
Mémoire

du



du



Présenté à la

Société de l'assurance automobile du Québec

Dans le cadre de la consultation publique

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : ÇA NOUS CONCERNE TOUS!

3 mars 2017

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE	3
INTRODUCTION ET MISE EN CONTEXTE	4
AMÉNAGEMENT, SIGNALISATION ET ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES.....	8
Aménagement urbain et périurbain : consulter pour plus de sécurité	8
Partage de la route sécuritaire	11
Largeur minimale des voies de circulation	16
Accotements pavés	17
Voies réservées aux autobus	18
Signalisation.....	21
Entretien des infrastructures routières	22
PIÉTONS ET CYCLISTES.....	22
Sensibilisation	22
Signalisation.....	24
Aménagements cyclables	25
JEUNES CONDUCTEURS ET ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	26
Sensibilisation en milieu scolaire	26
Restrictions possibles à la conduite d'un autobus	27
VÉHICULES LOURDS.....	28
Santé des conducteurs	28
Distractions au volant	28
Défectuosités mineures et majeures	30
Sécurité des véhicules	33
Vérifications régulières et obligatoires	34
Publications des dérogations aux lois ou aux règlements	34
Formation	34
Passages à niveau	35
CONCLUSION	36

PRÉAMBULE

Le Conseil provincial du secteur du transport terrestre (CPSTT) du Syndicat canadien de la fonction publique au Québec (SCFP-Québec) représente plus de 7100 travailleuses et travailleurs de l'industrie du transport de passagers. De ce nombre, plus de 5800 membres du CPSTT sont sur la route chaque jour au volant d'un autobus urbain ou interurbain.

À titre de conducteurs professionnels, ils souhaitent apporter un éclairage pertinent sur la sécurité routière dans le cadre de la consultation publique que tiennent la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Le CPSTT est le plus important regroupement syndical de l'industrie du transport urbain au Québec et nos membres sont bien placés pour connaître les limites sécuritaires et les dangers de la route.

Le CPSTT représente en effet les chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro, personnel de bureau, technique et professionnel de la Société de transport de Montréal (STM), du Réseau de transport de Longueuil (RTL) et de la Société de transport de Laval (STL). Il compte également parmi ses membres les chauffeurs d'autobus des Sociétés de transport de Sherbrooke (STS), Trois-Rivières (STTR) et Saguenay (STS). Le SCFP représente aussi plus de 400 conductrices et conducteurs d'autobus sur les banlieues nord et sud de Montréal qui font partie de conseils intermunicipaux de transport. Enfin, le CPSTT regroupe les travailleuses et travailleurs des centres d'appels des sociétés de transport ainsi que le personnel administratif du Conseil intermunicipal de transport du Sud-Ouest (CITSO).

Le CPSTT est appuyé par le SCFP-Québec dans ses revendications. Avec ses 110 000 membres, c'est le plus important affilié de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ). Le SCFP-Québec est présent partout dans la province et œuvre dans les 10 secteurs d'activité suivants :

- Affaires sociales
- Communications
- Éducation
- Énergie
- Municipalités
- Secteur mixte
- Sociétés d'État et organismes publics
- Transport aérien
- Transport urbain
- Universités

INTRODUCTION ET MISE EN CONTEXTE

Le CPSTT formule dans les pages qui suivent des commentaires et des recommandations sur plusieurs des thèmes proposés par le document de consultation *La sécurité routière : ça nous concerne tous!*

Nous avons abordé ces thématiques en ayant en tête que le ministre des Transports est « ... à la recherche de nouvelles pistes de solution pour continuer d'améliorer le bilan routier¹. » et ainsi rapprocher le Québec des pays les plus performants en cette matière. La sécurité routière étant un enjeu majeur de santé publique², nous sommes d'avis que les nouvelles politiques et les modifications au *Code de la sécurité routière* qui découleront de la consultation devraient permettre un partage de la route qui soit sécuritaire pour tous, y compris les usagers les plus vulnérables (enfants, personnes âgées, piétons, cyclistes, etc.).

L'amélioration du bilan routier au cours des dernières années ne doit pas faire perdre de vue que les acquis sont fragiles³, surtout que les habitudes de transport des Québécoises et Québécois se transforment. Davantage de résidants des milieux urbains optent maintenant pour le transport en commun⁴ et le transport actif⁵ pour se rendre au travail. Ils répondent ainsi aux appels répétés lancés par les scientifiques (INSPQ), divers organismes (Vélo Québec, entre autres), des partis politiques (Projet Montréal, notamment) et le gouvernement du Québec⁶ pour combattre les problèmes environnementaux et de santé causés par l'utilisation de véhicules moteurs et la sédentarité.

Cet engouement est positif, mais il signifie également que de véritables mesures de partage de la route s'imposent. On remarque particulièrement « une croissance importante des modes de

¹ SAAQ, *La sécurité routière : ça nous concerne tous!*, Document de consultation publique, p. 3.

² *Idem*, p. 9.

³ Op. cit., note 1.

⁴ Entre 2008 et 2013, les déplacements en transport collectif ont connu une hausse annuelle moyenne de 1,9 % dans la grande région de Montréal et représentent 23 % des déplacements effectués à bord d'un véhicule moteur, selon AMT et al., *L'enquête origine-destination 2013 – La mobilité des personnes dans la région de Montréal – Faits saillants*, p. 24 et 25. Dans les autres villes, les données des recensements montrent que Trois-Rivières est la seule ville disposant d'une société de transport où la proportion d'utilisateurs du transport en commun a baissé entre 2006 et 2011. Voir Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages, Proportion des ménages utilisant l'automobile, le camion ou la fourgonnette, le transport en commun, marchant ou utilisant la bicyclette pour se rendre au travail, régions métropolitaines de recensement, 2006* : <https://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/as-sa/99-012-x/2011003/tbl/tbl1b-fra.cfm> et Voir Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages, Proportion des ménages utilisant l'automobile, le camion ou la fourgonnette, le transport en commun, marchant ou utilisant la bicyclette pour se rendre au travail, régions métropolitaines de recensement, 2011* : <https://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/as-sa/99-012-x/2011003/tbl/tbl1a-fra.cfm>.

⁵ Entre 2008 et 2013, les déplacements actifs ont augmenté en moyenne de 1,8 % par année dans la grande région de Montréal, selon AMT et al., *L'enquête origine-destination 2013 – La mobilité des personnes dans la région de Montréal – Faits saillants*, p. 25.

⁶ Voir notamment : Québec, *Politique sur le vélo*, édition révisée, septembre 2008, *Loi instituant le Fonds pour la promotion des saines habitudes de vie*, chapitre F-4.0021; et Patrice Bergeron, *Le premier ministre Philippe Couillard devra rendre des comptes à la COP22*, La Presse canadienne, 11 novembre 2016.

transports actifs au centre de Montréal⁷ » et la bicyclette comme moyen de transport gagne aussi en popularité partout au Québec. Le nombre de cyclistes utilitaires a doublé en 15 ans dans la province pour atteindre 1,2 million, soit 40 % des cyclistes⁸. Cette proportion grimpe à 55 % dans les grandes villes de Montréal, Québec, Sherbrooke et Longueuil⁹.

Dans certains arrondissements de Montréal, comme Villeray (6,4 %) et Le Plateau-Mont-Royal (10,8 %), la concentration de cyclistes atteint un niveau équivalent à celui de villes européennes comme Helsinki (Finlande), Stockholm (Suède) ou Vienne (Autriche)¹⁰. Des initiatives d'aménagement urbain comme celle mise de l'avant sur l'avenue Laurier, dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, semblent aussi encourager les déplacements à vélo. En 2016, « Plus de 450 000 passages ont été enregistrés sur la bande cyclable, de juin à septembre. C'est 90 000 passages de plus qu'en 2015 et 38 000 de plus qu'en 2014¹¹. »

Il faut ajouter à cela que la Ville de Montréal a mis en place, il y a un peu plus d'un an, un bureau de projet qui se consacre à la réalisation de mesures préférentielles pour les autobus et les vélos. Ses réalisations incluent des sas vélo et « Des projets pilotes permettant la cohabitation sécuritaire bus/vélo dans les voies réservées¹²... » Ailleurs au Québec, de nombreuses voies réservées et pistes cyclables ont fait leur apparition.

De tels aménagements, jumelés à une jeune génération qui semble moins attachée à la voiture, font en sorte que le recours à la marche et au vélo risque d'augmenter au cours des prochaines années. Selon l'analyse des tendances faite par l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), le pourcentage de Québécois qui effectuent leurs déplacements quotidiens en vélo ou à pied pourrait même atteindre plus de 17 % en 2020¹³.

En parallèle à ces données, le bilan routier semble montrer des signes d'amélioration, avec une baisse des accidents mortels impliquant des piétons et des cyclistes entre 2014 et 2015. Il ne faut toutefois pas perdre de vue que le nombre total de victimes a augmenté pendant la même période et n'a que légèrement baissé depuis 5 ans (diminution de 6,4 %) ¹⁴.

⁷ AMT et al., *L'enquête origine-destination 2013 – La mobilité des personnes dans la région de Montréal – Faits saillants*, p. 26.

⁸ Vélo Québec, *État du vélo au Québec – en 2015*, mai 2016, p. 10.

⁹ Vélo Québec, *État du vélo au Québec – en 2015*, mai 2016, p. 10.

¹⁰ Vélo Québec, *État du vélo au Québec – en 2015*, mai 2016, p. 15.

¹¹ Métro, *Nombre record de cyclistes enregistrés sur Laurier*, 11 octobre 2016 : <http://journalmetro.com/local/le-plateau-mont-royal/actualites/1034443/nombre-record-de-cyclistes-enregistres-sur-laurier/>

¹² Montréal, *Transport actif et collectif : La Ville de Montréal annonce la création d'un bureau de projet dédié à la réalisation de projets de mesures préférentielles pour les autobus et les vélos*, 18 novembre 2015 : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,42657625&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=25981.

¹³ INSPQ, *Mémoire concernant la Politique québécoise de mobilité durable – Des interventions pour favoriser le transport actif et la pratique d'activité physique*, Direction du développement des individus et des communautés, juin 2013, p. 7.

¹⁴ SAAQ, *Bilan routier 2015*, p. 8 à 11.

Par ailleurs, des accidents mortels comme celui de la cycliste Mathilde Blais, en 2014, rappellent que la cohabitation entre les cyclistes et les véhicules lourds comporte des dangers et que la coopération des autorités et de tous les usagers de la route est nécessaire pour améliorer la sécurité dans une optique de partage de la route.

Le coroner Paul G. Dionne avait d'ailleurs conclu dans son rapport sur ce décès que l'accident était évitable et recommandait « ... à l'Union des municipalités du Québec de favoriser, dans l'aménagement urbain, des corridors de circulation sécuritaire pour les vélos; bien entendu, les artères principales doivent être la priorité¹⁵. »

Les membres du CPSTT sont interpellés par de tels événements, car ils travaillent chaque jour au volant de véhicules lourds qui, en plus de transporter des passagers, côtoient un nombre croissant d'usagers vulnérables dans un environnement qui n'est pas toujours propice. Le risque de blesser ou même tuer un piéton ou un cycliste est bien réel, et pour nos membres, peu importent les statistiques, une victime de la route est toujours une victime de trop. C'est sans compter que le conducteur d'un véhicule lourd impliqué dans un accident avec un usager vulnérable – on l'oublie trop souvent – est lui aussi une victime.

C'est ce qui a conduit les chauffeurs d'autobus membres du CPSTT à appuyer le projet de loi n° 100¹⁶ qui prévoyait un amendement à l'article 341 du CSR portant sur la distance minimale à respecter pour dépasser un cycliste dans la même voie de circulation¹⁷. Le CPSTT a également déposé deux pétitions au cours des dernières années pour réclamer du gouvernement des modifications au *Code de la sécurité routière*. Ces pétitions avaient un double objectif : protéger les usagers vulnérables (cyclistes, planchistes, aides à la mobilité motorisées (AMM), etc.) en leur interdisant d'utiliser les voies réservées aux autobus et assurer la fluidité du transport en commun.

Après le deuxième dépôt, le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports de l'époque, Jacques Daoust, a indiqué que son ministère était « ... sensibilisé au fait que la présence de voies réservées aux autobus peut susciter, chez d'autres utilisateurs de la voie publique, des questionnements quant à l'endroit où ils doivent circuler¹⁸. » Il ajoutait que la

¹⁵ Paul G. Dionne, *Rapport d'investigation du coroner dans le décès de Mme Mathilde Blais*, Gatineau, 25 août 2014.

¹⁶ CPSTT, *Intervention dans le cadre de la Consultation particulière et auditions publiques sur le projet de loi n° 100 – Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi*, Montréal, 26 mai 2016.

¹⁷ CSR, art. 341 : « Le conducteur d'un véhicule routier ne peut dépasser une bicyclette 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 la bicyclette lors de la manoeuvre.

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. [notre soulignement]

¹⁸ Jacques Daoust, Lettre au leader parlementaire du gouvernement ayant pour objet : *Pétitions relatives à l'interdiction aux cyclistes, utilisateurs d'aides à la mobilité motorisées et de planchistes dans les voies réservées*, Québec, 22 mars 2016, p. 1.

prochaine révision du CSR permettrait d'encadrer davantage la place des cyclistes « ... et celle des autres usagers vulnérables par rapport aux voies réservées¹⁹. »

Depuis, le gouvernement du Québec a été remanié et une consultation plus large a été lancée par le nouveau ministre des Transports, Laurent Lessard, qui espère déposer « en 2017 un projet de loi bonifié et plus porteur en matière de sécurité routière²⁰ ».

C'est dans cette perspective que le CPSTT formule dans ce mémoire des recommandations ayant pour but de mettre en place les conditions gagnantes d'une cohabitation sécuritaire de tous les usagers du réseau routier pour les années à venir. Nos commentaires portent principalement sur les aménagements et la sensibilisation nécessaires à la sécurité des usagers vulnérables que sont les piétons et les cyclistes, ainsi que sur diverses modalités touchant la sécurité des véhicules lourds et leurs conducteurs.

¹⁹ Jacques Daoust, *Lettre au leader parlementaire du gouvernement ayant pour objet : Pétitions relatives à l'interdiction aux cyclistes, utilisateurs d'aides à la mobilité motorisées et de planchistes dans les voies réservées*, Québec, 22 mars 2016, p. 2.

²⁰ La Presse, *La réforme du Code de la sécurité routière encore reportée*, 17 novembre 2016 : <http://www.lapresse.ca/actualites/politique/politique-quebecoise/201611/17/01-5042610-la-reforme-du-code-de-la-securite-routiere-encore-reportee.php>.

AMÉNAGEMENT, SIGNALISATION ET ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Aménagement urbain et périurbain : consulter pour plus de sécurité

La rue n'est plus uniquement le terrain de jeu des automobilistes. Depuis la dernière réforme majeure du *Code de la sécurité routière*, les habitudes de vie des Québécoises et Québécois ont bien changé et la priorité du gouvernement devrait être de favoriser un partage de la route sécuritaire, que ce soit par le biais de la réforme du CSR ou d'autres mesures législatives et réglementaires.

Les conductrices et conducteurs d'autobus que nous représentons estiment à ce sujet qu'avec l'augmentation du transport en commun et actif (marche et vélo), des aménagements routiers bien pensés sont plus que jamais un gage de sécurité et d'efficacité dans la cohabitation routière.

Nous recommandons donc que les villes, les municipalités régionales de comté (MRC) et les agences métropolitaines de transport consultent les sociétés et les entreprises privées de transport qui desservent leur territoire avant toute modification à l'aménagement urbain. De cette façon, les citoyens seraient assurés que les changements apportés à leurs rues et leurs routes sont adaptés à la taille des autobus et des véhicules susceptibles d'intervenir sur le territoire en situation d'urgence.

Il est arrivé trop souvent, dans le passé, que des modifications soient faites par une ville et que l'on se rende compte, après coup, que les travaux avaient été mal pensés. À Sherbrooke, le Service de la voirie a ainsi construit une saillie de trottoir ne permettant pas à l'autobus de s'arrêter en entier le long du trottoir. La configuration de l'intersection visait probablement l'apaisement de la circulation, mais elle forçait du même coup les chauffeurs d'autobus à s'immobiliser en biais pour prendre et déposer leurs passagers. Les autobus bloquaient ainsi la voie de droite du boulevard de l'Université – où la limite de vitesse est de 70 kilomètres à l'heure –, à quelques centaines de mètres seulement d'une entrée de l'autoroute 410, soit à l'endroit même où bon nombre d'automobilistes se rabattent dans cette voie.

PHOTO 1 – Aménagement empêchant l'autobus de s'immobiliser le long du trottoir



Source : Google Maps, boulevard de l'Université, Sherbrooke, en face de l'école secondaire du Triolet : <https://www.google.ca/maps/@45.3803325,-71.9439292,3a,75y,303.04h,94.14t/data=!3m6!1e1!3m4!1sZXxHNX873xNhGIINW8Veg!2e0!7i13312!8i6656>

Le trottoir à gauche de l'abribus a par la suite été rallongé et l'arrêt d'autobus déplacé vers la gauche, ce qui permet maintenant aux chauffeurs d'effectuer leur travail de façon sécuritaire pour les passagers et les autres usagers de la route. Était-ce si compliqué pour la Ville de consulter la STS avant de concevoir ou de réaliser le réaménagement de l'intersection?

PHOTO 2 – Réaménagement de l'arrêt inadéquat montré sur la photo 1



Source : Google Maps, boulevard de l'Université, Sherbrooke, en face de l'école secondaire du Triolet : <https://www.google.ca/maps/@45.3801335,-71.9442834,3a,75y,339.81h,89.99t/data=!3m6!1e1!3m4!1sxTWAuwpWpdguUFJbOApmVQ!2e0!7i13312!8i6656>

Nous remarquons que lorsque les sociétés de transport sont consultées sur les réaménagements routiers, des problématiques relatives aux piétons et aux cyclistes sont généralement soulevées. Il faut dire que les passagers des autobus sont aussi des piétons et que les cyclistes sont souvent en interaction avec les autobus en raison de l'obligation qui leur est faite de circuler à l'extrême droite de la chaussée. Cela fait des sociétés de transport des experts pour identifier les risques que comportent les aménagements routiers et trouver des façons de faire qui permettent d'améliorer la sécurité des usagers vulnérables.

C'est ce qui est arrivé lorsque la STM et le comité de santé et sécurité de la section locale SCFP 1983 ont été impliqués dans le projet de réaménagement urbain de la station de métro Vendôme, dans l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, à Montréal. La piste cyclable que la Ville projetait aménager entre les deux voies de circulation a été déplacée du côté nord du boulevard de Maisonneuve Ouest pour éviter le danger que représentaient les nombreux autobus qui auraient croisé le chemin des cyclistes chaque jour en desservant la station.

Photo 3 – Piste cyclable en face de la station de métro Vendôme (à gauche)



Source : Google Maps, boulevard de Maisonneuve aux abords de la station de métro Vendôme, à Montréal :

[https://www.google.ca/maps/@45.4747404,-](https://www.google.ca/maps/@45.4747404,-73.6035068,3a,37.5y,215.67h,94.92t/data=!3m6!1e1!3m4!1sT2ljl5g7QNFjONdDK0iFg!2e0!7i13312!8i6656!6m1!1e1)

[73.6035068,3a,37.5y,215.67h,94.92t/data=!3m6!1e1!3m4!1sT2ljl5g7QNFjONdDK0iFg!2e0!7i13312!8i6656!6m1!1e1](https://www.google.ca/maps/@45.4747404,-73.6035068,3a,37.5y,215.67h,94.92t/data=!3m6!1e1!3m4!1sT2ljl5g7QNFjONdDK0iFg!2e0!7i13312!8i6656!6m1!1e1)

RECOMMANDATION N° 1

Que le gouvernement oblige les municipalités, les MRC et les agences métropolitaines de transport à consulter les sociétés de transport et les transporteurs privés qui œuvrent sur leur territoire avant la réalisation de tout projet d'aménagement ou de réaménagement urbain ou périurbain.

Partage de la route sécuritaire

Le projet de loi n° 122, actuellement à l'étude à l'Assemblée nationale, prévoit que le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification du territoire ne pourra plus désavouer une décision d'une municipalité concernant les limites de vitesse sur son territoire. Le SCFP-Québec s'est opposé à cette disposition, car si elle est adoptée, aucun mécanisme ne permettra au ministère des Transports de faire contrepoids à une ville ou une municipalité qui prendrait une décision ayant un impact sur l'efficacité du transport en commun.

Par ailleurs, il ne revient pas selon nous au ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, mais bien au ministre des Transports, de déterminer quelles modifications doivent être apportées au CSR pour assurer le bien-être et la sécurité des citoyens sur nos rues et nos routes. La SAAQ tient d'ailleurs la présente consultation publique sur la sécurité routière à la demande du ministre des Transports, Laurent Lessard. C'est donc ce dernier qui disposera de toutes les informations utiles pour prendre des décisions éclairées sur les changements législatifs et réglementaires nécessaires pour assurer la sécurité des citoyens au terme de cette consultation.

Ajoutons à cela que la décentralisation semble avoir des limites en matière de sécurité routière. Comme ce sont présentement les municipalités qui décident des aménagements qui sont faits sur leur territoire²¹, l'espace disponible et la configuration mise en place pour les différents usagers varient d'une ville à l'autre et, parfois même, d'un quartier à l'autre. Il y a bien des normes proposées par le ministère des Transports²², mais ces dernières ne sont pas obligatoires²³. Comme le constate l'INSPQ :

« Bien qu'il existe certaines normes au Québec, on constate des variations importantes de la sécurité des réseaux cyclables existants. Cette situation est due en partie au fait que les normes québécoises sont volontaires et que les aménagements effectués par les municipalités se sont étalés sur plus de 25 ans²⁴. »

Il est vrai que chaque municipalité est différente et qu'une solution « one size fits all » pourrait ne pas convenir à toutes les situations. Par contre, le CPSTT croit qu'il serait possible pour le gouvernement de mettre en place des normes nationales obligatoires inspirées de modèles reconnus afin que tous les nouveaux aménagements routiers soient conçus pour accueillir une variété d'usagers de la route, en toute sécurité. Pour les travaux de réaménagement de

²¹ Ville de Montréal, *Règlement sur la circulation et le stationnement*, C-4.1, art. 3 (1) : « Le comité exécutif peut, par ordonnance : 1^o établir des voies réservées aux catégories de véhicules routiers qu'il détermine, des voies cyclables, des voies piétonnières, des voies à sens unique; ».

²² MTQ, *Tome I – Conception routière*, Publications du Québec.

²³ INSPQ, *Les aménagements cyclables : un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité*, Direction développement des individus et des communautés, avril 2009, p. 1.

²⁴ INSPQ, *Les aménagements cyclables : un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité*, Direction développement des individus et des communautés, avril 2009, p. 1.

l'environnement bâti, ces normes nationales devraient prévoir différentes alternatives tout aussi efficaces pour écarter le danger. Il faut mettre un terme à la cacophonie actuelle qui rend certaines configurations dangereuses ou difficiles à décoder – même pour des conducteurs professionnels!

Des normes imposées par voie législative, comme c'est le cas en matière de signalisation, contribueraient également à une plus grande uniformité et une meilleure prévisibilité des configurations routières, ce qui favoriserait des déplacements sécuritaires. Afin que les rues et les routes soient conviviales pour le plus grand nombre d'usagers, le gouvernement pourrait s'inspirer du programme *Complete Streets*²⁵, comme l'a fait le ministère des Transports de l'Ontario pour son guide d'aménagement visant le transport en commun et l'intermodalité²⁶. L'INSPQ avait aussi recommandé ce programme au gouvernement du Québec lors de sa consultation sur la mobilité durable, en 2013²⁷.

Finalement, des normes nationales pourraient mettre en lumière les configurations qui comportent des dangers et qui sont à éviter. C'est notamment le cas à notre avis sur cette rue de l'arrondissement Verdun, à Montréal, où les saillies de trottoir visant à assurer la sécurité des piétons entravent la chaussée désignée. Les cyclistes sont donc obligés, pour les contourner, de se déplacer vers les véhicules moteurs – notamment les autobus du circuit 107 de la STM qui empruntent cette rue.

PHOTO 4 – Aménagement routier inadéquat pour les cyclistes, rue Verdun, à Montréal



Source : Google Maps, intersection rue Verdun et 6^e avenue, à Verdun : <https://www.google.ca/maps/@45.4558523,-73.5719646,3a,75y,180h,90t/data=!3m6!1e1!3m4!1s10Gu9V2qkEPIEkBuj46vA!2e0!7i13312!8i6656>

²⁵ Complete Streets for Canada : <http://completestreetsforcanada.ca/>

²⁶ Ontario, Ministry of Transportation, *Transit-Supportive Guidelines*, 2012.

²⁷ INSPQ, *Mémoire concernant la Politique québécoise de mobilité durable*, juin 2013.

Le CPSTT constate aussi que des bandes ou des pistes cyclables bidirectionnelles aménagées en bordure de la chaussée sont encore en place alors qu'elles ne font plus partie des recommandations du ministère des Transports (MTQ) depuis... plus de 20 ans!

PHOTO 5 – Piste cyclable bidirectionnelle à l'angle des rues Berri et Ontario, à Montréal



Source : Google Maps, rue Berri à l'angle de la rue Ontario, à Montréal : https://www.google.ca/maps/@45.5169097,-73.5645984,3a,45y,305.12h,82.97t/data=!3m6!1e1!3m4!1svZ_HC8O0ksy6DtTFs37pFA!2e0!7i13312i8i6656!6m1!1e1.

Il a en effet été prouvé que cette configuration est dangereuse. Nous sommes donc d'avis que l'on devrait les éliminer progressivement, soit au fur et à mesure que des travaux de voirie sont réalisés²⁸ :

« La circulation des cyclistes en sens inverse de la circulation automobile entraîne de nombreux conflits entre usagers et des problèmes de visibilité. Selon Watchtel et Lewinton (1994) et Ljungber (1989), circuler sur ce type de voie cyclable augmente les risques de blessures de trois à douze fois, particulièrement aux intersections. **Ces voies cyclables bidirectionnelles sont déconseillées par toutes les sources consultées** (Vélo Québec, 2003; C.R.O.W., 2007; Clarke et Tracy, 1995; American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO), 1999; Landis, Vattikuti et Brannick, 1997)²⁹. »

[caractères gras dans le texte original]

Les bandes cyclables unidirectionnelles à contresens de la circulation sur une rue à sens unique posent le même problème selon l'INSPQ :

²⁸ Sauf dans les cas où toutes les autres configurations possibles sont plus dangereuses, comme c'était le cas aux abords du métro Vendôme.

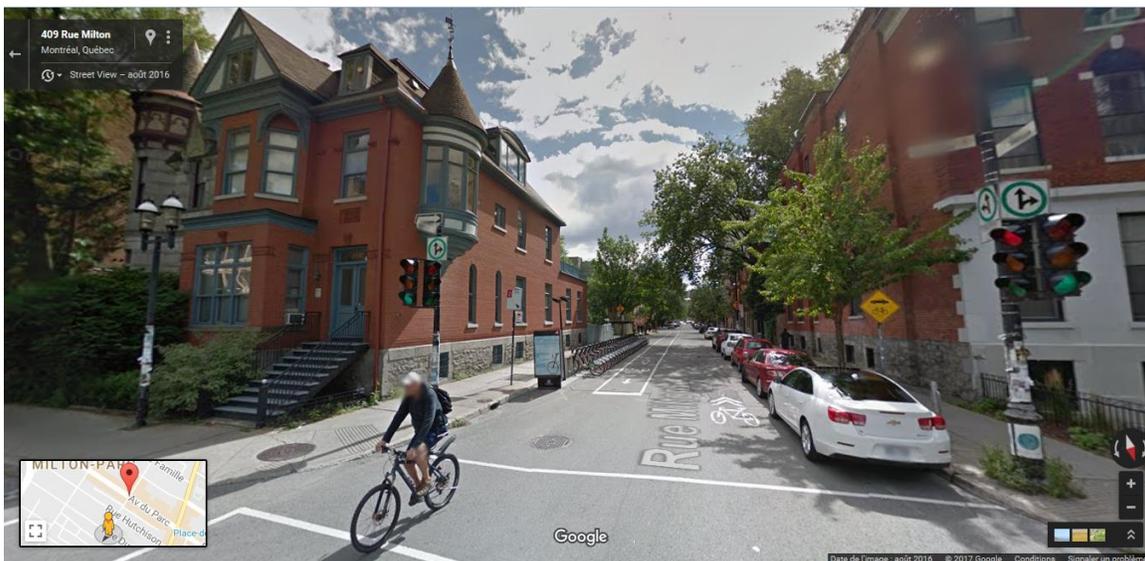
²⁹ INSPQ, *Les aménagements cyclables : un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité*, Direction développement des individus et des communautés, avril 2009, p. 29.

« Ce type d'aménagement cyclable augmente le risque de collision aux intersections à cause de l'arrivée du cycliste à contresens de la circulation automobile [...] Il s'agit d'une situation potentiellement conflictuelle à éviter et il est préférable que la bande cyclable soit aménagée dans le même sens que la circulation automobile³⁰. »

Le MTQ a des réserves similaires, mais précise qu'il est possible d'y avoir recours « ... seulement lorsque nécessaire et qu'il y a très peu d'accès et d'intersections qui viennent la couper (idéalement, moins d'une intersection par 300 m³¹). »

Comme il s'agit d'une simple directive d'aménagement et qu'aucune norme n'interdit ces configurations cyclables, les municipalités continuent d'en installer sur leur territoire. Certaines Villes font aussi preuve d'imagination, comme à Montréal où on a installé sur une rue à sens unique une chaussée désignée à droite et une bande cyclable unidirectionnelle en sens inverse de la circulation, à gauche. Deux bandes cyclables unidirectionnelles allant dans des directions opposées ont aussi été aménagées sur une autre rue à sens unique.

PHOTO 6 – Bande cyclable unidirectionnelle en sens contraire de la circulation et chaussée désignée, rue Milton, à Montréal



Source : Google Maps, rue Milton, près de la rue Durocher, à Montréal : <https://www.google.ca/maps/@45.5082285,-73.5747499,3a,75y,193.58h,95.05t/data=!3m6!1e!3m4!1sNW2Vzn7x6PEK4oxVdooaCw!2e0!7i113312!8i6656!6m1!1e>

1

³⁰ INSPQ, p. 28.

³¹ MTQ, *Complément d'information utile aux lecteurs, sans caractère réglementaire ou normatif*, cité in Op. cit. note 29, p. 28.

PHOTO 7 – Deux bandes cyclables unidirectionnelles sur la même rue, dont une en sens inverse, sur la rue Gauthier, à Montréal



Source : Google Maps, rue Gauthier entre l'avenue Papineau et l'avenue De Lorimier : <https://www.google.ca/maps/@45.5308776,-73.5661685,3a,90y,180h,90t/data=!3m6!1e1!3m4!1sf5Mg6mtQTz-VmW4t1ULZtQ!2e0!7i13312!8i6656!6m1!1e1>.

Ces configurations sont inhabituelles pour les automobilistes et difficiles à décoder rapidement, ce qui peut contribuer à des accidents. Des normes nationales obligatoires pourraient obliger les municipalités à renoncer aux installations qui comportent des risques et les forcer à modifier leurs aménagements à l'intérieur d'une certaine période de temps³² ou au fur et à mesure de la réalisation de travaux de voirie. Cela permettrait d'améliorer graduellement la sécurité de tous les usagers de la route.

L'INSPQ recommande par ailleurs que les normes de sécurité appliquées aux aménagements cyclables soient « ... adaptées à la clientèle la plus vulnérable, soit les familles avec enfants³³. » – puisque cela fait en sorte que les installations sont sécuritaires pour tous – et insiste sur le fait que « ... le principe de sécurité devrait toujours avoir un poids relatif prépondérant dans le processus d'analyse³⁴. » Nous appuyons cette analyse.

[notre soulignement]

³² Trois à cinq ans, car les Villes fonctionnent selon des plans triennaux ou quinquennaux.

³³ INSPQ, p. 18.

³⁴ INSPQ, *Les aménagements cyclables : un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité*, Direction développement des individus et des communautés, avril 2009, p.18.

RECOMMANDATION N° 2

Que le gouvernement du Québec revoie sa législation ou sa réglementation afin d'imposer aux villes et aux MRC de respecter des normes nationales obligatoires pour tous les nouveaux aménagements routiers. Ces normes, basées sur des modèles reconnus pour leur sécurité, devraient permettre aux municipalités de répondre aux besoins d'une variété d'usagers de la route.

Que des normes alternatives sécuritaires soient imposées aux municipalités et aux MRC pour les travaux de réaménagement de l'environnement bâti.

Largeur minimale des voies de circulation

Le CPSTT croit également que le gouvernement doit statuer sur la largeur minimale des voies de circulation afin que les autobus puissent continuer d'y circuler en toute sécurité, et ce, au bénéfice de tous les usagers.

Il faut mettre un frein aux idées de certains maires d'arrondissement de Montréal qui ont évoqué la possibilité de réduire la largeur des voies de circulation de trois mètres 50 à trois mètres 20, dès ce printemps³⁵ :

« « Sans créer de pistes cyclables, cette mesure pourra rendre la vie plus facile aux cyclistes en créant une zone tampon d'au moins 60 centimètres », a expliqué M. Ferrandez³⁶. »

Bien que l'idée soit louable, le CPSTT considère qu'il s'agit d'une solution irréaliste, car la largeur des autobus urbains est de trois mètres 20, miroirs latéraux inclus. Dans le Vieux-Trois-Rivières, où certaines voies de circulation ont cette largeur, nos membres rapportent que c'est l'endroit de la ville où il se produit le plus d'accrochages.

C'est sans compter que pour les chauffeurs d'autobus que nous représentons, circuler à longueur de journée dans des voies qui ne donnent aucune marge de manœuvre causerait un épuisement cognitif qui risquerait d'affecter la sécurité des autres usagers de la route.

Nous sommes d'avis qu'il vaut mieux maintenir la largeur des voies à trois mètres 50 pour ne pas créer de faux sentiment de sécurité. Les cyclistes pourraient en effet penser, à tort, que les conducteurs de véhicules lourds ou de véhicules d'urgence sont en mesure de respecter les 60 centimètres de la zone tampon prévue en tout temps, ce qui serait impossible.

³⁵ Métro, *Mieux protéger les cyclistes et les piétons*, 7 septembre 2016, p. 1 :

<http://journalmetro.com/local/rosemont-la-petite-patrie/actualites-rosemont-la-petite-patrie/1018465/nouvelles-mesures-pour-la-securite-des-cyclistes-et-pietons/>

³⁶ *Idem*.

Le CPSTT estime qu'un vrai partage de la route implique que les véhicules lourds – et à plus forte raison les autobus qui offrent le transport en commun – puissent continuer de circuler dans les municipalités sans mettre en jeu la vie d'autrui en raison d'un aménagement inadéquat.

RECOMMANDATION N° 3

Que le gouvernement fixe la largeur minimale des voies de circulation dans les municipalités et sur les routes du Québec à trois mètres et demi. Que cette norme prévoie une seule exception : les quartiers historiques des municipalités, comme le Vieux-Montréal, le Vieux-Québec et le Vieux-Trois-Rivières.

Accotements pavés

Les municipalités et le ministère des Transports pourraient aussi être forcés à paver graduellement les accotements des routes régionales, ce qui améliorerait grandement la sécurité des cyclistes et la cohabitation routière.

Nos membres croisent fréquemment des cyclistes qui roulent en équilibre sur la ligne blanche, à droite de la route, en raison du mauvais état de l'accotement. C'est le cas à Saguenay, sur des artères comme les boulevards Talbot et Saint-Jean-Baptiste – dans l'arrondissement Chicoutimi – ainsi que sur le chemin du Portage-des-Roches Nord et Sud – dans l'arrondissement Laterrière – où le cyclotourisme est encouragé³⁷ et où il est difficile de laisser un mètre et demi de dégagement pour dépasser un cycliste.

Le pavage des accotements permettrait aussi au ministre des Transports d'être conséquent avec l'*Arrêté ministériel concernant la circulation des bicyclettes sur les accotements*³⁸ qui est en vigueur jusqu'en juillet 2019. Cet arrêté donne en effet la possibilité aux cyclistes de déroger de l'application de l'article 487 du CSR et de rouler, non pas à l'extrême droite de la chaussée, mais à l'extérieure de celle-ci lorsqu'il y a un accotement. Cette mesure a visiblement pour objet de favoriser la sécurité des cyclistes, mais son efficacité est toute relative lorsque les accotements sont impraticables...

³⁷ Promotion Saguenay, Suggestions d'itinéraires en vélo au Saguenay :

http://ville.saguenay.ca/fr/media/viewst/activites_et_loisirs/sports_et_plein_air/pistes_cyclables/suggestions_itineraire_en_velo.pdf.

³⁸ *Arrêté ministériel concernant la circulation des bicyclettes sur les accotements*, chapitre C-24.2, r. 6.1.

RECOMMANDATION N° 4

Que le gouvernement oblige les municipalités et le ministère des Transports à prévoir le pavage des accotements des routes régionales dans leurs budgets. Que ces travaux soient réalisés le plus rapidement possible sur les artères les plus fréquentées, puis au fur et à mesure de la réfection des autres routes.

Voies réservées aux autobus

Les cyclistes, par l'entremise de diverses associations, demandent qu'on leur permette de rouler sur les voies réservées aux autobus depuis plusieurs années déjà, mais nos membres estiment qu'il est dangereux pour les amateurs de vélo de partager la même voie de circulation que des véhicules lourds, comme les autobus. Nous sommes plutôt d'avis, comme le coroner Paul G. Dionne l'a mentionné dans son rapport sur la mort de la cycliste Mathilde Blais, qu'il faut aménager des espaces cyclables sécuritaires sur les grandes artères³⁹, y compris lorsqu'il y a une voie réservée aux autobus.

Il existe actuellement une ambiguïté sur la possibilité ou non, pour un cycliste, de circuler sur les voies réservées. La question a été abordée par le *Groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes* mis sur pied par le ministère des Transports en vue d'une révision du CSR, en 2014⁴⁰. Il est ressorti des discussions qu'une certaine confusion régnait parce que même si la réglementation municipale restreint le nombre et le type d'utilisateurs des voies réservées⁴¹, le CSR, lui, impose aux cyclistes de rouler à l'extrême droite de la chaussée⁴² :

« Cette ambiguïté peut susciter un questionnement pour le cycliste qui tente de déterminer à quel endroit il doit circuler sur un chemin public comportant une voie réservée aux autobus. Actuellement, lorsqu'ils sont interceptés par certains corps policiers sur une voie réservée aux autobus, les cyclistes sont redirigés sur d'autres voies de circulation⁴³. »

Selon nos membres, par contre, ce n'est pas toujours ce qui se passe et, même pour les policiers, la situation semble confuse. À Montréal et Longueuil, par exemple, deux villes voisines, les policiers n'ont pas la même interprétation. Ceux de Montréal n'interviennent pas lorsque des vélos

³⁹ Paul G. Dionne, *Rapport d'investigation du coroner dans le décès de Mme Mathilde Blais*, Gatineau, 25 août 2014.

⁴⁰ Québec, *Groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes*, décembre 2014.

⁴¹ Ville de Montréal, *Règlement sur la circulation et le stationnement*, C-4.1, art. 22.

⁴² *Code de la sécurité routière*, art. 487 : « Le conducteur d'une bicyclette doit circuler à l'extrême droite de la chaussée et dans le même sens que la circulation, sauf s'il s'apprête à effectuer un virage à gauche, s'il est autorisé à circuler à contresens ou en cas de nécessité. »

⁴³ Groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes, *État des discussions – rapport final*, décembre 2014, p. 28.

circulent sur les voies réservées aux autobus, car le CSR le permet, mais à Longueuil, on demande aux cyclistes de se déplacer.

Il faut mettre un terme à cette ambiguïté, car la situation actuelle comporte des dangers réels. D'une part, les autobus ont des angles morts importants (sur les côtés, à l'avant, ainsi qu'à l'arrière⁴⁴) qui font en sorte que les chauffeurs ne peuvent pas toujours voir les usagers vulnérables qui côtoient leur véhicule. D'autre part, certains cyclistes – pour maintenir leur vitesse malgré les arrêts répétés des autobus – effectuent des dépassements par la gauche, se mettant ainsi plus à risque, ou empruntent les trottoirs, ce qui est interdit par le CSR et bouscule les piétons.

Pour régler cette problématique et améliorer le partage de la route, le CPSTT croit qu'il faut mettre de l'ordre dans les voies réservées et repenser leur aménagement en ayant en tête deux critères principaux :

- protéger les usagers vulnérables de la route, et;
- maintenir la fonction première des voies réservées, soit offrir des services de transport en commun rapides et fiables⁴⁵.

Ainsi, toute voie réservée devrait automatiquement comprendre l'aménagement d'une piste cyclable unidirectionnelle à sa droite, protégée par une bande de béton. Des saillies de trottoir traversées par la piste cyclable devraient aussi être prévues à chaque arrêt d'autobus. Cela éviterait que les autobus croisent à répétition la piste cyclable pour prendre et déposer leurs passagers et indiquerait clairement la priorité des piétons pour traverser la piste à ces endroits.

De façon alternative, lorsque l'espace est limité par l'environnement bâti ou le stationnement, une bande cyclable unidirectionnelle avec marquage au sol devrait être aménagée à la droite de la voie réservée. Des saillies de trottoir traversées par la voie cyclable ou des îlots d'embarquement devraient alors être installés aux arrêts d'autobus pour éviter, encore une fois, que les autobus se rabattent constamment dans la voie réservée aux vélos pour rejoindre leurs passagers. Un bon exemple serait la bande cyclable à l'intersection des rues Saint-Urbain et Duluth, à Montréal.

⁴⁴ Polytechnique Montréal, Équipe de sécurité routière, *Évaluation de la visibilité des conducteurs d'autobus de marque Nova Bus, modèle LFS en situation statique*, 8 mai 2014, p. 9.

⁴⁵ Les voies réservées sont décrites sur le site Internet du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports comme : « ... des aménagements qui peuvent uniquement être utilisés par les autobus, les taxis, les véhicules électriques et pour le covoiturage. Elles favorisent la mobilité des usagers en augmentant le nombre de personnes transportées, avec un nombre réduit de véhicules, sur un axe ciblé. » <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/securite/voies-reservees-autoroutes/Pages/voies-reservee.aspx>.

Ces propositions demandent une largeur de voie totale de 5 mètres et demi :

- trois mètres et demi pour la voie réservée;
- un mètre et demi pour l'espace cyclable, et;
- au moins 50 centimètres pour la bande de béton séparatrice ou l'espace de débarquement aux arrêts d'autobus (dans le cas de la formule avec bande cyclable, une quarantaine de centimètres pourraient être récupérés en amont des arrêts d'autobus).

Nos membres, loin d'être opposés au transport actif, croient que des aménagements de ce type pourraient réduire les dangers pour la santé et la vie des cyclistes, en limitant leurs interactions avec les véhicules lourds que sont les autobus. Ils auraient également pour avantage de permettre aux cyclistes de maintenir leur vitesse et de dépasser les autobus aux arrêts de façon sécuritaire.

Une modification de l'article 487 du CSR visant à permettre aux cyclistes de circuler non plus à l'extrême droite de la chaussée uniquement, mais jusqu'au milieu de la voie de droite, comme le proposent certains⁴⁶, donnerait la possibilité aux cyclistes de s'éloigner du bord de la rue pour rouler – ce qui est permis actuellement, mais en cas de besoin seulement. Toutefois, elle accentuerait la problématique de cohabitation actuelle entre le transport en commun et le transport actif qui ne peut être réglée que par un meilleur aménagement de l'espace. C'est incontournable.

Des compromis devront donc être faits pour accommoder tous les usagers de la route au cours des années à venir. On pourrait par exemple envisager de retirer des espaces de stationnement d'un côté de la rue (ce n'est peut-être pas nécessaire d'en avoir des deux côtés sur toutes les artères) pour aménager un corridor cyclable; ou encore installer une piste cyclable dans une direction sur une rue et une autre dans la direction opposée sur la prochaine artère parallèle. De cette façon, la route serait aussi sécuritaire à l'aller qu'au retour. Une moitié des larges trottoirs de certains quartiers pourrait aussi être utilisée pour permettre la circulation des vélos, comme cela se fait en Suède⁴⁷.

RECOMMANDATION N° 5

Que le gouvernement détermine des normes d'aménagement des voies réservées qui comprennent obligatoirement l'installation d'une piste cyclable unidirectionnelle à droite de la voie réservée et protégée par une bande de béton ou, à défaut, une bande cyclable. Des saillies de trottoir traversées par la voie cyclable ou des îlots permettant l'embarquement et le débarquement des passagers du transport en commun devraient être prévus.

⁴⁶ Vélo Québec lors de l'audience de la SAAQ à Montréal, le 28 février 2017.

⁴⁷ Ontario Ministry of Transportation, *Transit-Supportive Guidelines*, Queen's Printer for Ontario, 2012, p. 52.

Signalisation

En ce qui a trait à la signalisation, le CPSTT soumet les quelques recommandations suivantes basées sur l'expérience de ses membres chauffeurs d'autobus :

- Les panneaux indiquant les voies réservées devraient en tout temps être placés au-dessus de la voie, plutôt que sur des poteaux en bordure de la route. Selon nos membres, la signalisation aérienne est plus visible et mieux respectée par les automobilistes. Nous croyons également qu'elle serait encore mieux respectée si des panneaux aériens clignotants étaient installés pour indiquer à quel moment les voies réservées sont en fonction.
- Il serait aussi souhaitable que toutes les villes qui disposent d'un service de transport en commun prévoient une zone d'interdiction de stationnement à chaque arrêt d'autobus, comme à Montréal et à Québec. Une telle signalisation, 90 pieds avant l'arrêt, éviterait aux passagers de monter et descendre de l'autobus entre deux voitures, ce qui serait plus sécuritaire.
- Le nombre de feux prioritaires pour les autobus – ou feux chandelles – devrait être augmenté. Ces feux donnent quelques secondes de priorité aux autobus, ce qui leur permet de se réinsérer plus facilement dans la circulation, particulièrement aux heures de pointe. Un projet pilote en cours à Montréal, le feu chandelle en diagonale, permet quant à lui au chauffeur d'autobus d'effectuer un virage prioritaire à gauche.
- Des feux permettant un virage à gauche prioritaire devraient également être installés partout où des autobus doivent effectuer un virage à gauche pour atteindre un terminus ou une station de métro. Ces endroits sont par définition fréquentés par un nombre élevé d'usagers de la route (piétons, cyclistes et automobilistes), ce qui augmente les risques d'accident lors du virage à gauche lorsque plusieurs voies de circulation doivent être franchies. C'est notamment le cas à la station de métro Henri-Bourassa, à Montréal.
- En parallèle, il faut davantage sensibiliser les usagers de la route à la priorité d'insertion qu'ont les autobus. Une première étape pour y parvenir pourrait être de régler la taille du panneau installé à l'arrière des autobus qui semble diminuer avec les années.
- Enfin, les panneaux indiquant des travaux routiers devraient toujours être attachés à leur poteau par le coin gauche, plutôt que par le centre, car ils sont souvent accrochés par les miroirs des autobus et autres véhicules lourds. Désaxer leur point d'attache règle le problème, comme on a pu le constater sur le chantier de l'autoroute Bonaventure, à Montréal.

RECOMMANDATION N° 6

Que les normes de signalisation et le CSR soient modifiés pour inclure ces quelques recommandations visant à améliorer la sécurité du transport en commun et des conductrices et conducteurs d'autobus.

Entretien des infrastructures routières

Le CPSTT demande que le déneigement des trottoirs, des arrêts d'autobus et des voies réservées aux autobus soit fait en priorité afin d'assurer la sécurité des passagers du transport en commun.

Il serait pertinent aussi que des infractions au CSR soient prévues lorsque des déneigeurs accumulent la neige aux abords des sorties de stationnement débouchant sur une voie réservée. Ces monticules de neige, lorsqu'ils sont placés en amont de la sortie, bloquent la vue des automobilistes qui doivent alors empiéter sur la voie réservée pour voir si le chemin est libre. Cette situation est dangereuse et devrait être interdite. Le CPSTT propose que les déneigeurs soient obligés d'accumuler la neige en aval des sorties de stationnement sous peine de sanctions.

RECOMMANDATION N° 7

Que des infractions soient prévues au CSR pour tout déneigeur qui accumule la neige en amont d'une sortie de stationnement, bloquant ainsi la vue des automobilistes qui souhaitent s'engager sur la voie publique.

PIÉTONS ET CYCLISTES

Sensibilisation

Les chauffeurs d'autobus que nous représentons constatent malheureusement trop souvent que des adeptes du vélo ou des piétons prennent de grands risques aux abords de leurs véhicules. Il faut les conscientiser davantage au danger. Le CPSTT estime qu'une campagne de sensibilisation des piétons et cyclistes devrait être mise en branle.

Les autobus demeurent des véhicules lourds qui ont des angles morts à l'avant et à l'arrière, de même que des angles morts latéraux importants. Les cyclistes et les piétons doivent donc agir de façon prudente lorsqu'ils les côtoient, car même avec le plus grand professionnalisme et la meilleure des volontés, il est possible qu'un chauffeur ne puisse les voir.

La collaboration de tous est essentielle pour réellement assurer la sécurité des piétons et des cyclistes, et cela commence, selon nous, par l'éducation du public au *Code de la sécurité routière*

dès l'école primaire⁴⁸. Dans un environnement où chaque usager de la route a des responsabilités à assumer par rapport aux autres, il nous semble en effet fondamental que tous aient une bonne connaissance de ce qui est permis ou non. Or, une étude de l'INSPQ fait remarquer qu' :

« ... aucune formation ou autorisation, tel un permis de conduire ou une immatriculation, n'est requise par le Code de sécurité routière pour l'utilisation de la chaussée par les cyclistes. Ainsi, ce type d'usager doit appliquer le code de la route sans nécessairement le connaître (puisque seule l'obtention d'un permis de conduire offre cette garantie⁴⁹). »

Devant ce constat, nous croyons donc qu'il est essentiel de poursuivre des efforts de sensibilisation du public à la sécurité routière au-delà du parcours scolaire. Les forces de l'ordre doivent aussi étendre leur champ d'action et faire respecter le *Code de sécurité routière*, non seulement par les automobilistes, mais également par les cyclistes, piétons et autres usagers vulnérables. Nous sommes d'avis que si les policiers remettaient davantage de constats d'infraction au CSR aux piétons et aux cyclistes (comme lors d'une opération réalisée dans l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, à Montréal, le 7 septembre 2016⁵⁰), ces derniers seraient davantage sensibilisés à leurs responsabilités lorsqu'ils utilisent le réseau routier.

Des initiatives d'éducation, comme celle lancée en juin 2016 par le Service de police de l'agglomération de Longueuil, sont également les bienvenues. *Troque ton ticket* est décrit comme un projet pilote de sécurité à vélo qui « ... vise à améliorer le bilan routier en permettant aux contrevenants de mieux connaître les bons comportements à adopter en vélo⁵¹. » Il offre aux cyclistes d'annuler une contravention s'ils acceptent d'assister à une séance d'éducation et de prévention en matière de sécurité.

RECOMMANDATION N° 8

Que la SAAQ mette sur pied une campagne de sensibilisation des piétons et des cyclistes aux dispositions du Code de la sécurité routière et aux dangers que représentent les autobus urbains.

RECOMMANDATION N° 9

Que les corps policiers fassent respecter le Code de la sécurité routière aux piétons et aux cyclistes de la même manière qu'ils le font pour les conducteurs de véhicules moteurs.

⁴⁸ Voir la section de ce mémoire sur les jeunes conducteurs et l'éducation à la sécurité routière.

⁴⁹ INSPQ, Les aménagements cyclables : un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité, avril 2009, p. 7.

⁵⁰ Journal de Montréal, *Partage de la route : des contraventions pour sensibiliser*, 7 septembre 2016 : <http://www.journaldemontreal.com/2016/09/07/partage-de-la-route-des-contraventions-pour-sensibiliser>.

⁵¹ Ville de Longueuil, *Troque ton ticket*, sur Internet : <https://www.longueuil.quebec/fr/police/troquetonticket>.

Signalisation

Depuis quelque temps déjà, la Ville de Montréal a entrepris d'installer des sas vélo à certaines intersections. L'objectif de ces aménagements est de donner une priorité aux cyclistes lorsque le feu passe au vert, mais nous constatons que cela engendre plutôt de la confusion chez les automobilistes. Des membres nous ont même indiqué craindre pour la sécurité des usagers de la route à l'angle des rues Saint-Urbain et Président-Kennedy, où un de ces sas vélo a été installé. Les chauffeurs que nous représentons estiment que les feux réservés aux cyclistes (comme il y en a sur la rue Frontenac, à Montréal) sont plus efficaces et sécuritaires. Les cyclistes prennent rapidement de l'avance sur les véhicules moteurs grâce à ces feux, ce qui écarte le danger aux intersections. Permettre aux cyclistes d'utiliser les feux pour piétons – en respectant la priorité de ces derniers, évidemment – serait également plus sécuritaire.

Les cycles des feux de circulation devraient selon nous se dérouler dans cet ordre pour favoriser la sécurité de tous dans le partage de la route :

- 1) Piétons (feu pour piéton)
- 2) Cyclistes (feu pour piéton ou cycliste)
- 3) Autobus (feu chandelle)
- 4) Autres véhicules moteurs

Les passages pour piétons devraient par ailleurs être dotés d'une meilleure signalisation, car nombre d'automobilistes ne respectent pas leur priorité à ces endroits. Nos membres ont cependant remarqué que des panneaux lumineux jumelés à un éclairage au sol sur le boulevard Matte, dans l'arrondissement Brossard, à Longueuil, donnaient de bons résultats⁵². Il en est de même sur la rue De Castelnau, à Montréal, où le panneau indiquant le passage prioritaire des piétons clignote dès que le feu piéton est activé.

Toutes ces solutions de signalisation améliorent la visibilité des piétons, et par le fait même, leur sécurité. Toutefois, pour qu'elles soient utiles, il faut également s'assurer que le feu pour piéton apparaisse rapidement une fois le bouton actionné, puisque lorsque l'attente est trop longue, les piétons traversent ailleurs.

⁵² La Presse, Une idée lumineuse pour protéger piétons et cyclistes..., Montréal, 12 août 2013 : <http://blogues.lapresse.ca/avenirmtl/2013/08/12/une-idee-lumineuse-pour-protoger-pietons-et-cyclistes%E2%80%A6/>.

RECOMMANDATION N° 10

Que le Code de la sécurité routière soit amendé pour permettre aux cyclistes d'utiliser les feux pour piétons, ou que les municipalités installent davantage de feux dédiés aux cyclistes aux intersections.

RECOMMANDATION N° 11

Que des solutions technologiques soient mises en place pour améliorer la visibilité et la rapidité des feux aux passages pour piétons.

Aménagements cyclables

Lorsque les autorités jugent bon faire des aménagements cyclables en bordure d'une rue ou d'une route, le CPSTT croit que les cyclistes devraient être tenus de les emprunter pour leur propre sécurité.

Il arrive régulièrement que des cyclistes manifestent leur colère parce qu'ils estiment avoir été mis en danger par une manœuvre d'un chauffeur d'autobus – lorsque celui-ci doit s'approcher du trottoir pour prendre ou déposer ses passagers, par exemple. Or, dans certains cas, ces cyclistes circulent sur la chaussée malgré la présence d'une piste cyclable parallèle à la rue ou à la route sur laquelle ils se trouvent.

Afin d'éliminer le danger à la source, nous estimons que le CSR devrait être modifié pour obliger les cyclistes à utiliser l'aménagement cyclable qui se trouve sur ou en bordure de la voie de circulation qu'ils empruntent – de la même façon que les piétons doivent marcher sur le trottoir lorsqu'il y en a un⁵³.

RECOMMANDATION N° 12

Que le Code de la sécurité routière soit modifié pour obliger les cyclistes à utiliser tout aménagement cyclable qui se trouve sur la rue ou la route empruntée.

⁵³ Code de la sécurité routière, chapitre C-24.2, art. 452.

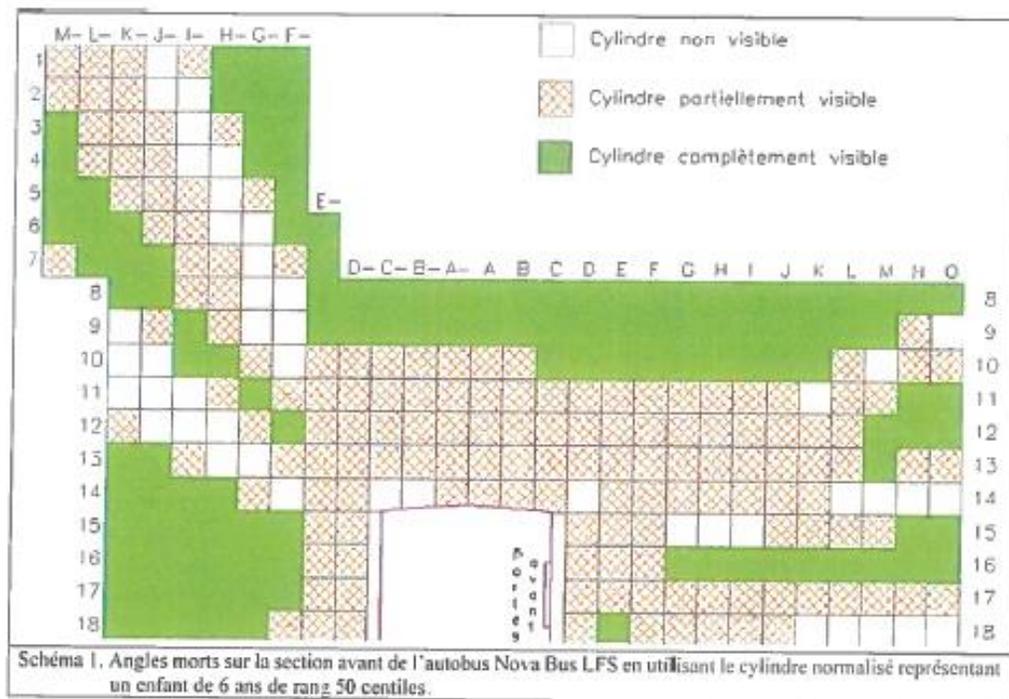
JEUNES CONDUCTEURS ET ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Sensibilisation en milieu scolaire

Les enfants et les adolescents font partie des usagers de la route les plus vulnérables. À ce titre, nous croyons qu'il serait souhaitable qu'ils soient sensibilisés à la sécurité routière – comme piétons, cyclistes et automobilistes –, et ce, de façon systématique dans le cadre scolaire.

Les membres du CPSTT remarquent qu'une telle éducation n'est plus offerte de façon uniforme par les écoles primaires du Québec, alors que les besoins sont toujours présents. Les bonnes habitudes acquises durant l'enfance restent pourtant toute la vie. Il serait donc pertinent d'en profiter pour apprendre aux jeunes à respecter les règles de base du CSR et les sensibiliser aux angles morts des véhicules lourds.

Une étude de Polytechnique Montréal, réalisée pour le compte du syndicat représentant les employés de la STM (SCFP 1983), montre en effet qu'à l'avant d'un autobus urbain, il y a de larges espaces où un enfant de 6 ans peut passer inaperçu, car le chauffeur ne peut le voir que partiellement. Il y a également des angles morts plus restreints où l'enfant est carrément invisible pour le chauffeur, comme le montre le graphique ci-dessous.



Source : Polytechnique Montréal, *Équipe de sécurité routière, Évaluation de la visibilité des conducteurs d'autobus de marque Nova Bus, modèle LFS en situation statique*, 8 mai 2014, p. 10.

Les sociétés de transport pourraient être mises à profit, comme cela s'est fait dans le cadre de la campagne *Du jaune au bleu* menée par le RTC dans la région de Québec :

« Les étudiants de première secondaire vivent souvent une transition entre le transport scolaire et le transport urbain. L'objectif du programme est d'inculquer aux jeunes des comportements sécuritaires et responsables ainsi que de bonnes habitudes⁵⁴. »

La Société de transport de Saguenay a participé à un effort similaire, avec les contrôleurs routiers et la SAAQ, lors de la semaine de la sécurité routière l'an dernier :

« « Au Québec, c'est devenu un enjeu social. Il y a de plus en plus de catégories d'usagers de la route, dont les piétons, les cyclistes et les titulaires de permis de conduire. (...) Ces gens ont le droit de circuler sur le réseau public, mais ils ont aussi des obligations pour s'assurer que le partage se passe bien », poursuit Julie Gagnon, conseillère en sécurité routière pour la Société de l'assurance automobile du Québec⁵⁵. »

Nous sommes d'accord avec cette interprétation. C'est pourquoi nous estimons que les autres sociétés de transport devraient s'impliquer dans de telles initiatives, ce qui n'est pas le cas à notre connaissance.

RECOMMANDATION N° 13

Que le gouvernement mette en place un programme d'éducation à la sécurité routière incluant les notions de base du CSR, dès le primaire, dans toutes les écoles du Québec.

Restrictions possibles à la conduite d'un autobus

Le document de la consultation publique mentionne qu'en Ontario, « ... les conducteurs en apprentissage ne peuvent pas conduire entre minuit et 5 h du matin, et le nombre de passagers dans leur véhicule est limité à un⁵⁶. »

Le CPSTT ne souhaite pas se positionner sur l'efficacité ou non d'une telle disposition. Nous voulons simplement souligner qu'il faudrait éviter que l'adoption d'une mesure similaire au Québec ait pour effet de restreindre le droit au travail des aspirants conducteurs d'autobus – un emploi qui requiert de travailler de jour comme de nuit et en présence de plusieurs personnes.

Il faut présentement deux ans d'expérience comme automobiliste (titulaire d'un permis probatoire ou d'un permis de conduire de la classe 5) pour obtenir un permis de la classe 2 permettant de

⁵⁴ École secondaire La Camaradière, *Activité de sensibilisation du RTC « Du jaune au bleu »*, 16 septembre 2014 : <http://cscapitale-ecole-lacamaradiere.ca/evenements/activite-sensibilisation-du-rtc-du-jaune-au-bleu/>.

⁵⁵ Le Quotidien, *Sensibilisation aux angles morts*, 6 juin 2016 : <http://www.lapresse.ca/le-quotidien/actualites/201606/07/01-4989190-sensibilisation-aux-angles-morts.php>.

⁵⁶ SAAQ, *La sécurité routière – ça nous concerne tous !*, Document de consultation publique, 2016, p. 38.

conduire un autobus de plus de 24 passagers⁵⁷. La notion de *conducteur en apprentissage* devrait donc être en adéquation avec les deux années d'expérience requises et ne pas être interprétée plus largement.

VÉHICULES LOURDS

Santé des conducteurs

Le CPSTT estime que la sécurité routière passe notamment par la conduite sécuritaire des véhicules lourds et la santé des conducteurs.

Dans cette optique, nous recommandons que le temps de parcours accordé aux circuits d'autobus soit ajusté périodiquement, en fonction des changements apportés aux vitesses permises et à l'achalandage. Malheureusement, les sociétés de transport ne prennent pas la question suffisamment au sérieux. Depuis l'arrivée de sites Internet comme Google Maps, les gestionnaires des transporteurs ne font qu'estimer la durée des parcours et négligent par le fait même de prendre en compte le temps requis pour faire monter et descendre les passagers, de même que les ralentissements causés par la circulation.

Cela impose une surcharge cognitive et un stress au chauffeur puisqu'il sait, dès le départ, qu'il accumulera du retard à chaque arrêt. De telles conditions de travail peuvent nuire à la vigilance et comportent des risques pour la santé mentale de nos membres si elles perdurent dans le temps. C'est sans compter que certains chauffeurs peuvent être tentés de rouler un peu plus vite pour compenser.

Le CPSTT suggère donc que des vérifications aléatoires des temps de parcours des circuits des autobus urbains soient faites par la SAAQ, ou les contrôleurs routiers, afin que les conditions soient réunies pour maintenir la santé de nos membres et, par le fait même, la sécurité du public.

RECOMMANDATION N° 14

Que le gouvernement du Québec demande à la SAAQ ou aux contrôleurs routiers d'effectuer des vérifications aléatoires des temps de parcours des autobus urbains.

Distractions au volant

Les chauffeurs d'autobus sont probablement les conducteurs professionnels les plus exposés aux distractions au volant compte tenu du fait qu'ils transportent des passagers. Ces derniers peuvent,

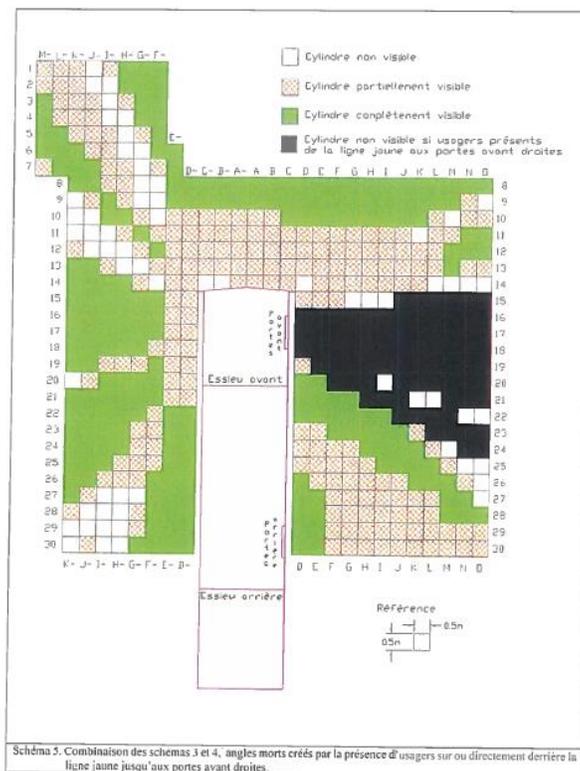
⁵⁷ SAAQ, *Obtenir un permis de conduire – autobus de plus de 24 passagers (classe 2)* : <https://saaq.gouv.qc.ca/permis-de-conduire/obtenir-permis/vehicules-lourds-classes-1-2-3/autobus-plus-24-passagers-classe-2/>

de par leur comportement ou leur positionnement dans l'autobus, nuire grandement à la concentration de nos membres et, ainsi, à la sécurité d'un véhicule lourd sur les routes.

Les sociétés de transport aussi sont susceptibles de prendre des décisions qui viennent ajouter des distractions au volant. C'est notamment le cas lorsqu'un superviseur posté au terminus charge un autobus à sa pleine capacité pour assurer la rapidité du service à la clientèle. Dans une telle situation, il est parfois difficile pour les conducteurs de faire bouger les passagers derrière la ligne jaune peinte sur l'allée centrale, à l'avant de l'autobus.

Or, une étude de Polytechnique Montréal, commandée par le syndicat représentant les employés de la STM (Syndicat CA-OM-SC SCFP 1983), a démontré que :

« Lorsque des usagers se situent sur la ligne jaune, en avant de cette dernière ou entre le conducteur et les portes avant droites, [...] la visibilité à travers les portes avant droites et la vitre située entre le pilier C et D droits était partiellement à complètement obstruée. Cette situation rend très difficile, voire impossible, la détection des usagers vulnérables (piétons et cyclistes) situés à proximité et à l'avant de l'essieu avant de l'autobus⁵⁸. »



Source : Polytechnique Montréal, *Équipe de sécurité routière, Évaluation de la visibilité des conducteurs d'autobus de marque Nova Bus, modèle LFS en situation statique*, 8 mai 2014, p. 13.

⁵⁸ Polytechnique Montréal, *Équipe de sécurité routière, Évaluation de la visibilité des conducteurs d'autobus de marque Nova Bus, modèle LFS en situation statique*, 8 mai 2014, p. 9.

Devant ce constat, l'équipe de sécurité routière qui a mené l'étude recommande « ... que les usagers respectent, **en tout temps**, la ligne jaune. Il faut donc interdire la présence d'usagers sur la ligne jaune et entre celle-ci et les portes avant droites⁵⁹. »

[caractères gras et soulignés dans le texte original]

Le CPSTT demande l'aide de la SAAQ et du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour que des consignes claires à ce sujet soient obligatoirement installées à l'intérieur des autobus urbains. Cette mesure viendrait appuyer les chauffeurs d'autobus dans l'application stricte de l'article 442 du CSR⁶⁰ et ainsi renforcer la sécurité des passagers et des autres usagers du réseau routier.

Une étude devrait également être mise sur pied pour déterminer si l'usage de caméras latérales en remplacement des miroirs pourrait éliminer les angles morts et ainsi contribuer à des routes plus sûres. Ce type de technologie n'est pas encore permis en Amérique du Nord, mais des entreprises européennes ont fait des essais qui semblent prometteurs. Des caméras latérales sur certains véhicules pourraient d'ailleurs faire leur apparition sur les routes dès cette année en Europe⁶¹.

RECOMMANDATION N° 15

Que le gouvernement ordonne l'installation de consignes dans tous les autobus afin d'interdire aux passagers de se trouver sur ou devant la ligne jaune peinte sur l'allée centrale.

RECOMMANDATION N° 16

Qu'une étude soit réalisée par la SAAQ pour déterminer si l'usage de caméras latérales en remplacement des miroirs contribuerait à l'élimination des angles morts.

Défectuosités mineures et majeures

Quelques-uns de nos membres ont été reconnus coupables d'excès de vitesse au cours des dernières années, et ce, même si un problème mécanique faisait en sorte qu'ils ne pouvaient pas connaître la vitesse exacte à laquelle ils circulaient.

Un chauffeur du RTL l'a appris à ses dépens puisqu'il a eu à acquitter une amende de 75 \$ plus les frais et à subir la perte de points d'inaptitude sur son permis de classe 2, en octobre 2014, pour un excès de vitesse commis alors qu'il se rendait au garage pour changer d'autobus. La cour lui a

⁵⁹ Polytechnique Montréal, *Équipe de sécurité routière, Évaluation de la visibilité des conducteurs d'autobus de marque Nova Bus, modèle LFS en situation statique*, 8 mai 2014, p. 14.

⁶⁰ *Code de la sécurité routière*, art. 442 : « Nul ne peut conduire un véhicule routier lorsqu'un passager, un animal ou un objet est placé de façon à obstruer la vue du conducteur ou à gêner la conduite du véhicule. »

⁶¹ <http://www.autonet.ca/fr/2016/01/08/la-fin-des-miroirs-sur-les-voitures>

reproché d'avoir été se placer au bout de la ligne pour prendre ses premiers passagers, vers 6 h du matin, même s'il avait constaté en s'y rendant que son odomètre était défectueux.

Le juge de la cour municipale de Longueuil l'a reconnu coupable d'excès de vitesse en vertu de l'article 299 du *Code de la sécurité routière*. La jurisprudence à cet égard est effectivement très constante, comme en témoignent plusieurs décisions incluant un texte similaire à celui-ci⁶² :

« 12. L'infraction de vitesse excessive est une infraction dite de *responsabilité absolue*⁶³.

13. L'infraction de responsabilité absolue est celle qui entraîne la culpabilité du simple fait de la perpétration de l'acte défendu.

14. Selon les auteurs⁶⁴, aucun moyen de défense n'est recevable à l'encontre de ce type d'infraction et la démonstration de l'accusé à savoir qu'il est moralement innocent ou qu'une personne raisonnable, dans des circonstances comparables, n'aurait pas manqué de diligence, ne lui est d'aucun secours.

15. En somme, en face d'une infraction de responsabilité absolue, il n'est pas possible à un détenteur de plaider l'ignorance ou une erreur de fait raisonnable.

16. Voici comment s'exprimait la Cour suprême à ce sujet :

En résumé, la responsabilité absolue, nous dit-on, est le moyen le plus efficace d'assurer le respect de la législation réglementaire mineure et les buts sociaux à atteindre sont d'une importance telle qu'ils l'emportent sur la conséquence fâcheuse de punir ceux qui sont moralement innocents. (...) Les infractions contre le bien-être public impliquent que la protection des intérêts et sociaux passe avant celle des intérêts individuels⁶⁵.

ANALYSE

17. À la lumière du droit et de la jurisprudence, le Tribunal ne peut, donc, d'aucune manière, retenir la défense du défendeur basée sur l'erreur causée par un odomètre défectueux, ce qui correspond à une erreur de fait raisonnable.

18. Même en tenant compte des circonstances, cette défense est tout à fait irrecevable, vu la nature de l'infraction⁶⁶. »

[caractères soulignés dans le texte original]

⁶² *Ville de Thetford Mines c. Jasmin Dubois*, 2003 CanLII 68688 (QC CM), *Ville de Saguenay c. Sébastien Lavoie*, 2010 QCCM 552 (CanLII) et *Ville de Saguenay, c. Serge Tremblay*, 2006, QCCM 441 (CanLII).

⁶³ *R. c. Lemieux*, J.E. 78-331, C.A.; *Ville de Québec c. Roussel*, QCCS 200-36-000911-016, 20/11/2001, J. Grenier.; *Ville de Laval c. Mont-Petit*, REJB 2000-21819.; *Ville de Montréal c. Pasquin*, REJB 1998-09102.

⁶⁴ Côté-Harper, Turgeon, Rainville, *Traité de droit pénal canadien*, 4^e éd., Yvon Blais, p. 510.

⁶⁵ *R. c. Sault-Sainte-Marie*, 2 RCS 1299, p. 1311-1312.

⁶⁶ *Ville de Saguenay c. Alexis Leblanc*, 2011 QCCM 439 (CanLII), par. 12 à 18.

Le chauffeur du RTL a expliqué à la cour qu'il ne pouvait pas s'arrêter en bordure de la route et demander qu'on change son autobus, car :

« ... pour la Société de transport, le fait d'avoir un « *speedomètre* » défectueux, c'est pas un... c'est pas un truc grave qui permet d'immobiliser un autobus. Comme un klaxon, comme un miroir éclaté ou des trucs comme ceci, on peut pas continuer, tandis que pour eux, c'était un truc bénin. On fait un rapport et puis, à ce moment-là, on se rend au garage, sauf que du temps que je me rende au métro, bien, il y a eu la contravention et je sais... je pense que j'ai été pris à 51 kilomètre/heure. Je vais vous dire, je roulais avec les voitures et aucune sensation de savoir que si je roulais à 51 kilomètre/heure⁶⁷. »

À la fin de l'audience, le juge Bruno Themens a incité le défendeur à « ... dire au patron de réviser leurs principes parce que... c'est à vos risques et périls⁶⁸. »

Or, ce ne sont pas les règles internes des sociétés de transport qui sont en cause, mais bien le *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*⁶⁹ (le Règlement) qui classe toute défectuosité de l'indicateur de vitesse dans les défectuosités mineures. Cette situation est doublement illogique puisque le législateur permet, d'une part, à un conducteur de véhicule lourd de circuler sans connaître sa vitesse – ce qui comporte un risque certain pour la sécurité routière – et, d'autre part, les tribunaux ne lui permettent aucun moyen de défense s'il circule au-dessus de la limite permise.

Le CPSTT est d'avis que pour régler cette problématique, le Règlement devrait être révisé afin que l'article 73 portant sur la précision de l'indicateur de vitesse⁷⁰ soit inclus dans la section sur les défectuosités majeures⁷¹. L'indicateur de vitesse devrait aussi faire partie des listes de défectuosités applicables⁷² à vérifier lors de la ronde de sécurité. De cette façon, les sociétés de transport et autres transporteurs privés seraient obligés d'immobiliser tout véhicule lourd dont l'indicateur de vitesse est défectueux, ce qui protégerait à la fois le public et leurs employés.

RECOMMANDATION N° 17

Que l'article 73 du *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers* soit déplacé dans la section sur les défectuosités majeures du même règlement.

⁶⁷ Bruno Themens, J.C.M., *Ville de Longueuil c. Jean-Marie Dorais*, Dossier : 14-01456, 20 octobre 2014, p. 10 de la transcription.

⁶⁸ Bruno Themens, J.C.M., *Ville de Longueuil c. Jean-Marie Dorais*, Dossier : 14-01456, 20 octobre 2014, p. 33 de la transcription.

⁶⁹ *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*, chapitre C-24.2, r-32.

⁷⁰ *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*, art. 73 : « L'indicateur de vitesse et le totalisateur de distance doivent pouvoir fournir une lecture dont le pourcentage d'erreur est inférieur à 10 %. »

⁷¹ *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*, art. 163 à 171.

⁷² *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*, annexes III à V.

Sécurité des véhicules

Alors que les dispositifs de sécurité sont toujours plus nombreux et perfectionnés dans les automobiles, force est de constater que l'équipement de sécurité des autobus a peu évolué au fil du temps.

Le CPSTT souhaite donc que les normes de construction des autobus soient resserrées pour que ces véhicules lourds soient notamment munis de coussins gonflables latéraux. Lorsqu'un autre véhicule percute un autobus sur le côté, le chauffeur court de grands risques d'être blessé à la tête en étant projeté contre la fenêtre.

Les coussins gonflables latéraux ne sont pas ce qu'il y a de plus dispendieux à installer. De plus, à notre connaissance, ils sont produits au Québec.

Par ailleurs, il serait souhaitable d'améliorer la conception des montants de pare-brise des autobus urbains pour en réduire la taille et ainsi limiter les angles morts. L'étude de Polytechnique Montréal, à laquelle nous avons souvent fait référence dans ce mémoire⁷³, montre bien que ces montants empêchent les chauffeurs de bien localiser les usagers vulnérables devant leur véhicule.

L'usage de caméras pourrait également réduire les angles morts latéraux et contribuer à la sécurité, comme nous l'avons évoqué dans la section portant sur les distractions au volant.

Enfin, l'article 441 du CSR devrait être modifié pour y inclure les autobus afin que ces derniers soient munis de pneus d'hiver du 15 décembre au 15 mars.

RECOMMANDATION N° 18

Que les normes de construction des autobus soient resserrées pour améliorer à la fois la sécurité des chauffeurs et du public.

RECOMMANDATION N° 19

Que les autobus soient ajoutés à l'article 441 du Code de la sécurité routière.

⁷³ Polytechnique Montréal, Équipe de sécurité routière, *Évaluation de la visibilité des conducteurs d'autobus de marque Nova Bus, modèle LFS en situation statique*, 8 mai 2014.

Vérifications régulières et obligatoires

La vérification mécanique des véhicules lourds qui circulent sur nos routes contribue grandement à la sécurité routière. Toutefois, les chauffeurs que nous représentons constatent que les réparations ne sont pas toujours effectuées dans les 48 heures comme il se doit.

Ici encore, des vérifications mécaniques aléatoires réalisées par la SAAQ ou les contrôleurs routiers permettraient à notre avis de régler la question et d'améliorer la sécurité routière. Actuellement, les contrôleurs routiers n'effectuent aucune inspection des autobus des sociétés de transport, car ces dernières disposent de leurs propres vérificateurs mandatés par la SAAQ. Nous croyons que les autobus urbains seraient plus souvent retirés de la route pour être réparés si les contrôleurs routiers étaient susceptibles d'effectuer des inspections sur les véhicules des sociétés de transport.

RECOMMANDATION N° 20

Que la SAAQ ou les contrôleurs routiers réalisent des inspections mécaniques aléatoires sur les autobus.

Publication des dérogations aux lois ou aux règlements

Dans le même ordre d'idées, les avis dérogatoires consentis aux sociétés de transport devraient être inscrits dans les lois et règlements pour éviter les imbroglios administratifs.

Actuellement, un chauffeur d'autobus n'a d'autre choix que de se fier les yeux fermés à la parole de son employeur lorsque ce dernier affirme avoir obtenu une telle dérogation.

Un de nos membres a dû contester une contravention pour ne pas avoir eu en sa possession le formulaire de vérification avant départ (l'équivalent de l'actuelle ronde de sécurité), car le contrôleur routier n'était pas au courant de la dérogation obtenue par le transporteur. Même la Commission des transports du Québec devant laquelle il a dû plaider sa cause n'avait pas l'information sous la main.

RECOMMANDATION N° 21

Que toute loi ou tout règlement soit amendé dès qu'un avis dérogatoire est consenti aux sociétés de transports.

Formation

Le CPSTT estime qu'il est essentiel que ses membres aient accès à des formations adéquates lorsque des changements sont apportés aux véhicules, procédures, règlements ou lois touchant les transports.

Les sociétés de transport tendent de plus en plus à mettre en place de simples kiosques d'information dans les salles de repos lorsque de telles modifications sont introduites. Or, cette façon est inefficace, car elle ne permet pas de joindre l'ensemble des conductrices et conducteurs. Les sociétés de transport et les transporteurs interurbains devraient être obligés d'offrir des formations à tous leurs chauffeurs sur les questions qui touchent les aspects légaux de leur métier et la mécanique des véhicules qu'ils conduisent (par exemple, l'introduction d'un mécanisme de freinage différent pour les autobus hybrides) afin que la sécurité de tous soit garantie.

RECOMMANDATION N° 22

Que les sociétés de transport et les transporteurs interurbains soient obligés d'offrir des formations à leurs employés dès lors que des changements sont apportés aux véhicules, procédures, règlements ou loi touchant les transports.

Passages à niveau

L'article 413 du *Code de la sécurité routière* stipule que :

« Le conducteur d'un autobus, d'un minibus ou d'un véhicule routier transportant des matières dangereuses dans des quantités nécessitant l'application de plaques d'indication de danger, suivant un règlement pris en application de l'article 622, doit immobiliser son véhicule à au moins 5 mètres d'un passage à niveau; il ne peut poursuivre sa route qu'après s'être assuré qu'il peut franchir ce passage sans danger⁷⁴. »

Cette disposition est simple d'application en temps normal, mais son respect devient complexe et les consignes des entreprises de transport diffèrent grandement lorsque la signalisation du passage à niveau est défectueuse. Ainsi, tous nos représentants ont rapporté des exemples de situations, au cours des dernières années, où un superviseur de l'entreprise de transport s'est présenté au passage à niveau pour lever une barrière qui semblait inutilement abaissée afin de laisser passer un autobus après une simple vérification visuelle.

Toutefois, depuis une intervention de Transports Canada, la Société de transport de Montréal interdit à ses chauffeurs de franchir un passage à niveau, même si la signalisation semble défectueuse, avant d'avoir obtenu une confirmation du CN ou du CP à savoir qu'il n'y a aucun train en mouvement sur la voie. À Trois-Rivières, la société de transport respecte la même règle, mais à Sherbrooke, les chauffeurs de la STS sont seuls à juger de la sécurité de la traversée après avoir demandé une autorisation par radio, et ce, même si un train immobile se trouve sur la voie.

⁷⁴ *Code de la sécurité routière*, chapitre C-24.2, art. 413.

Pourtant, une discussion avec un représentant de Transports Canada nous a permis d'apprendre que seule la compagnie ferroviaire responsable d'un chemin de fer est en mesure d'autoriser un véhicule à franchir une voie ferrée dans ces circonstances.

Le CPSTT demande donc que *le Code de la sécurité routière* soit modifié, à l'article 413, afin de mentionner clairement la procédure à adopter lorsque la signalisation semble défectueuse à un passage à niveau. Il en va de la sécurité des usagers du transport en commun et de nos membres.

RECOMMANDATION N° 23

Que l'article 413 du Code de la sécurité routière mentionne clairement la procédure que les conducteurs d'autobus et de véhicules transportant des matières dangereuses doivent suivre lorsque la signalisation semble défectueuse à un passage à niveau.

CONCLUSION

La sécurité routière est un enjeu majeur de santé publique, tant pour les usagers de la route que pour les chauffeurs d'autobus que nous représentons. C'est pourquoi le CPSTT et le SCFP-Québec ont choisi de mettre à profit l'expérience de leurs membres et d'aborder cette consultation dans un esprit de prévention. Nous sommes en effet convaincus que l'élimination des risques à la source – par de meilleurs aménagements, une sensibilisation accrue de tous les usagers au partage de la route et une amélioration de la sécurité des véhicules lourds – constitue la meilleure stratégie à adopter pour améliorer le bilan routier au Québec.

Nous espérons maintenant que les modifications au *Code de la sécurité routière* et à d'autres lois et règlements qui découleront de votre consultation permettront un partage de la route sécuritaire pour tous, que l'on soit un automobiliste, un chauffeur d'autobus ou un usager plus vulnérable du réseau routier, comme un cycliste ou un piéton.