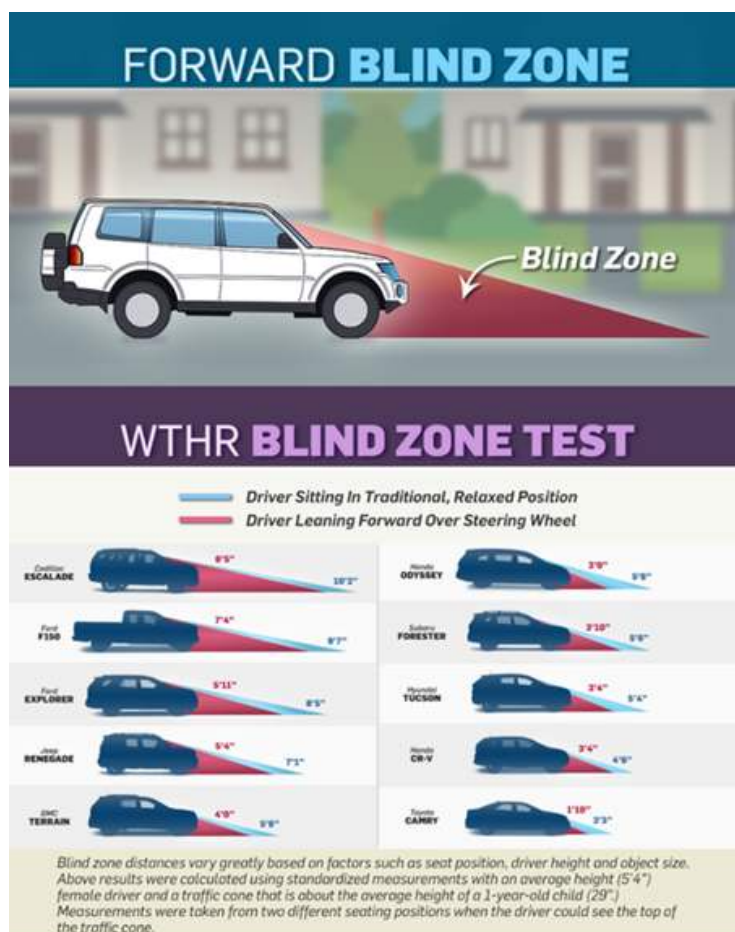
¹⁵ National Post, 31 juillet 2015, [Big cars kill: 'Monster' vehicles may make Canadians feel safer, but they're more likely to cause fatal collisions](#)

¹⁶ The Review of Economic Studies, Volume 81, Issue 2, April 2014, [Pounds That Kill: The External Costs of Vehicle Weight](#)

¹⁷ Economics of Transportation, Volume 37, 2024, [The effect of front-end vehicle height on pedestrian death risk](#)

→ Conduire un VUS plutôt qu'une auto classique augmente de 224 % la probabilité de causer une collision mortelle.

Leurs angles morts sont également considérablement plus grands que ceux des petits véhicules, ce qui les rend encore plus dangereux.



Source : 13 WTHR¹⁸

Or, depuis les années 1990, les ventes de camions légers et de VUS connaissent une croissance exponentielle. S'ils représentaient un véhicule neuf sur quatre en 1990, les VUS et camions légers comptent pour 71 % des nouveaux véhicules en 2021 (État de l'énergie au Québec, 2023).

¹⁸ WTHR, avril 2019, [13 Investigates: Millions of vehicles have unexpected, dangerous front blind zone](#)

Dans son projet de loi 39 sur la fiscalité municipale présenté en décembre 2023, le gouvernement a élargi la possibilité, pour les municipalités, d'imposer des taxes additionnelles sur l'immatriculation afin de financer le transport collectif et de moduler ces taxes selon des paramètres tels que le poids des véhicules. Il faut saluer ce pouvoir supplémentaire accordé aux municipalités pour encourager un virage vers la mobilité durable, dans une logique d'écofiscalité.

Cependant, nos objectifs collectifs de réduction des GES et d'amélioration de la sécurité routière justifieraient d'adopter une telle approche à l'échelle provinciale, à l'instar du *malus masse* annoncé par le gouvernement français¹⁹. C'est pourquoi nous recommandons que la Société de l'assurance automobile du Québec module le tarif des immatriculations des véhicules, comme elle le fait déjà sur la base des cylindrées, afin de :

- décourager l'achat de véhicules présentant plus de risques pour les usagers-ères de la route;
- inciter à l'achat de véhicules de plus petite taille, donc moins dangereux;
- faire porter aux propriétaires des véhicules les plus dangereux leur juste part de l'indemnisation des victimes de la route, compte tenu du risque accru qu'ils représentent.

¹⁹ Gouvernement français, [Taxe 2024 sur la masse en ordre de marche des véhicules de tourisme \(malus masse\)](#)

Orientation 3 : Mettre fin aux pratiques incompatibles avec la sécurité des usagers·ères non protégé·es

Proposition 3.1 : Abaisser la vitesse en agglomération de 50 km/h à 30 km/h

Un nombre croissant de municipalités ont choisi, ces dernières années, d'abaisser la limite de vitesse de 50 km/h à 30 km/h sur une grande partie de leur réseau routier. Répondant aux préoccupations de leurs citoyen·nes, ces municipalités font usage de la possibilité qui leur est offerte par l'article 626 du CSR de déroger à la vitesse par défaut de 50 km/h fixée dans l'article 328 :

*328. Sauf sur les chemins où une signalisation contraire apparaît et sans restreindre la portée de l'article 327, nul ne peut conduire un véhicule routier à une vitesse: [...]
4° excédant 50 km/h dans une agglomération, sauf sur les autoroutes;*

Or, cela exige de leur part des budgets conséquents pour installer l'affichage annonçant les vitesses maximales ainsi modifiées.

Par ailleurs, et de façon générale, le bien-fondé d'une vitesse de 50 km/h en milieu urbanisé est à reconsidérer à la lumière des données probantes de sécurité routière : alors que les chances de survie d'un piéton heurté à 50 km/h ne sont que de 20%, celles-ci montent à 90% à une vitesse de 30 km/h.

C'est ce qui amène l'Organisation mondiale de la santé à énoncer que « *Dans les zones urbaines à forte densité de population, de solides données factuelles montrent que même lorsque les routes et les véhicules sont bien conçus, il est impossible de garantir la sécurité de tous les usagers de la route lorsque les vitesses excèdent 30 km/h, vitesse dont on sait qu'elle est sûre.*



Basé sur WHO Health Organization (WHO) speed management manual.

C'est la raison pour laquelle dans les zones urbaines caractérisées par le mélange prévisible type d'usagers de la route (voitures, cyclistes, motocyclistes et piétons), la vitesse doit être limitée à 30 km/h à moins que de solides données probantes permettent d'envisager des limites de vitesse supérieures.»

On sait qu'un simple panneau de limite de vitesse ne suffit pas à obtenir un respect de la vitesse souhaitée. Mais d'une part, un changement global et bien communiqué de la vitesse en agglomération permettrait d'influencer la norme sociale de ce qui est considéré comme acceptable comme vitesse de circulation. D'autre part, les vitesses maximales permises influençant elles-mêmes les normes de conception routière, changer la vitesse par défaut en milieu urbain conduirait les gestionnaires de réseaux routiers à concevoir des routes compatibles avec des vitesses apaisées, en optant par exemple pour des largeurs de voies réduites. Alors que le MTMD s'apprête à mettre à la disposition des municipalités d'ici 2027 un Guide de conception des aménagements routiers en milieu municipal, il y a là une occasion unique d'adopter une approche systémique qui permettra de sécuriser les déplacements dans l'ensemble des milieux urbains du Québec.

Proposition 3.2 : Interdire le virage à droite au feu rouge pour les véhicules routiers

Le virage à droite au feu rouge (VDFR) a été autorisé sur l'ensemble du territoire québécois, à l'exception de l'île de Montréal, en 2003. Le bilan officiel suite à l'implantation de cette mesure, pour la période allant de 2003 à 2011, faisait état de 807 blessés légers, mais surtout, de 33 blessés graves et de 6 décès. Visiblement, cette mesure constitue un enjeu de sécurité pour les cyclistes et les piétons et le sujet a été abordé à plusieurs reprises dans le cadre des travaux de la Table québécoise de la sécurité routière (2005–2015).

Au-delà de ces accidents, c'est le sentiment d'insécurité et d'inconfort qui s'est accru chez les piétons et les cyclistes dans plusieurs circonstances. Le contexte dans lequel il faut examiner aujourd'hui le VDFR est qu'il s'inscrit tout à fait à l'encontre du mouvement actuel qui amène les municipalités à se doter de plans de mobilité durable ou de mobilité active et de favoriser les modes actifs et collectifs.

Par ailleurs, les bénéfices escomptés en termes de fluidité et d'économies de carburant ne se sont pas matérialisés : l'économie de carburant se chiffre à peine à 2.64 litres par an; le gain de temps, entre 3 et 16 secondes par jour²⁰.

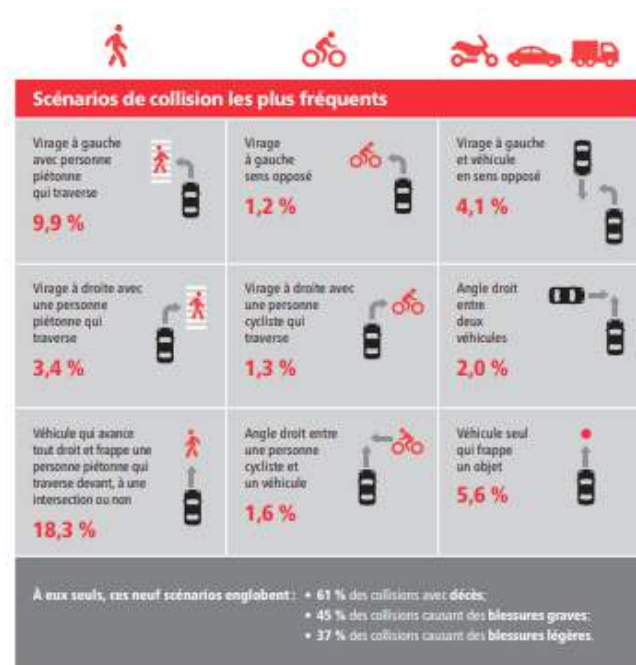
À l'heure où les véhicules éteignent automatiquement leurs moteurs après quelques secondes d'arrêt, et où les feux de circulation deviennent plus intelligents pour s'adapter aux flux réels de circulation, rien ne justifie les risques imposés aux usagers·ères non protégé·es.

Nous recommandons donc que soit interdit le virage à droite au feu rouge sur l'ensemble du territoire québécois ou, à défaut, dans l'ensemble des centres urbains, puisqu'on y retrouve la plus grande concentration de piéton·nes et cyclistes.

²⁰ La Presse, 16 décembre 2016, [Feu rouge au virage à droite](#)

Orientation 4 : Faire évoluer la norme sociale sur les comportements à risque

Vélo Québec tient à saluer les modifications apportées dans le projet de loi 48 afin d’harmoniser les sanctions pour les infractions mettant à risque les usagers-ères non protégé-es, et à rehausser le montant des amendes et les points d’inaptitude pour refléter la portée véritable de ces gestes pour les piéton·nes et les cyclistes. Il est encore trop fréquent que la priorité des piéton·nes ne soit pas respectée, en particulier aux passages piétons prioritaires aux intersections non-contrôlées par un arrêt ou un feu de circulation. Les manœuvres de virages sont également un haut lieu de conflit pour les piéton·nes et cyclistes : les scénarios de collision impliquant des virages à droite ou à gauche constituent ainsi 4 des 6 scénarios les plus fréquents impliquant les usagers-ères vulnérables à Montréal.



Scénarios de collisions mortelles ou avec blessés graves les plus fréquents à Montréal

Les nouvelles dispositions visant à faciliter le recours aux appareils de contrôle automatisé (systèmes de détection) étaient elles aussi attendues. Leur efficacité est bien documentée, notamment pour obtenir un ralentissement des vitesses de circulation conformément aux limites imposées et permettre une diminution du nombre de collisions, estimée au Québec à 29% pour les radars photo fixes et 28% pour les appareils de surveillance aux feux rouges²¹.

²¹ Transport Québec, [À propos des radars photo](#)

Proposition 4.1 : Planter suffisamment de systèmes de détection

Les systèmes de détection sont une addition bienvenue à l'arsenal de mesures d'encadrement qui permettent d'assurer le respect des règles de sécurité routière. Mais pour en tirer tous les bénéfices attendus, il faudra que ces systèmes soient déployés en nombre suffisant pour provoquer un vrai changement de paradigme. Actuellement, les appareils sont si peu nombreux que les automobilistes les plus aguerris en connaissent précisément la localisation, et peuvent les éviter sans changer leurs comportements sur le reste du territoire. À l'inverse, un taux de couverture optimal mettrait fin au sentiment d'impunité, en faisant planer le risque de sanction à chaque limite de vitesse excédée et à chaque feu rouge non respecté. Il est bien entendu qu'il ne pourra pas y avoir de système sur chaque rue, ni à chaque intersection, mais le Québec devrait néanmoins s'inspirer des meilleures pratiques. La France, qui compte un radar fixe par 10 000 véhicules, estime ainsi avoir sauvé 23 000 vies²². Le Québec, avec son objectif affiché de 250 appareils d'ici 2028, approchera plutôt du ratio d'un radar fixe par 33 000 véhicules²³, mais répartis sur un territoire bien plus vaste.

²² Ministère de l'Intérieur de la France, [Radars et baisse de la mortalité routière](#), Gouvernement de la France.

²³ Radio Canada, 21 août 2023, [Québec veut plus de radars photo, mais doit aussi revoir le traitement des constats](#)

Proposition 4.2 : Élargir les types d’infractions constatables par un système de détection

La demande pour les systèmes de détection sera grande de la part des municipalités qui souhaitent faire respecter leurs limites de vitesse et leurs feux de circulation. Il est aussi compréhensible que ces deux types d’infraction aient été ciblés spécifiquement dans le règlement proposé à l’article 37 du projet de loi.

Néanmoins, nous souhaitons attirer l’attention sur d’autres infractions fréquentes, qui mettent également en danger les usagers·ères non protégé·es et se produisent généralement à des points très précis du réseau. Dès lors que la technologie le permet, il faudra envisager d’élargir le recours aux systèmes de détection. Voici quelques exemples d’infractions auxquelles cela pourrait s’appliquer.

Non-respect d’un feu vert directionnel (Article 364)

Plusieurs intersections sont désormais dotées de feux comprenant une phase de flèche verte, autorisant la circulation en ligne droite, mais interdisant les virages. Ce phasage des feux de circulation a souvent pour objectif d’offrir aux piétons – et cyclistes, en présence d’une voie cyclable – une phase exclusive pour traverser l’intersection, sans risque de conflit avec des véhicules effectuant un virage. Cette stratégie est particulièrement justifiée compte tenu du fait que les virages à droite de véhicules constituent un des scénarios les plus fréquents de collisions entre cycliste et véhicule moteur. Elle fait donc désormais partie des meilleures pratiques d’aménagement et est largement déployée le long d’axes cyclables structurants comme le REV montréalais ou les corridors Vélocité de la ville de Québec.

Malheureusement, ces feux en forme de flèche, lorsqu’ils ne sont pas accompagnés également d’une flèche rouge interdisant le virage, sont très mal respectés. Les piétons et cyclistes, se croyant particulièrement protégés par leur phase exclusive, sont encore plus à risque lorsqu’un véhicule effectue un virage à l’encontre de la flèche verte.

Interdiction de virage à gauche

Les interdictions de virage à gauche peuvent être utilisées pour toutes sortes de raisons : pour limiter les conflits entre cyclistes et automobilistes le long d’un axe cyclable structurant; pour interdire en tout temps ou à certaines heures l’accès à une rue locale faisant partie de cheminements scolaires, etc. Au même titre que les feux verts directionnels, leur non-respect constitue un risque accru pour les usagers·ères dont la protection est visée.

Interblocage (Article 366)

L'interblocage met à risque les usagers-ères vulnérables, en entravant leurs cheminements, et en induisant des manœuvres de recul. Certaines intersections y sont particulièrement sujettes, il serait donc relativement facile de cibler les localisations les plus porteuses pour s'attaquer à ce comportement.

Immobilisation dans les voies réservées, dont les voies cyclables (Article 386)

Les bandes cyclables délimitées par du simple marquage au sol sont particulièrement victimes d'immobilisations intempestives, un phénomène accentué le long des rues commerçantes en raison des nombreux véhicules de livraison. Ces immobilisations interdites obligent les cyclistes à se déporter dans la voie de circulation générale, annulant la protection qu'est censée leur procurer la voie cyclable. La manœuvre peut être particulièrement dangereuse lorsqu'il s'agit d'un contresens cyclable, ce qui oblige le cycliste, souvent sans visibilité suffisante, à se déporter dans la voie en sens inverse de la circulation.

Proposition 4.3 : Hausser les sanctions pour la conduite sans permis de conduire

Nous appuyons la proposition de Piétons Québec de rehausser les sanctions en cas de conduite sans permis ou après un retrait de permis. Les amendes de 300 \$ à 600 \$ (conduite sans permis) ou de 1 500 \$ à 3 000 \$ (si le permis a été suspendu pour conduite avec des facultés affaiblies) ne reflètent pas la gravité de l'infraction.

Proposition 4.3 : Prévoir des sanctions administratives à partir de 0,05 d'alcoolémie

Nous appuyons également la recommandation de l'Association pour la santé publique du Québec d'imposer des sanctions pénales immédiates pour la conduite avec une d'alcoolémie supérieure à 0,05, à l'instar de toutes les autres provinces canadiennes. L'ASPQ rappelle que « les études montrent qu'entre 0,05 et 0,08, le risque de collision mortelle est de quatre à six fois supérieur ».

Proposition 4.5 : Assurer la mise à jour des connaissances des conducteurs·trices

Le Code de la sécurité routière est régulièrement mis à jour pour tenir compte des comportements les plus accidentogènes, des évolutions technologiques et des nouvelles pratiques d'aménagement du réseau routier. Ainsi, le CSR a connu plus d'une trentaine de versions au cours de la dernière décennie. Ainsi, en 2016, l'article 341 du CSR venait par exemple préciser ce qui était considéré comme une distance acceptable de dépassement d'un cycliste, soit 1 mètre sur les routes à 50 km/h ou moins, et 1.5 mètre sur les routes à vitesse supérieure.

D'autres modifications, bien qu'elles ne soient pas inscrites dans le CSR, touchent le programme d'éducation à la sécurité routière (PESR). Ainsi, en 2023, la technique de la « portière hollandaise », aussi appelée « ouverture pivot²⁴ » a fait son entrée dans la formation des nouveaux conducteurs, leur apprenant à ouvrir leur portière avec leur main opposée pour éviter de provoquer un emportierage envers un·e cycliste.

Or, quelle part des conducteurs québécois déjà en possession d'un permis de conduire ont été informés de ces changements? La SAAQ a, certes, soutenu Vélo Québec pour mener une campagne de sensibilisation sur l'emportierage et l'ouverture pivot, mais seule une partie de la population en capacité de conduire a ainsi pu être rejointe.

C'est pourquoi il serait pertinent d'offrir épisodiquement un rafraîchissement et une mise à jour de compétences pour les conducteurs, accompagnés d'une vérification de la bonne acquisition de ces compétences.

²⁴ Vélo Québec, 2023, [L'ouverture pivot pour éviter l'emportierage à vélo](#)

Orientation 5 : Sécuriser les déplacements autonomes des enfants dans leur milieu de vie

Le projet de loi 48 a fait de la sécurisation des zones scolaires une de ses principales priorités. Le décès tragique de la jeune Mariia Legenkovska a en effet mis en évidence le péril que courent les familles sur le chemin de l'école, en particulier lorsqu'elles se déplacent de façon active.

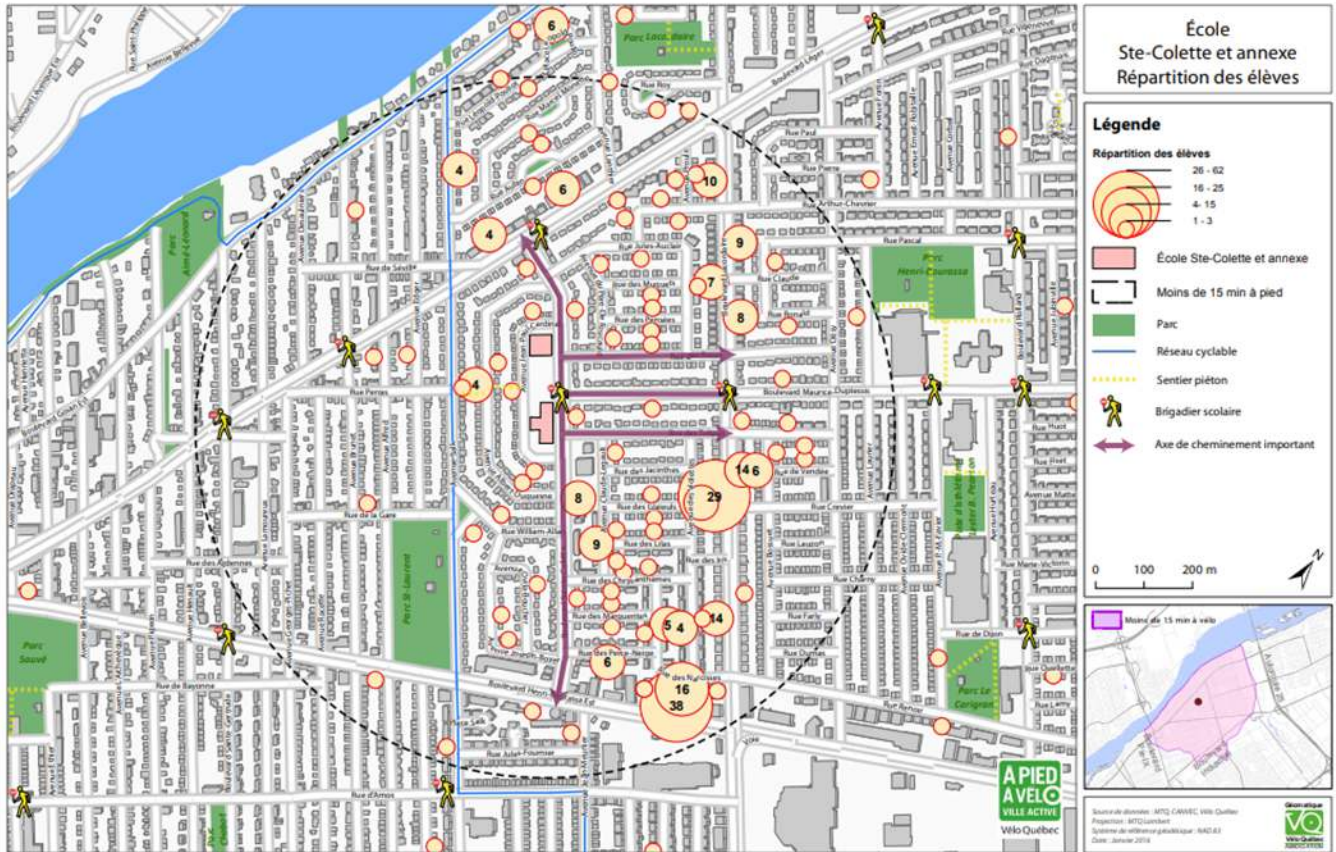
Nous saluons cette orientation et espérons voir se concrétiser rapidement les progrès sur le terrain. Une préoccupation demeure pour nous essentielle : le périmètre d'intervention des actions annoncées.

Proposition 5.1 : Sécuriser l'ensemble du cheminement scolaire

Le projet de loi 48 crée deux nouvelles dispositions touchant les zones scolaires :

- la réduction de 50 km/h à 30 km/h, par défaut, de la vitesse dans les zones scolaires
- l'obligation d'aménager la zone scolaire de façon sécuritaire, en tenant compte du guide produit par le ministère

Si nous saluons la pertinence de ces deux mesures, nous sommes préoccupés par le périmètre extrêmement restreint auquel elles s'appliquent. La zone scolaire se limitant aux rues et routes immédiatement adjacentes au terrain d'un établissement scolaire, il apparaît évident que celle-ci est loin de couvrir l'ensemble du cheminement scolaire des familles se déplaçant de façon active. Si l'on veut effectivement sécuriser les élèves et leurs parents, il faut considérer l'ensemble du trajet qu'ils ont à parcourir. Même les corridors scolaires officiellement signalés ne peuvent pas toujours être considérés comme représentatifs des trajets effectivement fréquentés par les familles. Une approche réellement systémique et systématique devrait donc partir de la réalité terrain. En cartographiant les codes postaux des élèves fréquentant un établissement scolaire, comme l'ont fait Vélo Québec et ses mandataires pour des centaines d'écoles primaires à travers la province, il est possible d'avoir un portrait concret des déplacements potentiels, et des axes à sécuriser en priorité.



Répartition des élèves de l'école Saint-Colette, Montréal-Nord

Bien que les déplacements à pied soient prioritaires, d'autant que dans les centres urbains, les écoles de quartier sont souvent à distance de marche des résidences des élèves, il faudra également faire le diagnostic des itinéraires cyclables sécuritaires proposés aux familles : il arrive encore malheureusement que des écoles interdisent tout simplement à leurs élèves de se rendre à l'école à vélo, craignant pour leur sécurité, et ce, même en présence de bandes cyclables sur la rue menant à l'école.

Nous proposons donc que la limite de vitesse de 30 km/h, et la sécurisation par des mesures d'apaisement de la circulation soient étendues à l'ensemble des cheminements empruntés par les familles pour se rendre à l'école.

Proposition 5.2 : Offrir à l'ensemble des enfants du primaire une éducation à la mobilité active

Toutes les études le montrent : les pratiques de mobilité relèvent avant tout d'habitudes qui sont forgées dès le plus jeune âge. En ciblant les plus jeunes, les actions en faveur d'une mobilité durable ont davantage de chance d'infuser afin d'entraîner des changements de comportement dans la durée, mais aussi d'agir sur les comportements des parents.

Les exemples étrangers le confirment : il faut des politiques et des actions qui ciblent la totalité d'une classe d'âge. En France, le dispositif *Savoir rouler à vélo* est doté d'une enveloppe étatique de 21M€ afin que, chaque année, 850 000 enfants soient formés à se déplacer à vélo en sécurité avant leur entrée au secondaire . En Finlande, le programme Finish School on the move implanté en 2012 a permis d'augmenter la proportion de jeunes atteignant le minimum de 60 minutes d'activité physique par jour de 15 à 30 % en valorisant notamment la marche et le vélo pour les déplacements quotidiens .

Au Québec, Vélo Québec opère depuis 2015 le programme *Cycliste averti*²⁵, qui outille les jeunes de cinquième et sixième année du primaire à se déplacer à vélo de façon autonome et sécuritaire. Alliant apprentissages théoriques, pratiques en milieu fermé et activités sur route, il se conclut par un examen individuel sur route et la remise d'un bulletin personnalisé. Au cours de l'année scolaire 2022-2023, ce sont quelque 6622 élèves qui ont bénéficié du programme. Pour sa part, Piétons Québec travaille à offrir plus largement le programme Piéton averti, pour enseigner les bons comportements à adopter pour les déplacements à pied.

Afin d'atteindre efficacement les objectifs gouvernementaux en matière de réduction des GES, de niveau d'activité physique minimum requis et de sécurité routière, le gouvernement du Québec gagnerait donc à mettre sur pied un programme national de promotion et d'éducation au transport actif (marche et vélo), qui vise les enfants du primaire pour leurs déplacements entre leur domicile et l'école, et qui soit doté des financements nécessaires pour couvrir d'ici 2027 l'ensemble d'une classe d'âge.

²⁵ Vélo Québec, [Cycliste averti](#)

Orientation 6 : Monitorer et indemniser les blessures de l'ensemble des usagers·ères de la route

Proposition 6.1 : Recueillir les données sur les blessures subies par les usagers·ères non protégé·es

Au Québec, les prises de décision relatives à la sécurité routière se basent pour l'essentiel sur les données de la Société de l'assurance automobile du Québec et sur la définition d'accident tel qu'inscrit dans la Loi sur l'assurance automobile, c'est-à-dire « tout événement au cours duquel un préjudice est causé par une automobile ». Cette définition très restrictive limite la compréhension de la sécurité routière et n'est pas entièrement représentative de la mission de la SAAQ, qui est plutôt de « protéger la personne contre les risques liés à l'usage de la route ». En effet, les blessures subies par les usagers·ères non protégé·es sans implication d'une automobile ne sont pas répertoriées dans les données d'accident, ce qui nous empêche de mesurer l'ampleur réelle des préjudices subis sur la route et conséquemment, d'adopter des moyens et stratégies afin de limiter ces préjudices. Une étude ontarienne a ainsi récemment révélé que seules 8% des collisions impliquant des piétons et cyclistes sont effectivement captées par les données policières²⁶.

Lors de l'étude du projet de loi 22, en 2022, Vélo Québec et Piétons Québec ont mis en évidence cet angle mort de nos stratégies de sécurité routière, ce qui a mené à la création d'un groupe de travail à la SAAQ, mandaté pour estimer la réelle ampleur des accidents n'impliquant pas d'automobile.

Nous réitérons ici l'importance de voir aboutir ces travaux, mais surtout de se doter de stratégies de collecte de données pour pouvoir monitorer ces préjudices dans les années à venir.

²⁶ CBC News, 15 janvier 2024, [More cyclists and pedestrians hurt in Toronto than police data captures, study suggests](#)

Proposition 6.2 : Élargir l'indemnisation à l'ensemble des victimes de la route, même sans implication d'une automobile

À l'occasion du projet de loi 22 modifiant la Loi sur l'Assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions, Vélo Québec a plaidé pour une indemnisation universelle des victimes de la route, même en l'absence d'implication d'un véhicule moteur²⁷.

Nous notions en effet que les dispositions actuelles avaient pour effet de priver plusieurs victimes de la route de toute forme d'indemnisation suite à une collision leur occasionnant des préjudices :

- Les cyclistes qui ne peuvent faire la preuve qu'un véhicule moteur a bel et bien été impliqué dans la collision²⁸;
- Les cyclistes victimes d'emportierage, à qui les policiers soutiennent encore fréquemment, et erronément, que leur accident n'en est pas un au sens de la loi, car le véhicule n'était pas en mouvement;
- Les cyclistes victimes de collision avec un autre cycliste²⁹;
- Les victimes de collision piéton/cycliste, qui peuvent être suffisamment graves pour occasionner des blessures graves, voire le décès du piéton ou du cycliste³⁰;
- Les victimes de collision avec un cyclomoteur erronément associé à un vélo à assistance électrique (VAE)³¹ - ajoutant au préjudice de ne pas avoir resserré suffisamment les règles autour des VAE, comme souligné plus haut.

Alors que le Fonds d'indemnisation de la SAAQ affichait dans les dernières années d'importants surplus budgétaires, que les Québécois bénéficient depuis 3 ans d'un congé de contribution d'assurance sur le paiement de leur permis de conduire, et que 9 cyclistes sur 10 sont également titulaires d'un permis de conduire, nous sommes convaincus qu'élargir le régime d'indemnisation de la SAAQ à l'ensemble des victimes de la route est un choix de société en phase avec nos orientations gouvernementales en sécurité routière, activité physique et mobilité durable.

²⁷ Vélo Québec, mars 2022, [Projet de loi 22 modifiant la Loi sur l'Assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions – Le commentaire de Vélo Québec](#)

²⁸ La Facture, épisode du 19 octobre 2021, [Accident de vélo et la SAAQ](#)

²⁹ Radio Canada, 29 juin 2021, [Berri et Ontario, une intersection jugée dangereuse pour les cyclistes](#)

³⁰ Radio Canada, 24 mai 2020, [Mort d'un cycliste entré en collision avec un piéton](#)

³¹ Le Devoir, 16 octobre 2023, [Une cycliste dénonce la présence de scooters électriques sur les pistes](#)