

CONSULTATION PUBLIQUE

La cohabitation sécuritaire entre les usagers les plus vulnérables et les véhicules lourds en milieu urbain

POUR S'ENGAGER VRAIMENT VERS UNE "VISION ZÉRO" COLLISION

Mémoire remis à la
Commission sur le transport et les travaux publics de Montréal
par Vélo fantôme Montréal
Avril 2017



Rédaction

Hélène Lefranc

Aide à la rédaction et à la recherche

Gabrielle Anctil

Laurent Deslauriers

Nous tenons à remercier chaleureusement :

Antoine Cantin pour la mise en page

Pierre Frisko pour ses idées et ses recherches

Mariane Gilbert pour ses idées et la relecture

Martine Roux pour la relecture et la correction

Contact

Laurent Deslauriers

(438) 862-8051

velo@laurentdeslauriers.com

Présentation de Vélo fantôme Montréal	5
Introduction	7
1 - Cinq principes à garder en tête	9
2 - Vision zéro	11
3 - Aménagement	12
4 - Entretien	14
5 - Signalisation	16
6 - Vitesse au volant	16
7 - Code de la sécurité routière	18
8 - Éducation et sensibilisation	20
Envers les cyclistes	20
Envers les conducteurs de véhicules motorisés et les camionneurs	22
Envers le SPVM	23
De la collectivité dans son ensemble	24
9 - Véhicules lourds	26
10 - Recommandations des coroners	29
Communiqué à la suite des décès de Christian Brulotte, Marc-André Fontaine et Suzanne Châtelain	29
Rapport à la suite du décès de Mathilde Blais	30
Rapport à la suite du décès de Salim Aoudia	30
Rapport à la suite du décès de Justine Charland-St-Amour	30
Conclusion	33



Vélo Fantôme pour Mathilde Blais | Nathalia Guevara Jaramillo / desinformemos.org - 2014

Présentation de Vélo fantôme Montréal

Vélo fantôme Montréal est un regroupement qui installe et entretient les vélos fantômes sur le territoire montréalais. Un vélo fantôme – ou *ghost bike*, en anglais – est un vélo peint en blanc, installé à l'endroit précis où un cycliste est mort lors d'une collision sur la route. À la mémoire de cette personne, nous érigeons un symbole pour susciter une réflexion sur les dangers des véhicules motorisés, tout en commémorant la vie de la victime.

Ce groupe est constitué de personnes qui pratiquent le cyclisme à l'année, mais aussi d'automobilistes et – bien sûr – de piétons. L'un d'entre nous possède le permis de la classe 4B, qui permet de conduire un minibus ou un autobus jusqu'à 24 passagers. Le groupe bénéficie ponctuellement de l'aide de nombreux membres de la communauté cycliste montréalaise et s'assure de toujours recevoir l'accord de la famille et des proches de la victime, avec qui il reste bien souvent en contact après la cérémonie d'installation du vélo fantôme. Au-delà de ces cérémonies, il mène un travail de réflexion et de sensibilisation auprès des médias, des élus et de l'ensemble de la collectivité.

À ce jour, cinq vélos blancs ont été installés à la mémoire de :

- > Suzanne Châtelain, en 2013, sur l'avenue Du Parc (angle Saint-Viateur);
- > Mathilde Blais, en 2014, sur la rue Saint-Denis (sous le viaduc des Carrières);
- > Salim Aoudia, en 2014, à l'angle des rues Wellington et Nazareth;
- > Bernard Carignan, en 2015, sur la rue Saint-Denis (angle Jean-Talon);
- > Justine Charland-St-Amour, en 2016, à l'angle de la rue d'Iberville et du boulevard Rosemont.

Précédemment à la formation de Vélo fantôme Montréal, un vélo blanc avait été installé sur la rue Wellington par les amis de Christian Brulotte, décédé en 2013.

Dans quatre de ces six décès, la collision implique un véhicule lourd.



Vélo Fantôme pour Justine Charland St-Amour | François Démontagne - 2016

Introduction

Depuis sa fondation, Vélo fantôme Montréal demande des changements au *Code de la sécurité routière* (CSR) ainsi que de meilleurs aménagements de l'espace public, ceci afin d'améliorer la sécurité des usagers de la rue les plus vulnérables et d'assurer la convivialité de leurs déplacements.

À cet égard, il se réjouit des changements apportés au CSR au printemps 2016 : augmentation des amendes concernant l'emporiage¹ – qui sont passées de 30 à 60\$ à des montants compris entre 200 à 300\$ – et obligation pour les conducteurs de véhicules motorisés de respecter une distance d'un mètre lors du dépassement d'un cycliste (dans les zones où la vitesse permise est de moins de 50 km/h) ou de 1,50 m (dans celles où les automobilistes peuvent circuler à plus de 50 km/h). Vélofantôme Montréal apprécie également les améliorations ponctuelles apportées à l'espace public, ainsi que les engagements pris en ce sens par plusieurs élus et administrations publiques.

Malheureusement, ces avancées sont lentes, minimales et disséminées « à la pièce », sans vision d'ensemble. Souvent, nous constatons que les discours empathiques et remplis de bonnes intentions des autorités à la suite d'un événement dramatique sont vite oubliés ou ne donnent pas lieu à des actions concrètes.

Cette consultation publique est donc une bonne nouvelle. Il reste en effet beaucoup à faire pour réviser en profondeur le CSR et la réglementation municipale concernant le partage de la route, aménager autrement nos espaces publics et changer les mentalités des élus et du public. Ce mémoire, qui s'intéresse surtout aux enjeux touchant les cyclistes, s'inscrit dans ce contexte.

Il reprend des éléments présentés et transmis à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) dans le cadre de sa récente consultation « La sécurité routière : ça nous concerne tous ! »², en y ajoutant d'autres aspects pertinents au regard des spécificités de la présente consultation et des objectifs poursuivis par la Commission sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal.

Nous commençons en rappelant les principes de base qui devraient, selon nous, présider à toute réflexion et décision entourant la sécurité routière. Ceux-ci sous-tendent l'ensemble de nos positions. Nos propos peuvent de prime abord sembler larges, mais ils s'appliquent aussi à la cohabitation avec les véhicules lourds. Une partie sera explicitement consacrée à ces derniers. Vélo fantôme Montréal formule ses recommandations en se basant principalement sur son expérience et les recherches qui en découlent.

1 Le fait d'ouvrir la portière d'une automobile sans précaution et de heurter une personne à pied ou à vélo.

2 Mémoire...



PIÉTONS



CYCLISTES



AUTOMOBILISTES



CAMIONNEURS

1 - Cinq principes à garder en tête

Afin que les actions autour d'un enjeu aussi large que la sécurité routière soient cohérentes, elles doivent s'appuyer sur une vision et sur des éléments forts. Ces prémices guideront ensuite tout naturellement les interventions à faire et les décisions à prendre, qu'elles soient générales ou qu'elles portent sur un point particulier.

Ces principes, qui impliquent certains changements de paradigme par rapport à la situation actuelle, devraient être :

- 1. Renverser la hiérarchie octroyant une place prépondérante aux véhicules motorisés** sur les routes et dans les rues – logique qui a prévalu dans les aménagements urbains et dans le CSR depuis les années 1950 – pour donner la priorité aux usagers les plus vulnérables. La sécurité et le confort des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite devraient guider toute décision. Des concepts tels la « fluidité du trafic » ou les « conditions de circulation » sont à nos yeux des arguments désuets face aux enjeux de sécurité. Ils sont pourtant encore invoqués pour refuser de réduire une limite de vitesse, pour restreindre l'espace dévolu aux voitures ou pour refuser d'augmenter le temps de traversée piétonnière aux carrefours.
- 2. Stimuler l'augmentation du nombre de piétons et de cyclistes**, et œuvrer à son corollaire, soit la diminution du nombre de véhicules motorisés sur les routes. Il s'agit de la meilleure façon d'améliorer la sécurité routière, en plus des autres bénéfices collatéraux : santé, environnement, coût de l'entretien des infrastructures routières, etc. Des études¹ prouvent que plus les cyclistes sont nombreux sur les routes, plus il est sûr d'y circuler à vélo. D'ailleurs la SAAQ note : « Malgré une augmentation du nombre de cyclistes au Québec, la tendance du nombre de cyclistes victimes d'un accident avec un véhicule routier est à la baisse depuis 15 ans »². La Ville de Montréal fait aussi ce constat dans ses documents de consultation. D'où l'importance, au-delà de la sécurité à proprement parler, de travailler à l'amélioration du confort et de la convivialité des modes de transport actif pour faire encore augmenter ce nombre.
- 3. Cesser de penser, de légiférer ou d'aménager comme si le cyclisme était uniquement un loisir.** Le vélo est un moyen de transport avant d'être un sport ou un loisir. Le cyclisme utilitaire – flexible, économique et pratique, pouvant être utilisé pour de nombreux déplacements quotidiens, et ce, toute l'année – ne peut que prendre davantage d'ampleur à l'avenir. C'est une bonne chose. D'ailleurs, à Montréal et à Québec, le tiers des déplacements vers un lieu de travail font moins de cinq kilomètres³.
- 4. Allier cyclistes et piétons.** Ces deux groupes, souvent mis en opposition, forment les usagers les plus vulnérables. Ils ont bien souvent les mêmes intérêts. Améliorer la sécurité des uns profite aux autres. De toute façon, nous sommes tous piétons.
- 5. Tenir compte de et implanter la pyramide de la vulnérabilité** ainsi que la logique de prudence et de civisme qui en découle en fonction de la place de chacun. Le piéton – l'utilisateur le plus exposé aux collisions – se trouve au sommet, devant le cycliste, puis l'automobiliste, et enfin le conducteur de poids lourd (voir image ci-jointe). En somme, le plus gros, le plus rapide et le plus dangereux protège le plus fragile. Chacun a la responsabilité de protéger les plus vulnérables situés au-dessus de lui dans cette pyramide : ainsi, le piéton a moins de responsabilités que le camionneur. C'est le principe de la cour d'école dans laquelle les grands doivent faire attention aux petits !

1 Phys.org, « Study shows more bicyclists on road means fewer collisions » - <https://phys.org/news/2014-06-bicyclists-road-collisions.html>

2 Société d'assurance automobile du Québec, « Cyclistes » - consultation. saaq.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2017/01/fiche-cyclistes.pdf

3 Équiterre, « Transport actif » - <http://www.equiterre.org/fiche/transport-actif>

2 - « Vision zéro »

La Ville de Montréal a adopté en septembre 2016 la stratégie « Vision zéro »¹. L'idée est bonne, mais il faut la mettre réellement en œuvre et la renforcer. Les premiers messages étaient en effet décevants. Bien que le communiqué annonce un « changement de paradigme », on ne le sent ni sur le terrain, ni dans les discours des élus et des autres responsables de la circulation. Par exemple, la Ville affirme vouloir améliorer 10 intersections chaque année². Cela semble peu : à ce rythme, il faudra des décennies³ pour sécuriser la ville. Si l'on veut effectivement être visionnaire, les mesures à prendre doivent être ambitieuses... et réellement appliquées.

Réitérons que la présente consultation est une belle initiative. Nous espérons qu'elle permettra d'aller plus loin que ce qui était envisagé au départ. La Ville semble en effet oublier un élément fondamental de l'approche « Vision zéro », telle que mise en œuvre ailleurs dans le monde : tous les usagers n'y sont pas placés sur le même plan. La priorité y est donnée aux plus vulnérables, soient les piétons et les cyclistes. Or, dans les documents de consultation, tous les usagers sont placés à égalité, semblent porter les mêmes responsabilités et devoir tous également « accepter le changement de paradigme ». Selon nous, les usagers les plus fragiles ne peuvent avoir les mêmes responsabilités que les automobilistes et les camionneurs. Pour le dire autrement, certains ont davantage à évoluer que d'autres si on veut améliorer le bilan en terme de sécurité routière. L'affirmer clairement serait réellement « une nouvelle approche » !

1 Ville de Montréal, « La Ville de Montréal dévoile sa stratégie "Vision zéro" en matière de sécurité routière » - http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,42657625&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=27446

2 *La Presse*, « Montréal annonce sa "Vision zéro" accident » - http://plus.lapresse.ca/screens/c027c409-e1eb-4e88-9fca-4388adabd42e%7C_0.html

3 On compte 2999 intersections à Montréal qui sont équipées de feux de circulation. Le nombre total d'intersections est évidemment bien plus grand. Source : données ouvertes de la Ville de Montréal, « Feux de circulation - emplacements toutes intersections » - <http://donnees.ville.montreal.qc.ca/dataset/feux-tous>

De même, il faut énoncer haut et fort à l'intention de tous que la circulation motorisée ne guidera plus les décisions d'aménagement. Et passer aux actes.

Pour prolonger ce propos, voici une recommandation concrète qui touche conjointement piétons et cyclistes. Car, tel que mentionné plus haut, les luttes pour améliorer la sécurité et le confort de ces deux catégories d'usagers se rejoignent souvent. Elle est la suivante :

- > Aménager des espaces de rencontre partagés, à l'instar de nombreux pays européens, tel que décrit dans le document de consultation de la SAAQ⁴. Ces territoires où piétons, cyclistes et véhicules partagent le même espace, sans distinction ni séparation physique, donnent la prépondérance aux activités urbaines et aux déplacements à pied et à vélo. Ils sont couronnés de succès là où ils sont mis en œuvre et il faut s'en inspirer. Les rares expériences montréalaises qui vont dans ce sens sont timides et peu cohérentes. Or, c'est ici l'occasion d'implanter les principes déclinés à travers la pyramide de la vulnérabilité : priorité aux piétons, puis aux cyclistes, etc. Cela pourrait d'ailleurs être une manière efficace de la faire connaître. Dans ces zones, la limite de vitesse imposée devrait être très basse (maximum 20 km/h). Par contre, comme il s'agit d'une manière nouvelle de penser et d'organiser le partage de l'espace public, il faudra bien expliquer le concept, ses objectifs et ses bénéfices.

4 Société d'assurance automobile du Québec, « Piétons » - <https://consultation.saaq.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2017/01/fiche-pietons.pdf>

3 - Aménagement

Comme nous l'avons dit plus haut, les aménagements de rues ont une grande importance en matière de sécurité et de convivialité des déplacements à vélo. Malgré quelques progrès, il reste beaucoup à faire. Voici nos recommandations :

- > Compléter et relier le réseau cyclable existant en parallèle de son nécessaire agrandissement. Certaines coupures obligent les cyclistes à faire des détours ou, pire, à utiliser des artères dangereuses. À titre d'exemple, il faudrait relier les bandes cyclables des rues Saint-Antoine ou Milton à celles des rues Clark et Rachel. Il est dommage de ne pas tirer le meilleur profit des infrastructures déjà existantes.
 - > Concevoir d'emblée les nouvelles rues et routes en y intégrant des infrastructures adéquates de transport actif. À ce titre, le récent projet Bonaventure et celui de l'échangeur Turcot sont des exemples typiques de ce qu'il ne faut pas faire : il est inacceptable qu'on puisse construire aujourd'hui un boulevard de cette importance sans y inclure d'emblée des pistes cyclables. De même, toute réfection de rue devrait être l'occasion de combler les lacunes ou de réparer les erreurs du passé à cet égard.
 - > Multiplier les pistes cyclables séparées de la chaussée principale sur les grandes artères, là où la circulation motorisée est la plus importante. Bien sûr, on ne peut mettre des pistes ou des bandes cyclables sur toutes les rues, grandes ou petites – et ce n'est d'ailleurs pas souhaitable car les conducteurs de véhicules motorisés doivent s'habituer à partager la route –, mais il est néanmoins essentiel d'en installer partout où la circulation est dense et rapide.
 - > Construire prioritairement des pistes et bandes cyclables unidirectionnelles. Les pistes bidirectionnelles sur des routes à grande circulation et comportant de nombreuses intersections augmentent les risques de collisions aux croisements. Le guide pour la conception d'aménagement cyclables du Grand Lyon, en France, offre à ce sujet des exemples concrets d'aménagements judicieux¹.
- > S'assurer qu'il y ait autant de liens cyclables dans un sens que dans la direction opposée. Par exemple, il devrait y avoir autant de pistes cyclables allant vers le centre-ville que le contraire. Il manque à l'évidence une voie cyclable remontant vers le nord sur le boulevard Saint-Laurent entre le Vieux-Montréal et la rue Rachel. En vélo comme en voiture, les usagers font généralement l'aller et le retour.
 - > Veiller à ce que les pistes cyclables ne fassent pas de détours inutiles, passant d'une rue à l'autre, comme le fait présentement celle le long de la rue Notre-Dame. Elles doivent être conçues pour servir avant tout au cyclisme utilitaire, et non comme un parcours destiné au loisir.
 - > Imposer une zone tampon servant à l'ouverture des portières lorsque les bandes cyclables sont situées le long des voies de stationnement. À défaut, les bandes cyclables multiplient le risque d'emportierage, qui n'est déjà pas négligeable. Rappelons qu'en 2013, un cycliste est décédé à la suite de l'ouverture d'une portière sur la bande cyclable de la rue Bellechasse. En 2017, privilégier encore ce type d'aménagement est déplorable et démontre le manque de réflexion quant à la sécurité des usagers de la route les plus vulnérables. D'ailleurs, quel n'est pas notre étonnement de voir que c'est le cas dans l'esquisse du réaménagement de la rue Laurier ouest publiée dans un des documents de la consultation alors que celui-ci ambitionne d'être exemplaire! Si l'aménagement va de l'avant tel que présenté, il y aura des emportierages, surtout considérant qu'il s'agit de stationnement aux abords des commerces. Ce n'est pas un aménagement sécuritaire pour les cyclistes. À l'inverse, la bande cyclable sur la rue Saint-Zotique, récemment réaménagée et séparée de la zone de stationnement par une bande hachurée, est un bon exemple de ce qu'il faut faire le long de voies de stationnement.
 - > Réaménager les artères les plus fréquentées à la fois par les conducteurs de véhicules motorisés et par les cyclistes de manière à diminuer le danger de collision et d'emportierage et, s'il le faut, éliminer des espaces de stationnement.

¹ Direction de la voirie de la ville de Lyon, « Guide pour la conception des aménagements cyclables » - https://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/voirie/20130411_gl_voirie_guide_amenagementscyclables.pdf

- > Découpler le nombre de sas vélo² – une solution éprouvée³ – en les implantant à toutes les intersections complexes ou dangereuses, les plus fréquentées et le long des pistes et des bandes cyclables. Le déploiement actuel est extrêmement lent et timide, ce qui fait en sorte que les automobilistes et les camionneurs comme les cyclistes ne s’habituent pas à cette signalisation au sol. Ces sas sont aussi réclamés depuis longtemps par les coroners (voir section 3 - *Recommandations des coroners*). Il est temps qu’ils soient entendus.
- > S’assurer que les bandes cyclables ne s’interrompent pas 10 mètres avant une intersection. C’est le cas en plusieurs endroits, ce qui crée la confusion chez les cyclistes et les conducteurs de véhicules motorisés.
- > Surélever les intersections aux carrefours les plus fréquentés ou les plus dangereux, particulièrement là où il n’y a pas de feux de circulation. De cette façon, piétons et cyclistes sont plus visibles; forcés de ralentir, les conducteurs de véhicules motorisés ont davantage conscience de traverser une zone où ils n’ont pas la priorité. Tout comme les sas vélos, ces mesures doivent être appliquées à l’ensemble du territoire afin de devenir la norme pour l’ensemble des personnes qui empruntent la voie publique.
- > Aménager des saillies de trottoir aux intersections pour empêcher physiquement le stationnement aux cinq mètres et permettre une vue dégagée pour toutes et tous, à pied, à vélo, en voiture ou en camion. Cibler prioritairement les intersections dangereuses. Profiter au maximum des travaux de voirie pour réaliser ces aménagements.
- > Développer d’abord les parcours piétonniers et les aménagements cyclistes sûrs aux abords des écoles et autres lieux fréquentés par les enfants (aréna, centres culturels, etc.). D’une part, il s’agit des usagers les plus vulnérables; il faut à tout prix les protéger. D’autre part, il faut rassurer les parents quant à la sécurité des trajets qu’empruntent les écoliers, particulièrement lorsque les enfants sont en âge d’acquérir leur autonomie. Les saines habitudes de vie, rappelons-le, se prennent dès l’enfance.
- > Suturer les cicatrices urbaines qui empêchent les piétons et les cyclistes de cheminer simplement et naturellement, les obligeant à des détours périlleux et inconfortables. L’exemple le plus connu est celui des viaducs le long de la ligne de chemin de fer du Canadien Pacifique. La cycliste Mathilde Blais a été happée en 2014 “par un véhicule lourd dit « hors normes » sous le viaduc de la rue Saint-Denis faute d’un passage plus de sécuritaire à cet endroit.
- > Oser rétrécir les rues afin que le trafic, en particulier celui des véhicules lourds, y soit naturellement réduit. Nous approuvons les solutions suggérées dans le document de consultation.
- > Installer davantage de mobilier urbain permettant de stationner son vélo, quels que soient le type ou la taille des rues. Cela peut paraître anecdotique au regard des enjeux directement reliés à la sécurité routière, mais de tels gestes participent au confort des déplacements sur deux roues. Or, comme nous l’avons exprimé plus haut, tout ce qui permet de faire progresser le nombre de piétons ou de cyclistes permet de faire progresser leur sécurité.

2 Espace réservé aux cyclistes – généralement marqué par une peinture verte au sol – entre la ligne d’arrêt des véhicules et le passage pour piéton. Il permet notamment aux cyclistes d’être visibles à l’intersection, de pouvoir effectuer leur virage à droite ou à gauche, ou de démarrer, en toute sécurité avant les autres véhicules.

3 The City of Austin Bicycle Team, «Effects of Bicycle Boxes on Bicyclist and Motorist Behavior at Intersections» - <http://nacto.org/wp-content/uploads/2011/02/Effects-of-Bicycle-Boxes-on-Bicyclist-and-Motorist-Behavior-at-Intersections.pdf>

4 - Entretien

- > Colmater rapidement les nids de poule, prioritairement à droite de la chaussée. Un nid de poule est plus dangereux pour un cycliste que pour un automobiliste et a fortiori que pour un camionneur. Lorsqu'il se concentre sur l'état de la chaussée, le cycliste est plus vulnérable qu'un conducteur protégé par un habitacle.
- > Déneiger et entretenir en priorité les trottoirs et les pistes cyclables séparées après les tempêtes de neige hivernales, en même temps que les artères principales et que les voies réservées au transport en commun. Il s'agit ici d'envoyer un message sans ambiguïté : les transports actifs et collectifs ont la priorité.
- > Cesser de fermer des pistes et bandes cyclables en hiver. Cette pratique est incohérente quant aux enjeux de transport actif, de sécurité et de santé publique. Il va sans dire que le déneigement, à notre avis, devrait être effectué adéquatement et de manière continue sur l'ensemble du réseau cyclable.
- > Mener des représentation auprès du gouvernement fédéral pour que cesse la fermeture des liens vitaux comme les pistes cyclables du pont Jacques-Cartier entre Montréal et Longueuil ou la piste longeant le canal de Lachine.
- > Moderniser l'équipement de déneigement afin que celui-ci soit adapté à l'entretien des pistes cyclables. La municipalité doit se doter de tels équipements en nombre suffisant. L'entretien du réseau cyclable doit être la priorité.
- > Peindre durablement ou repeindre plus régulièrement les signes sur la chaussée donnant la priorité aux usagers vulnérables. Au moment où nous bouclons ce mémoire, en fin d'hiver, de nombreux passages piétons et traces de voies cyclables sont complètement effacés. Dès lors, ils n'existent plus aux yeux des automobilistes et des camionneurs, qui les « oublient » et prennent de mauvaises habitudes. Pensons par exemple à la piste cyclable de la rue McGill dans le Vieux-Montréal, qui est carrément devenue une voie de stationnement. Une solution doit être trouvée pour ne pas que cela se reproduise année après année.



Avenue Laurier | Yves Provencher / Journal Métro - S.d.



Rue Berri | Yves Provencher / Journal Métro - S.d.

5 - Signalisation

- > Conserver l'interdiction des virages à droite aux feux rouges sur l'île de Montréal. Changer cette règle équivaldrait à mettre en danger les piétons et les cyclistes alors que les carrefours sont déjà les lieux de la plupart des collisions. L'autoriser dans certaines municipalités générerait assurément une confusion; d'une manière générale, dans un territoire urbain continu, il est souhaitable que les règles soient uniformes. Si besoin est, il faut intervenir auprès des maires qui souhaitent un tel changement.
- > Installer des feux de circulation permettant aux cyclistes de démarrer de deux à cinq secondes plus tôt que les automobilistes et les camionneurs¹, à l'image des feux chandelle pour les autobus à certaines intersections. Cette mesure permet aux cyclistes d'être plus visibles.
- > Autoriser les cyclistes à rouler en sens inverse de la circulation automobile dans les rues à sens unique. Comme le prouvent les expériences parisiennes et montréalaises, cela simplifie beaucoup le trajet des cyclistes sans aggraver les risques liés à la sécurité puisque ceux-ci voient bien les automobilistes et sont bien repérés à leur tour. De plus, cela permet aux cyclistes qui le souhaitent d'éviter d'emprunter des artères plus fréquentées et donc plus dangereuses.
- > Tenir compte des cyclistes dans la signalisation routière. Comme les panneaux ne s'adressent souvent qu'aux automobilistes, les cyclistes peuvent être confus quant aux consignes à suivre. Par exemple, il manque parfois des panneaux pour indiquer un arrêt obligatoire pour les cyclistes dans une piste cyclable à contresens, ou encore une exception à l'obligation de tourner à gauche permettant aux cyclistes de continuer tout droit.

¹ Explication du concept de Leading Bicycle Interval à partir de 4:44m, «Protected Intersections for Bicyclists » - <https://vimeo.com/86721046>

6 - Vitesse au volant

Voici un sujet sur lequel, une fois de plus, les mentalités doivent évoluer. Les mesures que nous préconisons n'étonneront guère à ce stade du mémoire :

- > Abaisser les limites de vitesses. Nous avons traité plus haut du cas des « espaces partagés ». La vitesse aux abords des écoles et des parcs devraient également être réduite à 20 km/h. D'ailleurs, ces lieux devraient naturellement être des « espaces partagés ». Dans toutes les autres rues, résidentielles ou artérielles, la vitesse devrait être limitée à 30 km/h. Bien entendu, il faut se donner les moyens de faire respecter ces règles.
- > Poursuivre inlassablement la sensibilisation des conducteurs de véhicules motorisés. Il ne doit plus être socialement acceptable de dépasser une limite de vitesse, particulièrement en zone urbaine.



7 - Code de la sécurité routière

Bien sûr, la révision du CSR ne dépend pas de la Ville de Montréal. Mais celle-ci doit continuer de se positionner sur ce sujet comme elle l'a déjà fait à plusieurs reprises. Nous l'en remercions d'ailleurs.

Nous rappelons ici les recommandations faites lors de la consultation de la SAAQ, en abordant les enjeux plus spécifiques en ce qui concerne les cyclistes, dans les changements à apporter au CSR.

Comme le signale la SAAQ dans sa fiche *Cyclistes*¹, « *plusieurs des règles encadrant les déplacements cyclistes ont été introduites au Code à la fin des années 1970* », les mesures introduites au fil des dernières décennies sont désuètes et ne correspondent plus à la réalité. Même si nous soulignons la justesse des deux transformations entrées en vigueur en juin 2016, nous croyons qu'une révision en profondeur s'impose, comme nous l'avons dit plus haut. Voici ce que nous préconisons :

- > Moduler l'obligation pour les cyclistes de rouler sur le côté droit de la chaussée². En effet, se tenir à l'extrême droite est souvent dangereux pour un cycliste, notamment parce que l'état de la chaussée y est fréquemment plus déplorable qu'à n'importe quel endroit et que le risque d'emportierage y est accru dès que des voitures sont garées le long du trottoir. De plus, en roulant trop à droite et en n'occupant pas tout l'espace nécessaire à leur sécurité, les cyclistes s'exposent à des dépassements dangereux de la part d'automobilistes ou de camionneurs surestimant leur marge de manœuvre.
- > Permettre aux cyclistes, contrairement aux autres véhicules motorisés, de poursuivre leur route aux feux pour piétons³ après avoir cédé la priorité à ces derniers. Objectif : que les cyclistes profitent aussi d'une voie libre de circulation motorisée afin de limiter le risque de collisions aux intersections, où, rappelons-le, elles sont les plus fréquentes. Enfin, notons que dans la pratique, les feux pour piétons servent déjà de signal aux cyclistes à plusieurs endroits du territoire montréalais, justement pour des raisons de sécurité ou de commodité.
- > Cesser de pénaliser doublement les cyclistes en leur ajoutant des points d'inaptitude lorsqu'ils enfreignent la loi exigeant de s'immobiliser à un feu rouge ou à un panneau d'arrêt⁴. Non seulement l'amende nous semble-t-elle amplement suffisante, mais cette situation pénalise inégalement les cyclistes possédant un permis de conduire par rapport à ceux qui n'en détiennent pas. La Ville va encore plus loin en recommandant que le principe de l'« Idaho Stop »⁵ s'applique pour les panneaux d'arrêt, donc qu'ils soient « [considérés] [...] comme un cédez-le-passage »⁶, recommandation que nous appuyons.
- > Autoriser les cyclistes à tourner à droite aux feux rouges⁷. Il s'agit d'appliquer partiellement l'« Idaho Stop », décrit ci-dessus, en permettant aux cyclistes souhaitant tourner à droite d'utiliser le feu comme un panneau d'arrêt. Dans le même ordre d'idée, les cyclistes devraient pouvoir poursuivre leur chemin, en cédant le passage aux piétons, lorsque la rue forme un T (voir image de gauche). À titre d'exemple, l'avenue Laurier Est à Montréal, entre les rues Brébeuf et Mentana, ou

1 Société d'assurance automobile du Québec, « Cyclistes » - consultation. saaq.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2017/01/fiche-cyclistes.pdf

2 Code de la sécurité routière. (2016). RLRQ c C-24.2, art. 487.

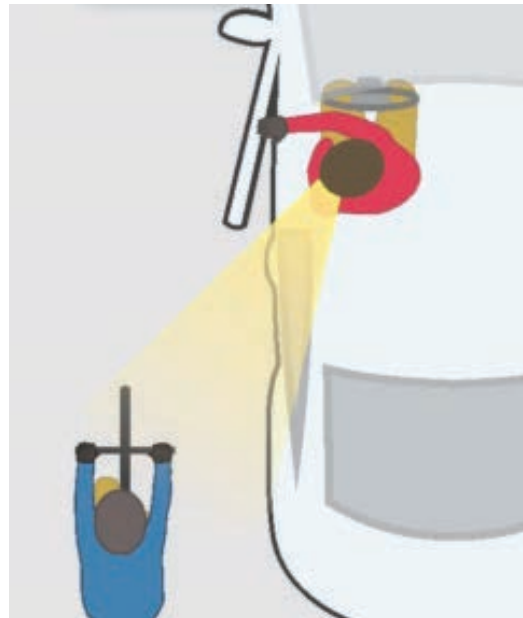
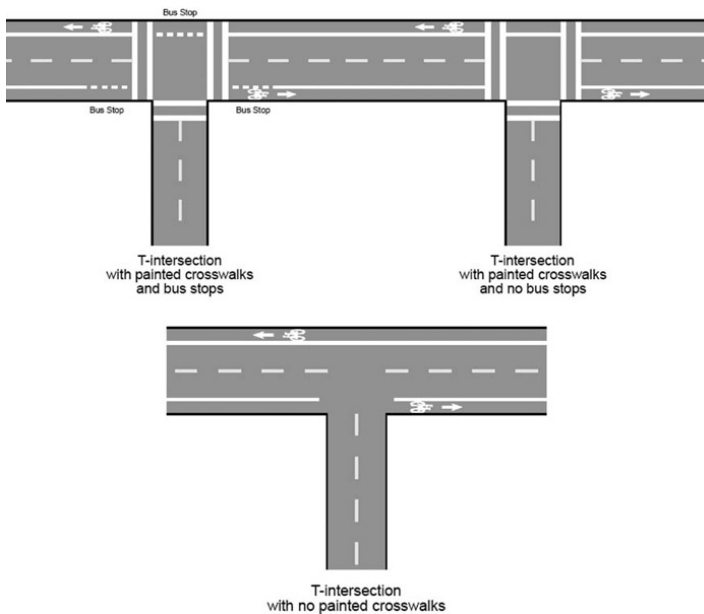
3 Code de la sécurité routière. (2016). RLRQ c C-24.2, art. 359.

4 Code de la sécurité routière. (2017). RLRQ c C-24.2, r. 37, a. 2 et 3.

5 Il s'agit de traiter un panneau d'arrêt comme un panneau cédez-le-passage et un feu rouge comme un panneau d'arrêt.

6 Ville de Montréal, « Position de la Ville de Montréal dans le cadre de la modernisation du code de la sécurité routière afin d'améliorer la sécurité des cyclistes » - http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/AFFAIRES_PUBLIQUES_FR/MEDIA/DOCUMENTS/180915%20FICHE%20TECHNIQUE%20CSR%20FINAL.PDF

7 Code de la sécurité routière. (2016). RLRQ c C-24.2, art. 359.



Gauche | Safety.transportation.org - S.d.
Droite | Dutchreach.org - S.d.

encore le boulevard René-Lévesque, devant le siège social de Radio-Canada.

- > Retirer les sanctions liées à l'absence de réflecteurs⁸. Être visible est primordial, mais les réflecteurs sont des outils d'une autre époque : inutiles de jour, ils sont insuffisants de soir comme de nuit. Il faut plutôt insister sur la nécessité d'un éclairage actif efficace, déjà prévu à l'article 233.
- > Autoriser les cyclistes à circuler dans les voies d'autobus. L'interdiction actuelle, entre autres par les Villes de Montréal⁹ et de Québec,¹⁰ est contraire à un autre article du code¹¹ exigeant des cyclistes qu'ils circulent à droite de la chaussée. En l'état, cela signifie que les rues dont la voie de droite est dédiée aux autobus et aux taxis sont inaccessibles aux cyclistes. Plusieurs villes, dont Paris¹², favorisent la cohabitation vélo/autobus grâce à des aménagements appropriés, par exemple

en élargissant la voie de droite¹³ pour permettre aux chauffeurs d'autobus de dépasser les cyclistes en toute sécurité sans devoir changer de voie. Un règlement en ce sens devrait être inséré dans le CSR.

- > Imposer aux automobilistes l'adoption de la méthode hollandaise (« *dutch reach*¹⁴ »). Cette méthode implique d'ouvrir la portière avec la main opposée¹⁵, donc avec la main droite lorsqu'il s'agit du conducteur (voir image de droite). Cela oblige à tourner la tête, permettant naturellement de vérifier l'angle mort et d'ainsi voir venir un cycliste ou un piéton, le cas échéant.

8 Code de la sécurité routière. (2016). RLRQ c C-24.2, art. 232.

9 Ville de Montréal, Règlement sur la circulation et le stationnement. (2001). R.R.V.M. c. C-4.1, art. 22.

10 Ville de Québec, Règlement de l'agglomération sur la circulation et le stationnement. (2014). R.A.V.Q. 842, art. 17.

11 Code de la sécurité routière. (2016). RLRQ c C-24.2, art. 487.

12 Vélib Paris, « Du bon usage des couloirs de bus à vélo » - <http://blog.velib.paris.fr/blog/2011/05/06/du-bon-usage-des-couloirs-de-bus-a-velo/>

13 Journal Métro, « Voies réservées pour bus et vélos: les cyclistes se montrent prudents » - <http://journalmetro.com/actualites/montreal/1041017/reseau-de-voies-reservees-pour-bus-et-velos-les-cyclistes-se-montrent-circonspects/>

14 Dutch Reach Project, - <http://www.dutchreach.org>

15 99 Percent Invisible, « The Dutch Reach: Clever Workaround to Keep Cyclists from Getting "Doored" » - <http://99percentinvisible.org/article/dutch-reach-clever-workaround-keep-cyclists-getting-doored/>

8 - Éducation et sensibilisation

Envers les cyclistes

- > Ne pas axer systématiquement la sensibilisation de la sécurité cyclistes sur le port du casque. Disons-le d'emblée: nous apprécions grandement que la Ville de Montréal n'en parle pas dans les documents de consultation, tout comme dans d'autres circonstances elle a évité de voir dans le casque une solution miracle. Cependant, comme en témoigne trop souvent le débat public, d'autres acteurs sociaux n'en sont pas convaincus. Nous nous permettons donc ici de rappeler nos arguments sur ce sujet qui nous tient à cœur. Il est bien sûr pertinent de porter un casque – en particulier pour les enfants – mais cela reste un choix personnel. Insister d'abord sur le port du casque en matière de prévention revient à oublier ce que soulignait à juste titre le coroner Jean Brochu en 2013, soit que le casque n'est utile qu'après l'impact. D'ailleurs, plutôt que d'insister sur le port du casque, ce spécialiste préconisait notamment des efforts de prévention en amont afin d'éviter les collisions¹.

En outre, il faut rappeler plusieurs éléments concernant le port du casque. Une étude de l'Université de Bath² suggère que les conducteurs de véhicules motorisés feraient moins attention et frôleraient de plus près les cyclistes porteurs de casque. D'autres études ont montré que le port du casque ne change pas significativement les statistiques concernant les conséquences des collisions³.

1 « L'accident ayant coûté la vie à Mme Châtelain résulte de l'ouverture inopinée d'une portière de voiture devant un cycliste qui arrivait par derrière [...] Déresponsabiliser les automobilistes face à cet enjeu et avancer que les cyclistes n'ont qu'à se protéger quand ils circulent sur la voie publique constituerait une aberration et une dangereuse illusion, estime Dr Brochu. Le port du casque est une mesure de protection après l'accident et le soussigné insiste pour que les actions les plus pertinentes soient prises pour éviter l'accident. »

2 University of Bath, « Wearing a helmet puts cyclists at risk, suggests research » - <http://www.bath.ac.uk/news/articles/releases/overtaking110906.html>

3 The University of British Columbia, « Hospitalization rates vs. mode share & helmet laws » - <http://cyclingincities.spph.ubc.ca/injury-rates-vs-mode-share-helmet-laws/>

Enfin, rappelons que les piétons comme les conducteurs de véhicules motorisés sont également susceptibles de subir des blessures à la tête, et que personne ne songe à rendre le casque obligatoire pour ceux-ci. Bien sûr, il faut rester prudent face à ces recherches et leur interprétation, d'autant que les nombreuses études se contredisent sur le sujet. On peut cependant retenir que le port du casque ne fait pas l'unanimité.

Par contre, comme on l'a vu plus haut, il est indéniable que le nombre de cyclistes améliore la sécurité à vélo. Il ne faudrait pas que l'injonction de porter un casque soit un frein au développement de ce mode de déplacement, qui doit rester simple et peu contraignant. À l'évidence, l'arrivée de Bixi à Montréal a permis de faire progresser la sécurité des cyclistes plus que n'importe quelle obligation ou incitation au port du casque. Or, il serait extrêmement complexe de forcer les utilisateurs des vélos en libre-service à utiliser un casque. Ailleurs dans le monde, d'autres expériences ont démontré qu'une obligation serait contre-productive puisqu'elle a eu pour effet de diminuer le nombre de cyclistes, rendant *de facto* les déplacements à vélo plus risqués⁴. Par exemple, en Australie, une telle obligation a fait chuter le nombre de cycliste de 30% en moyenne (entre 19 et 46%, selon les provinces), à tel point que l'on songe à revenir en arrière. En Nouvelle-Zélande, la diminution a également été de 30%⁵.

Concernant la sécurité et la convivialité des déplacements en vélo, une ville est souvent prise en exemple : Copenhague (« *La ville de Copenhague, au Danemark, est reconnue comme l'une des meilleures villes*

4 Le Devoir, « L'Australie songe à renoncer au casque de vélo obligatoire » - <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/456703/l-australie-songe-a-renoncer-au-casque-de-velo-obligatoire>

5 Fédération française des usagers de la bicyclette, « Généralisation du port du casque à vélo? Une fausse réponse à l'insécurité routière! » - http://www.fubicy.org/IMG/pdf/fub_dossiercasqvlo.pdf

cyclables au monde ») mentionne ainsi la SAAQ.⁶ Or, s'il est bien une ville où le pourcentage de cyclistes portant le casque est minime, c'est Copenhague⁷! Le document de la SAAQ insiste sur les aménagements qui y favorisent la sécurité des cyclistes et l'entretien hivernal du réseau. C'est bien la preuve que la sécurité passe par les aménagements et par le nombre. À l'évidence, cette ville où seuls les jeunes enfants et les touristes portent un casque n'investit pas dans des campagnes de promotion du casque. Mettons donc collectivement nos moyens et nos énergies à la bonne place plutôt que de faire des campagnes aux résultats limités. Insister lourdement sur le casque est une façon de décharger sur les individus les plus vulnérables la responsabilité collective de faire progresser la qualité de l'espace public, de mieux partager la route et de développer une législation qui les protège.

Pour que cela soit clair et afin d'éviter toute polémique inutile, sachez que certains des auteurs de ce mémoire portent régulièrement un casque. Nous n'en contestons pas l'utilité. Par contre, nous sommes persuadés que l'obliger ou insister sur le sujet est peu pertinent. Les efforts sont à mettre en priorité sur des aspects plus fondamentaux si on veut réellement faire progresser la sécurité routière et non simplement traiter les conséquences des collisions qui aurait pu être évitées.

- > Sensibiliser à grande échelle les cyclistes à l'importance d'être vus et l'obligation d'être équipés d'éclairage actif la nuit. Trop de cyclistes roulent encore sans éclairage adéquat. Dans le même ordre d'idée, on pourrait rappeler aux cyclistes qu'il est toujours mieux de s'habiller en vêtements de couleur claire. Contrairement au port du casque, on a ici une occasion d'éviter les collisions, et non de remédier après coup à leurs conséquences.
- > Conscientiser les cyclistes à l'obligation de signaler leur intention de tourner. Trop de cyclistes omettent de le faire, ce qui peut engendrer des hésitations ou des situations chaotiques aux intersections. La cohabitation avec les piétons, les automobilistes et les camionneurs n'en sera que meilleure.
- > Encourager les enfants et les adolescents à la pratique du vélo par tous les moyens. On peut penser aux cours d'éducation physique. Les jeunes ainsi formés viendront grossir le nombre de cyclistes aguerris dans les rues, rendront encore plus inévitables les aménagements et seront aussi d'éventuels conducteurs de véhicules motorisés plus prudents et plus empathiques envers les cyclistes.
- > Rappeler aux cyclistes qu'ils doivent être prudents, courtois et respectueux envers les piétons, qui ont préséance, ainsi qu'avec les autres usagers avec qui ils partagent la route.

6 Société d'assurance automobile du Québec, « Cyclistes » - consultation. saaq.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2017/01/fiche-cyclistes.pdf

7 Cycling Embassy of Denmark, «Facts about cycling in Denmark» - <http://www.cycling-embassy.dk/facts-about-cycling-in-denmark/statistics/>

Envers les automobilistes et les camionneurs

Nous venons de parler des cyclistes, mais c'est surtout les conducteurs de véhicules motorisés qu'il faut sensibiliser pour protéger les plus vulnérables sur la route :

- > Poursuivre et relancer régulièrement les campagnes de prévention de l'emportierage. Insister particulièrement sur cet aspect, par exemple en expliquant la méthode « à la hollandaise », telle que décrite plus haut.
 - > Rappeler l'obligation de signaler en tout temps. L'oubli des clignotants est un réel facteur de risque pour les piétons et pour les cyclistes.
 - > Souligner l'importance de vérifier ses angles morts. Les conducteurs doivent s'assurer que leurs manœuvres sont sécuritaires avant de les effectuer. Cette responsabilité n'incombe pas aux autres usagers. Nous y reviendrons dans la partie spécifiques aux poids lourds.
 - > Réaffirmer l'interdiction de stationner un véhicule motorisé à moins de cinq mètres d'une intersection, tel que prévu au CSR⁸.
 - > Faire respecter l'interdiction de s'arrêter ou de stationner dans les bandes cyclables. S'il y a un problème de stationnement, il faut le régler autrement plutôt qu'en faisant preuve de laxisme à l'égard des livreurs, chauffeurs de taxis et autres conducteurs de véhicules motorisés affairés à lire leurs textos, comme c'est constamment le cas, par exemple, sur la rue McGill, et comme nous l'avons déjà signalé. Cela oblige les cyclistes à se déporter pour se réinsérer à répétition dans le trafic: rien de plus risqué!
 - > Accentuer la sensibilisation quant aux dangers d'être distraits au volant. Les usagers de la route les plus vulnérables sont aussi ceux qui font les frais de la distraction des conducteurs d'automobile ou de camion. En ville, ce problème prend des proportions importantes. Tout usage du téléphone cellulaire au volant, y compris les dispositifs mains libres.
- > Confier à qui de droit une mission formelle de contrôle des chantiers qui empiètent sur la voie publique afin que les promoteurs et constructeurs cessent d'utiliser les trottoirs, les pistes et les bandes cyclables comme variable d'ajustement. On ne compte plus les trottoirs barrés et les liens cyclables encombrés, et ce, sans sécurisation des parcours alternatifs pour les usagers les plus vulnérables. Quand ils existent, ces détours sont d'ailleurs mal indiqués ou prêtent à confusion. Ceci est inacceptable. Si nécessaire, il faut supprimer une voie de circulation motorisée pour la réserver aux piétons et aux cyclistes. La réduction de l'espace dédié aux piétons et cyclistes – déjà inégalement réparti – ne devrait être considérée qu'en tout dernier recours.
 - > Mener des campagnes de sensibilisation quant au fait qu'il est préférable, pour des raisons de sécurité, que les cyclistes occupent entièrement une voie de circulation plutôt que de rouler trop à droite de la chaussée. Plusieurs villes dans le monde ont mené avec succès ce type de campagne^{9,10}. Il faut en profiter pour rappeler à tous que les cyclistes ne sont jamais obligés d'utiliser les pistes cyclables existantes. Bref : ils ont le droit, autant que les conducteurs de véhicules motorisés, d'occuper la voie.
 - > Expliquer et marteler que la prudence sur la route est d'abord la responsabilité des plus gros et des plus rapides. La pyramide de la vulnérabilité, mentionnée plus haut, devrait être utilisée à cet effet. La courtoisie et le civisme envers les plus fragiles doivent aussi être au cœur du discours.

8 Code de la sécurité routière. (2016). RLRQ c C-24.2, art. 386.

9 Wikipedia, « Bicycles May Use Full Lane » - https://en.wikipedia.org/wiki/Bicycles_May_Use_Full_Lane

10 Santa Barbara Independant, « Every Lane Is a Bike Lane » - <http://www.independent.com/news/2015/nov/23/every-lane-bike-lane/>

Envers le Service de police de la Ville de Montréal

Plusieurs de nos recommandations dans différentes parties de ce mémoire s'adressent aussi au Service de police de la Ville de Montréal (SPVM). Les suivantes sont toutefois plus exclusives :

- > Exiger que les policiers soient exemplaires. Il n'est pas acceptable que des voitures de police soient stationnées sur des pistes cyclables, des passages piétons ou tout simplement à moins de cinq mètres d'une intersection. Ces situations sont trop fréquentes et minent la crédibilité de ceux censés assurer la sécurité. Nous ne parlons évidemment pas ici d'intervention d'urgence.
- > Clarifier une fois pour toutes les choses : l'emporiage est une collision, et ce, même si le moteur du véhicule est éteint. Ces événements doivent être rapportés et donner lieu à des indemnisations de la SAAQ pour les victimes, le cas échéant. Les agents de police ne devraient plus être réticents à remplir un rapport et devraient connaître la procédure à suivre. Il y a encore trop de confusion et de cas non déclarés, qui empêchent d'obtenir un portrait fiable de la situation. Le message devrait aussi être clairement partagé à l'externe.
- > Demander aux policiers de se concentrer sur la prévention et la verbalisation des comportements les plus dangereux, et non les plus faciles à sanctionner. Du progrès reste à faire sur ce point, selon nous.

De la collectivité dans son ensemble

Ces recommandations s'adressent à tous, mais en particulier aux personnes en situation d'autorité ou d'influence (dont les policiers, les élus et autres responsables à la Ville) :

- > S'abstenir de blâmer les victimes lorsqu'il est question de partage de la route en général ou d'un événement malheureux en particulier. Combien de fois a-t-on entendu dire que le piéton fauché n'aurait peut être pas traversé comme il se doit à l'intersection ? Que le cycliste écrasé par un conducteur de camion remorque ne portait pas de casque ou qu'il roulait trop rapidement sur la piste cyclable ? Que cet enfant renversé par une fourgonnette sortant d'une ruelle alors qu'il faisait du vélo près de ses parents sur le trottoir ne portait pas de casque¹¹ ? Les exemples sont abondants et choquants quand il y a des victimes, surtout quand il n'y a pas de corrélation entre l'accusation à peine voilée et la cause ou les conséquences de l'impact. Inconvenables dans d'autres circonstances, ce genre de commentaire est pourtant fréquent lorsque les victimes sont piétonnes ou cyclistes.
- > Cesser d'utiliser le terme « accident » pour le remplacer par « collision »¹². Le terme accident laisse en effet sous-entendre que l'événement était inévitable ou dû au hasard. Or, ce n'est pas le cas, comme le montrent les rapports des coroners. Les collisions impliquant conducteurs de véhicules motorisés et piétons ou cyclistes peuvent généralement être prévenues. Dans le même ordre d'idée, on parle souvent des individus blessés « piéton » ou « cycliste », mais on parle du « camion » ou de la « voiture », comme s'il n'y avait personne derrière le volant. Cette dépersonnalisation a pour effet de déresponsabiliser les conducteurs. Il faut remplacer les récits de type « Un accident a eu lieu. Le camion a tourné à droite et un cycliste a été renversé » par « Une collision a eu lieu. Le conducteur du camion a tourné à droite et un cycliste a été renversé ». Certaines villes ont mené une réflexion à cet égard. Ainsi un organisme à but non lucratif de la Ville de Seattle, dans l'État de Washington, a revu l'utilisation de son vocabulaire sur le sujet afin de faire progresser les mentalités¹³.
- > Faire preuve de cohérence avec les principes de protection des plus vulnérables dans la transmission des messages concernant la sécurité routière, autant lors des campagnes de sensibilisation que de la diffusion des bilans. Souvent les messages sont déconcertants à cet égard. Les piétons sont non seulement les personnes les plus à risque sur la route, mais que les jeunes de 10 à 24 ans ainsi que les aînés de plus de 65 ans sont particulièrement vulnérables. Or, on mentionne constamment que les piétons ont des obligations sur la route, qu'ils sont parfois distraits, qu'il doit y avoir un respect mutuel entre usagers de l'espace urbain, etc. Même si l'on parle aussi de ces aspects pour les conducteurs de véhicules, il nous semble peu pertinent de les placer sur le même plan. On ne peut donner les mêmes responsabilités et demander la même attention à un enfant de 10 ans et à un conducteur de poids lourds. Certains ont plus de responsabilité que d'autres et cela devrait toujours être rappelé.

Autres mesures à prendre

- > Subventionner l'installation d'ateliers de réparation de vélos communautaires dans les quartiers (locaux et équipements). Rappelons que ces ateliers, qui fonctionnent grâce au bénévolat, où chacun peut apprendre à devenir autonome pour l'entretien de son deux-roues, permettent de consolider la communauté cycliste, de transférer des connaissances, et constituent une alternative économique aux boutiques de réparation. Sans s'y opposer, ils les complètent en permettant l'accessibilité à ce mode de déplacement dans de bonnes conditions aux personnes moins fortunées.

11 Radio-Canada, « Un cycliste de 6 ans grièvement blessé dans le Sud-Ouest » - <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/779011/accident-velo-enfant-camionette-sud-ouest>

12 New York Times, « It's No Accident: Advocates Want to Speak of Car 'Crashes' Instead » - <https://www.nytimes.com/2016/05/23/science/its-no-accident-advocates-want-to-speak-of-car-crashes-instead.html>

13 Greater Greater Washington, « How smart language helped end Seattle's paralyzing bikelash » - <https://ggwash.org/view/37234/how-smart-language-helped-end-seattles-paralyzing-backlash>



Camion obstruant la piste cyclable de la Place des Arts | H el ene Lefranc - 2016

9 - Véhicules lourds

Disons-le d'emblée : la circulation des poids lourds en ville préoccupe notre groupe au plus haut point. Avec l'emporiage, c'est la principale cause de décès des cyclistes, décès qui mènent à l'installation des vélos fantômes. Les chiffres dans les documents de consultation parlent d'eux-mêmes. Nos recommandations sont donc celles-ci :

- > Revoir la place des camions, en s'inspirant des politiques de certaines grandes villes européennes¹ et américaines². Au-delà de l'interdiction de circuler sur certaines parties du réseau routier à certaines heures, sauf pour la livraison locale, il est tout simplement interdit de faire des livraisons locales avec des véhicules surdimensionnés. La livraison de cinq caisses de bière à un dépanneur d'un quartier résidentiel avec un immense camion n'est pas plus justifié à Montréal que dans ces villes. Bien évidemment, une fois les réglementations en place, il faut s'assurer de les faire respecter.
- > Accompagner les véhicules hors normes lorsque leur présence en ville ne peut être évitée et étendre la nécessité d'obtenir un permis spécial.
- > Continuer d'interpeller les différents paliers de gouvernement pour rendre obligatoire l'installation de barres latérales de sécurité sur tous les véhicules lourds. Nous félicitons d'ailleurs la Ville pour son action à cet égard et sa décision d'équiper ses propres véhicules. Il lui reste un dernier pas à faire : exiger dans tous ses appels d'offres que les véhicules lourds des soumissionnaires soient équipés de ces « jupettes ». On pense bien sûr aux équipements de déneigement, entre autres. Par ailleurs, les gouvernements québécois et fédéral doivent agir de même.
- > Sensibiliser les conducteurs de ces véhicules, les propriétaires et les exploitants des entreprises de transport aux enjeux concernant la fatigue, la distraction et l'entretien des véhicules, en plus de les sensibiliser à la situation des usagers les plus vulnérables dans les rues et sur les routes.
- > Mettre en place la politique londonienne³ de classement des camions en fonction de leur dangerosité, l'annoncer et resserrer progressivement leur interdiction de présence sur le territoire de Montréal. Londres a décidé de tester les différents types de camions pour leur accorder une cote (un nombre d'étoiles en fonction de l'ampleur de leurs angles morts). La Ville a interdit immédiatement les plus dangereux et annoncé qu'elle

étendra progressivement cette interdiction. L'industrie du camionnage est ainsi incitée à se doter de camions plus sécuritaires et peut se préparer aux futures exclusions. Cette stratégie exemplaire doit inspirer la Montréal – et les gouvernements provincial et fédéral – où trop de piétons et de cyclistes décèdent ou sont gravement blessés sous les roues des poids lourds. À Montréal, alors qu'ils représentent 3% des véhicules sur la route, les camions causent 38% des décès de cyclistes et 32% de ceux chez les piétons⁴. Le statu quo n'est plus acceptable. Une métropole moderne ne devrait pas tolérer des véhicules avec des angles morts disproportionnés dans ses rues.

- > Demander avec insistance que les normes de conception des véhicules lourds, moins encadrées et moins évoluées que celles concernant les véhicules plus légers, soient resserrées. Il faut s'inspirer des recherches sur la « vision directe », telles que menées au Royaume-Uni⁵, plutôt que de multiplier les caméras et les dispositifs de vision indirecte. Comme vous le voyez, notre groupe Vélo fantôme Montréal n'est pas forcément au diapason des recherches présentées dans le document de consultation. Travailler à trouver des solutions aux angles morts à court terme n'est pas inutile, mais cela ne doit pas faire oublier qu'il faut trouver des solutions durables et revoir en profondeur le design des véhicules lourds. Des énergies doivent y être investies.
- > Insister auprès des camionneurs et de leurs employeurs sur les autres messages contenus par ailleurs dans ce mémoire. Notamment la dangerosité et l'interdiction de se stationner sur les voies cyclables, les passages piéton et à moins de cinq mètres d'une intersection, ainsi que préservation de cheminement de transport actif sécuritaires en marge des chantiers. Chacun a de bonnes raisons de mal se stationner ou d'empiéter sur la voie publique. Il est important de prendre conscience que d'autres solutions sont à trouver.

1 London Councils, « About the London Lorry Control Scheme » - <http://www.londoncouncils.gov.uk/services/london-lorry-control/about-llcs>

2 Nelson Nygaard, « Chicago Complete Streets », - <http://nelsonnygaard.com/projects/chicago-complete-streets/>

3 The Guardian, « Thousands of lorries to be banned from London for cyclist safety » - <https://www.theguardian.com/uk-news/2016/sep/30/lorries-face-london-ban-plans-improve-safety-cyclists>

4 Journal Métro, « Les véhicules lourds sureprésentés dans les décès des piétons et des cyclistes » - <http://journalmetro.com/actualites/montreal/972807/les-vehicules-lourds-surepresentes-dans-les-deces-des-pietons-et-des-cyclistes/>

5 La Presse, « Étude sur les accidents impliquant cyclistes et piétons, le design déficient des camions en cause » - http://plus.lapresse.ca/screens/36d5e78b-fdda-41ac-8e18-497f36c6dbeb%7C_0.html



Poid lourd obstruant une intersection | Hélène Lefranc - 2016



Cycliste happé par un camion à ordures | Rogerio Barbosa / exruefrontenac.org - 2010

10 - Recommandations des coroners

Les recommandations¹ formulées par les coroners québécois à la suite d'un décès violent survenu sur la route représentent des outils précieux pour faire progresser la sécurité routière. Malheureusement, elles semblent sous-utilisées ou tardivement suivies. Nous demandons que la Ville, bien souvent interpellée par ces rapports, fasse un bilan annuel de la mise en œuvre – ou non – de ces recommandations, explications à l'appui.

Nous dressons ci-dessous la liste des recommandations des coroners concernant les décès de cyclistes pour lesquels un vélo fantôme a été installé à la suite d'un impact avec un véhicule lourd :

Communiqué à la suite des décès de Christian Brulotte, Marc-André Fontaine et Suzanne Châtelain²

À la SAAQ

- > De mettre au programme de ses campagnes de sensibilisation au partage de la route un volet rappelant aux occupants d'un véhicule routier le danger d'ouvrir une portière sans s'assurer que la manœuvre est sécuritaire pour les cyclistes et les piétons;
- > De prendre les mesures pour qu'une insistance particulière soit mise sur l'article 430 du CSR dans le Programme d'éducation à la sécurité routière (PERS);
- > De procéder à une révision en profondeur du CSR dans le but de le moderniser et de l'adapter à la réalité actuelle des déplacements actifs;
- > D'actualiser le CSR quant à la sévérité des sanctions encourues par les conduites les plus dangereuses pour les autres usagers de la route, notamment quant aux sanctions prévues pour une infraction à l'article 430.

À la SAAQ et à Vélo Québec

- > De faire la promotion du port du casque en vélo.

À la Ville de Montréal

- > D'identifier le plus rapidement possible les endroits dangereux pour les cyclistes (ponts et viaducs, tunnels et intersections) et d'y faire des aménagements nécessaires, comme des bandes cyclables et des sas vélo;
- > de planifier et compléter dans les meilleurs délais un réseau de voies cyclables permettant des déplacements actifs efficaces et sécuritaires.

¹ Les rapports complets se trouvent en annexe.

² Bureau du coroner du Québec, « Décès accidentels de cyclistes à Montréal, n'ouvrez pas la porte aux blessures ou à la mort! » - www.coroner.gouv.qc.ca/medias/communiqués/detail-dun-communiqué/nouvrez-pas-la-porte-aux-blessures-ou-a-la-mort.html

Rapport à la suite du décès de Mathilde Blais

Au ministère des Transports du Québec et à la SAAQ

- > Favoriser par règlement l'installation de jupes latérales pour les véhicules circulant en zone urbaine;
- > Enchâsser dans un règlement les distances minimales entre un véhicule moteur et un vélo.

À Transport Canada

- > Préciser ses plans pour l'emploi des jupes latérales de sécurité sous les camions lourds et les remorques.

À l'Union des municipalités du Québec

- > Favoriser dans l'aménagement urbain des corridors de circulation sécuritaire pour les vélos, en priorité sur les artères principales.

Rapport à la suite du décès de Salim Aoudia

À Vélo Québec et à la SAAQ

- > Continuer la sensibilisation des cyclistes aux dangers de se placer dans l'angle mort d'un gros véhicule.

À Transport Canada

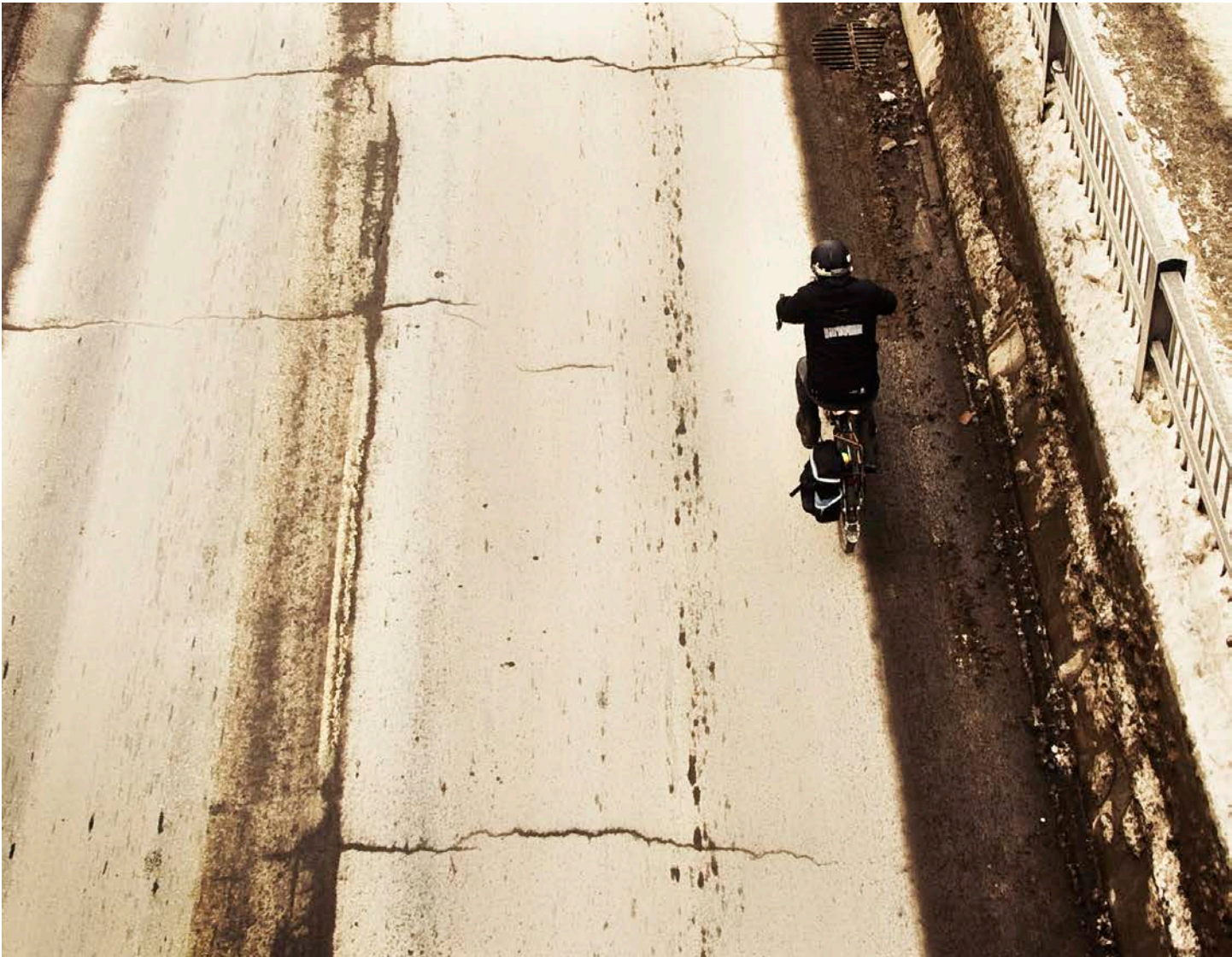
- > Rendre obligatoire les jupes latérales de sécurité sous les camions lourds et les remorques.

À la Ville de Montréal

- > Installer des sas vélo aux intersections les plus fréquentées par les cyclistes et les camions.

Rapport à la suite du décès de Justine Charland-St-Amour

Le décès de Justine Charland-St-Amour étant survenu le 22 août 2016, le rapport n'a toujours pas été rendu public.



Cycliste | François Démontagne - S.d.

Conclusion

Le vélo est un moyen de locomotion efficace, écologique, économique et favorisant la santé de ses adeptes. Au-delà des enjeux de sécurité routière, les bénéfices collatéraux sont significatifs d'un point de vue individuel et collectif, ne serait-ce qu'en regard de ses impacts sur les enjeux de santé publique, comme la lutte à la sédentarité. Il faut donc pouvoir rouler à vélo sans risque et de façon confortable et agréable, ce qui n'est pas toujours le cas à Montréal. Ce mémoire souhaite participer à l'atteinte de cet objectif.

Circuler de façon motorisée en ville – un milieu de vie densément peuplé regroupant une mixité de fonctions (habitations, commerces, bureaux, etc.) – devrait être perçu par les conducteurs de véhicules motorisés comme un privilège accompagné de grandes responsabilités. Marcher ou pédaler en ville en toute sécurité et dans un environnement agréable devrait être un droit. Les règlements comme les décisions d'aménagement devraient le refléter.

Le fameux « partage de la route », que l'on nous « vend » constamment et que l'on nous demande de mettre en œuvre, n'est pas équitable pour le moment. Le domaine public est sur-occupé par les automobilistes et par les camionneurs, qu'ils soient en mouvement ou à l'arrêt. Il faut que cela change.

Il est de la responsabilité de la Ville de Montréal de s'assurer de la sécurité de tous sur son territoire. Elle doit envoyer un message éloquent quant à l'aménagement de l'espace public, qui doit désormais être pensé prioritairement en fonction des piétons et des cyclistes. Des lignes directrices claires doivent être édictées lors des réfections de rue, mais aussi vis à vis du SPVM, des gestionnaires de chantier, des livreurs de bien, etc. Les meilleures pratiques doivent être partagées et mise en place à toutes les échelles.

**NOUS NE VOULONS PLUS AVOIR
À INSTALLER DE VÉLO FANTÔME.**

Annexes

- > Rapport d'investigation suite au décès de Christian Brulotte
- > Rapport d'investigation suite au décès de Mathilde Blais
- > Rapport d'investigation suite au décès de Salim Aoudia

IDENTITÉ											
SUITE À UN AVIS DU			2013	04	03	NUMÉRO DE L'AVIS			A - 320650		
Prénom à la naissance			Nom à la naissance			Date de naissance					
Christian			Brulotte			1970 09 28					
Sexe		Municipalité de résidence			Province		Pays				
Masculin		Montréal			Québec		Canada				
Prénom de la mère		Nom de la mère à la naissance			Prénom du père		Nom du père				
Francine		Robert			N/D		N/D				

DÉCÈS																		
Lieu du décès		Nom du lieu			Municipalité du décès													
Déterminé		Intersection Wellington - Murray			Montréal													
DATE DU DÉCÈS		Déterminée			2013		04		03		HEURE DU DÉCÈS		Déterminée		16		: 00	

CAUSE PROBABLE DE DÉCÈS :

Traumatisme craniocérébral sévère.

EXPOSÉ DES CAUSES :

- Identification : Christian Brulotte a été identifié au moyen de pièces d'identité en sa possession.
- Examen externe : effectué le 4 avril 2013 à la morgue de Montréal, il a révélé un traumatisme craniocérébral très sévère avec évidemment partiel du crâne, fracture ouverte du tibia droit, fracture fermée du fémur gauche et quelques érosions et ecchymoses disséminées sur le corps de Monsieur Brulotte.
- Examen interne : il n'a pas été ordonné.
- Antécédents pertinents : aucun.

AUTRES RAPPORTS :


L'alcoolémie était négative et seule une faible concentration de naproxène (un anti-inflammatoire) a été mesurée dans le sang de Christian Brulotte.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS :

Une enquête a été effectuée par des agents du poste 20 et des agents de la Section enquêtes-collisions du Service de police de la Ville de Montréal. Cette enquête a déterminé que Christian Brulotte circulait à vélo sur la rue Wellington en direction est le 3 avril 2013 peu avant 16 h; en tentant de passer entre une file de voitures et un camion remorque immobilisés à un feu rouge mais se dirigeant également en direction est, son vélo a heurté l'arrière d'une voiture placée dans la voie de droite à la hauteur des roues arrière de la remorque et a brisé la lentille du feu arrière gauche de la voiture.

Monsieur Brulotte est tombé sur la chaussée, laissant au passage des marques de frottement sur la carrosserie du véhicule, principalement au niveau de la portière arrière gauche. Le véhicule heurté par le vélo de Monsieur Brulotte roulait très lentement puisque le feu de circulation venait de passer au vert; le cycliste quant à lui roulait plus rapidement que la voiture.

Après sa chute, Christian Brulotte est tombé devant les roues de la remorque au moment où celle-ci commençait à avancer et il a été écrasé.

IDENTIFICATION DU CORONER	
Prénom du coroner	Nom du coroner
Jean	Brochu
Je soussigné, coroner, reconnais que la date indiquée, et les lieux, causes, circonstances décrits ci-haut ont été établis au meilleur de ma connaissance et ce, suite à mon investigation, en foi de quoi	
J'AI SIGNÉ À : Montréal	CE 23 octobre 2013
 SIGNATURE	

A - 320650

Numéro de l'avis

Son décès – évident en raison de l'importance du traumatisme craniocérébral subi – a été constaté sur place par les policiers.

L'inspection mécanique du camion a permis de constater plusieurs défauts mécaniques mineurs et majeurs mais les enquêteurs ont assuré que ces défauts n'avaient aucunement contribué à l'accident qui est survenu sur une rue en pente descendante légère et comportant une courbe vers la droite.

La chaussée asphaltée était sèche et en bon état lors de l'accident et le ciel était dégagé avec des passages nuageux.

Selon l'enquêteur principal, la témérité de Christian Brulotte, qui tentait de se faufiler dans l'espace étroit laissé entre deux files de véhicules immobilisés, est un facteur à considérer pour expliquer cette collision. Il a ajouté que « l'absence de trottoir ou de piste cyclable à cet endroit est également un élément à considérer ». Ajoutons d'ailleurs que cette section de rue est balisée d'une bordure de béton à laquelle s'ajoute une glissière de sécurité confinant les cyclistes à la rue.

COMMENTAIRES :

On parle d'un problème de partage de la route lorsqu'un usager de la route – généralement le conducteur d'un véhicule motorisé – se comporte, sciemment ou non, de façon à empêcher d'autres usagers de la route – généralement des piétons ou des cyclistes – de circuler normalement et de façon sécuritaire dans un endroit où ils sont autorisés à le faire.

On ne saurait parler dans ce cas-ci de problème de partage de la route; les véhicules motorisés impliqués étaient quasi immobilisés au moment de l'accident puisque le feu de circulation venait de passer au vert et le cycliste est arrivé par derrière. Par contre, l'absence d'un espace où il aurait pu se diriger et la témérité du cycliste – même un de ses proches a déclaré aux policiers que Christian Brulotte était passablement téméraire à vélo – l'ont amené à tenter de se faufiler entre une voiture et un camion remorque, au mépris du danger de circuler près d'un tel véhicule. Au moment où le guidon du vélo a heurté l'arrière de la voiture immobilisée au niveau des roues arrière du camion provoquant la chute de Monsieur Brulotte, le conducteur du camion n'avait aucune chance de s'apercevoir de ce qui venait de se passer.

Les cyclistes sont autorisés à circuler partout sur les voies publiques, sauf sur les autoroutes

Contrairement à ce que pensent certaines personnes, les cyclistes ne sont pas des gens qui s'amuse à vélo dans la rue et ils ne sont pas obligés de se restreindre aux seules pistes cyclables aménagées pour eux; ces pistes sont destinées à faciliter leur circulation en grand nombre.

Comme l'automobiliste, l'utilisateur du transport en commun ou le piéton, le cycliste est un individu qui utilise un moyen de transport pour plusieurs buts :

- se rendre à son travail ou en revenir;
- faire son magasinage;
- se rendre à un rendez-vous;
- parfois pour son loisir ou pour s'entraîner, entraînement qui peut d'ailleurs se conjuguer avec les autres motifs de déplacement.

À peu près personne ne dispose d'une voie cyclable en face de son domicile et le menant à destination. Chaque cycliste doit éventuellement quitter la voie cyclable pour circuler dans la rue et se rendre à destination, traversant à l'occasion des environnements inhospitaliers comme ce fut le cas pour Monsieur Brulotte.

Les conducteurs de véhicules motorisés doivent comprendre et accepter qu'il est légitime pour les cyclistes de circuler partout sur la voie publique (sauf sur les autoroutes, bien entendu).

L'absence de voies cyclables à plusieurs endroits

Dans un mémoire intitulé « *Le partage des voies cyclables¹* » présenté lors d'une consultation publique de la Commission consultative sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal, Vélo Québec affirmait :

...le réseau (des voies cyclables) est non seulement utilisé, il est très sollicité. Sous un angle d'ingénierie de la circulation, on dirait que la capacité du réseau est atteinte. Ce que l'on peut dire également, c'est que le déploiement des aménagements cyclables (voies, pistes, stationnements) ne suffit pas à la croissance de l'usage. (souligné par le soussigné)

¹ *Le partage des voies cyclables à Montréal*, consultation publique de la Commission consultative sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal, l'analyse de Vélo Québec, 23 novembre 2011

A - 320650

Numéro de l'avis

La nécessité et la possibilité de procéder rapidement à plusieurs endroits identifiés comme dangereux

En attendant la réalisation de ces grands projets, la Ville de Montréal devrait identifier rapidement les endroits dangereux pour les cyclistes (intersections, ponts et viaducs, tunnels, le long de certaines avenues particulièrement achalandées ...) et y faire les aménagements requis visant à assurer la sécurité des cyclistes. L'accident qui a coûté la vie à Christian Brulotte illustre bien le danger que représente l'absence d'aménagements pour les cyclistes dans certains endroits où leur circulation des cyclistes est autorisée.

Ces endroits sont nombreux et se trouvent souvent près d'aménagements cyclables.

Le concept de sas vélo, déjà implanté à quelques endroits à Montréal, pourrait être répandu, car il s'agit d'un aménagement assez facile à réaliser; il identifie une zone où peut se placer le cycliste devant les autos à une intersection. Il lui est ainsi plus facile de faire un virage à gauche en sécurité, par exemple. Cela aurait permis à Monsieur Brulotte de se placer en sécurité devant le camion – s'il lui avait été possible de longer sécuritairement la file de véhicules pour se rendre à l'avant de celle-ci.

Certains de ces aménagements peuvent être réalisés assez simplement, au moyen d'un corridor balisé (par exemple, par des bornes de béton ou une simple ligne de peinture si celle-ci s'avère suffisamment visible et sécuritaire).

Par contre, il faudrait réaliser que certains aménagements requièrent qu'on accepte le partage de sections bien identifiées de trottoir entre les cyclistes et les piétons, encore ici, au moyen de balises assez simples à installer.

Le soussigné suggère qu'on aménage en priorité les endroits les plus achalandés par les cyclistes et qu'on considère les plus dangereux sur l'île de Montréal les endroits où des cyclistes sont décédés, ont subi des lésions majeures ainsi que ceux où plusieurs cyclistes ont été victimes d'accidents.

L'augmentation du nombre de cyclistes et le paradoxe de leur sécurité

Malgré la citation d'un extrait de « *L'état du vélo au Québec – Zoom sur Montréal (2010)* » que fait Vélo Québec dans le mémoire cité précédemment à l'effet que 36 % de la population adulte utilise le vélo au moins une fois par semaine, nous connaissons tous des personnes qui préfèrent utiliser leur voiture pour certains déplacements en raison de l'absence de voies sécuritaires pour se rendre à destination à vélo ou qui refusent de circuler à vélo à certains endroits en raison même de la dangerosité du site. Cette situation ainsi que l'accident survenu à Christian Brulotte illustrent le besoin d'aménagements cyclables additionnels, qu'ils soient séparés de la circulation des véhicules motorisés ou intégrés à la circulation générale.

Un communiqué de presse publié par Vélo Québec le 25 avril 2013 se lisait ainsi :

« Dans son bilan routier 2012 annoncé hier, la SAAQ dévoile une diminution de décès et de victimes de la route chez les cyclistes. Vélo Québec se réjouit de voir que sur les cinq dernières années, ce nombre a globalement diminué de 22,7 % pendant que la pratique du vélo, elle, ne cesse d'augmenter. Au Québec, on compte maintenant 4 millions de cyclistes, soit 500 000 de plus qu'en 1995. »

On voit donc que paradoxalement, l'augmentation du nombre de cyclistes a globalement un impact positif sur leur sécurité. En effet, plus ils sont nombreux dans les rues, plus ils sont visibles et plus les conducteurs des véhicules motorisés leur portent attention.

L'augmentation du nombre des cyclistes sur la voie publique constitue donc un des gages de l'accroissement de leur sécurité et elle dépend en retour du déploiement des aménagements cyclables.

L'augmentation du nombre de déplacements « actifs » a également un impact positif sur la congestion routière, la pollution atmosphérique et la santé de la population, des bénéfices non négligeables.

Dans la même logique, l'augmentation du nombre de déplacements à vélo ou au moyen des transports en commun libère de l'espace pour la circulation et une partie de cet espace devrait être retourné aux déplacements actifs en vue de l'aménagement de plus de voies cyclables.

La vétusté de certains articles du Code de la sécurité routière

Certaines dispositions du Code de la sécurité routière sont irréalistes, ne protègent pas vraiment les cyclistes ou sont impossibles à respecter (par exemple l'obligation de circuler assis sur le siège en tout temps ou l'obligation d'équiper son vélo de réflecteurs dans les roues et sur les pédales – il est impossible de fixer un réflecteur sur plusieurs types de pédales) et certains comportements de cyclistes ne méritent pas toujours d'être bannis (par exemple, rouler sur le trottoir dans un endroit dangereux). Les réflecteurs peuvent d'ailleurs être remplacés de façon efficace par des bandes

2 À pied, à vélo pour un Montréal en forme, Consultation Montréal physiquement active, le commentaire de Vélo Québec, 27 novembre 2012

A - 320650

Numéro de l'avis

réfléchissantes amovibles ou placées sur les vêtements et par des lumières clignotantes très peu dispendieuses fixées sur le vélo ou le casque.

Bref, certaines dispositions du Code de la sécurité routière ne tiennent pas compte de la réalité de 2013.

Dans l'édition des samedi 8 et dimanche 9 juin 2013, un grand journal montréalais³ citait l'exemple de la Belgique où un « Code de la rue » a été inséré dans le Code de la route.

...Le vocabulaire a son importance ici, la « route » étant associée surtout aux automobilistes et « la rue » à tout le monde.

Au cœur de ce code : l'idée que le plus petit doit être protégé du plus gros : le vélo face à la voiture comme le piéton face au vélo. « Le conducteur ne peut mettre en danger les usagers les plus vulnérables », peut-on lire dans le texte. « Il doit adapter sa vitesse en fonction d'usagers faibles. »

La témérité de certains cyclistes

Certains comportements sont par ailleurs nettement plus dangereux et mériteraient davantage l'attention du Service de police de la Ville de Montréal que l'absence de réflecteurs dans les roues et sur les pédales des vélos ou l'omission des cyclistes de poser le pied à terre à un panneau d'arrêt : par exemple, brûler un feu rouge, passer outre à pleine vitesse à un arrêt obligatoire, circuler avec un casque d'écoute ou en manipulant un téléphone, rouler à contresens sur une voie achalandée ou comme l'a fait Christian Brulotte, se faufiler entre deux files de véhicules arrêtés, particulièrement s'il s'y trouve des véhicules lourds, camions et autobus.

Un cycliste a tout avantage à réaliser sa vulnérabilité sur la voie publique et à adapter des comportements qui ne compromettent jamais sa propre sécurité.

On verrait probablement moins de comportements téméraires, voire carrément dangereux, si les cyclistes disposaient d'un réseau de voies aménagées permettant des déplacements efficaces et sécuritaires.

CONCLUSION :

Décès accidentel.

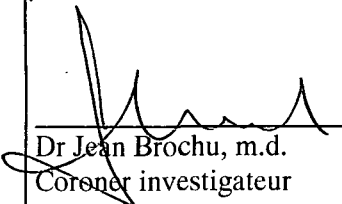
RECOMMANDATIONS :

Je recommande à la **Ville de Montréal** d'identifier le plus rapidement possible les endroits dangereux pour les cyclistes (ponts et viaducs, tunnels et intersections) et d'y faire des aménagements nécessaires, comme des bandes cyclables et des sas vélo.

Je recommande à la **Ville de Montréal** de planifier et compléter dans les meilleurs délais un réseau de voies cyclables permettant des déplacements actifs efficaces et sécuritaires.

Je recommande à la **Société de l'assurance automobile du Québec** de procéder à une révision en profondeur du Code de la sécurité routière dans le but de le moderniser et de l'adapter à la réalité actuelle des déplacements actifs.

Je recommande que ce rapport soit porté à l'attention du **ministre des Transports du Québec**.


Dr Jean Brochu, m.d.
Coroner investigateur

³ Le Devoir, édition des samedi 8 et dimanche 9 juin 2013, L'exemple belge, article rédigé par Isabelle Porter

IDENTITÉ											
SUITE À UN AVIS DU			2014	04	28	NUMÉRO DE L'AVIS	A - 322964				
Prénom à la naissance			Nom à la naissance			Date de naissance					
Mathilde			BLAIS			1980 09 08					
Sexe			Municipalité de résidence			Province			Pays		
Féminin			Montréal			Québec			Canada		
Prénom de la mère			Nom de la mère à la naissance			Prénom du père			Nom du père		
N/D			N/D			N/D			N/D		

DÉCÈS					
Lieu du décès		Nom du lieu		Municipalité du décès	
Déterminé		Voie publique (rue St-Denis - tunnel des Carrières)		Montréal	
DATE DU DÉCÈS		Déterminée		HEURE DU DÉCÈS	
2014 04 28		Indéterminée			

CAUSE PROBABLE DE DÉCÈS :

Polytraumatise crânien

EXPOSÉ DES CAUSES :

- Identification à partir de documents personnels.
- Examen externe montre un évidement du contenu cérébral avec de nombreuses fractures du massif facial et de la base du crâne. Il y a aussi des fractures du thorax et du bassin et des hémorragies internes.
- Une enquête détaillée est faite par le SPVM.

AUTRES RAPPORTS :

La recherche d'alcool, de drogues d'abus et habituelle est négative.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS :

Madame emprunte la voie publique de la rue St-Denis, direction sud à la hauteur du Tunnel des Carrières le 2014-04-28. Elle utilise un Bixi (en bon état de fonctionnement) qu'elle connaît bien (43ième utilisation cette année et 600 fois l'an dernier). Vers les 6h38, elle entre dans la pente du viaduc (conditions de chaussée et météo adéquates) alors qu'une remorque-grue est dans la même direction, dans le même corridor droit (voie dont la largeur est inadéquate pour camion-remorque et vélo) de cette route à deux voies. Nous sommes dans une situation de *partage de voie*. Le camion-remorque (en bon état général et conforme) s'éloigne de madame et revient légèrement dans sa voie afin de maintenir ouverte la voie de gauche et bien s'enligner sur la hauteur sécuritaire du viaduc. On ne saura jamais s'il y a eu contact avec madame. On sait toutefois qu'elle est happée mortellement par les roues avant droites de la remorque par la roue interne (essieu à deux roues). L'impact premier est à la tête : la mort est instantanée.

COMMENTAIRES :

Le décès était évitable. Il aurait fallu partager la voie comme toute la publicité de la SAAQ le mentionne. Si tel avait été le cas, le camion remorque aurait laissé le passage à madame ou aurait empiété dans la voie de gauche comme lui permet la réglementation pour dépasser un vélo. Enfin, on ne sait pas si madame a été heurté ou a tout simplement repris plus d'espace au passage du camion (le plus probable) ne s'apercevant pas qu'il y avait aussi une remorque. Une jupe latérale aurait empêché madame de se retrouver la tête sous la roue interne.

CONCLUSION :

Mort accidentelle évitable.

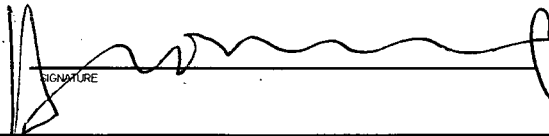
RECOMMANDATIONS :

Je recommande au Ministre des Transports du Québec et à la SAAQ, lors de la révision du code de sécurité routière, d'enchâsser dans un règlement les distances minimales entre un véhicule moteur et un vélo; il semble évident au soussigné que la publicité de la SAAQ (même si elle est bien diffusée) n'est pas assez percutante.

Je recommande 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 priorité.

Je recommande à Transport Canada de préciser leurs plans à long terme pour l'emploi de jupes latérales.

Quoique certaines municipalités et compagnies de transport aient commencé l'installation de jupes latérales sur leurs camions de service (collecte déchets, déneigement, construction ou transport), le Ministre du Transport et la SAAQ doivent favoriser par règlement l'installation de jupes latérales pour l'équipement circulant en zone urbaine.

IDENTIFICATION DU CORONER	
Prénom du coroner	Nom du coroner
Paul G	Dionne
Je soussigné, coroner, reconnais que la date indiquée, et les lieux, causes, circonstances décrits ci-haut ont été établis au meilleur de ma connaissance et ce, suite à mon investigation, en foi de quoi	
J'AI SIGNÉ À : Gatineau	CE 25 août 2014
 SIGNATURE	

Le 8 janvier 2016

Monsieur Laurent Deslauriers
4534, rue la Fontaine
Montréal (Qc) H1V 1P3

OBJET : Décès de Salim Aoudia N/D : 168528

Monsieur,

Pour faire suite à votre demande, nous vous faisons parvenir :

- (1) Copie du rapport du coroner

Nous vous avisons que les rapports de coroners sont des documents publics. Par conséquent, ils peuvent être remis à toute personne qui en fait la demande, incluant des représentants des médias.

En espérant le tout à votre satisfaction, veuillez recevoir nos salutations distinguées.

Le Service à la clientèle

p.j.

IDENTITÉ				168528
SUITE À UN AVIS DU	2014	11	27	NUMÉRO DE L'AVIS
	ANNÉE	MOIS	JOUR	A - 326548
Prénom à la naissance		Nom à la naissance		Date de naissance
Salim		Aoudia		1971 05 16
	ANNÉE	MOIS	JOUR	
Sexe	Municipalité de résidence		Province	Pays
Masculin	Montréal		Québec	Canada
Prénom de la mère		Nom de la mère à la naissance		Prénom du père
Maada		Aoudia		Mohamed
				Nom du père
				Aoudia

DÉCÈS			
Lieu du décès	Nom du lieu		Municipalité du décès
Déterminé	Intersection Wellington - Nazareth		Montréal
DATE DU DÉCÈS	Déterminée	2014 11 27	HEURE DU DÉCÈS
		ANNÉE MOIS JOUR	Approximative 9 10
			HEURE MINUTE

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

Salim Aoudia a été identifié sur les lieux de son décès par les policiers au moyen de pièces d'identité comportant une photographie.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Un rapport du Service de police de la Ville de Montréal indique que le 27 novembre 2014 vers 9 h 11, des agents du poste 20 ont reçu un appel concernant un accident venant de se produire près de l'intersection des rues Wellington et Nazareth. À leur arrivée sur les lieux, ils ont constaté qu'un cycliste était coincé entre le premier et le deuxième ensemble de roues d'une remorque tirée par un tracteur routier et immobilisée dans la bretelle d'accès à l'autoroute Bonaventure. Les premiers répondants ont coupé le vélo et s'affairaient à soulever la remorque pour dégager le cycliste qui ne présentait plus de signes vitaux. Le médecin d'Urgences-santé a constaté son décès sur les lieux, à 9 h 58.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

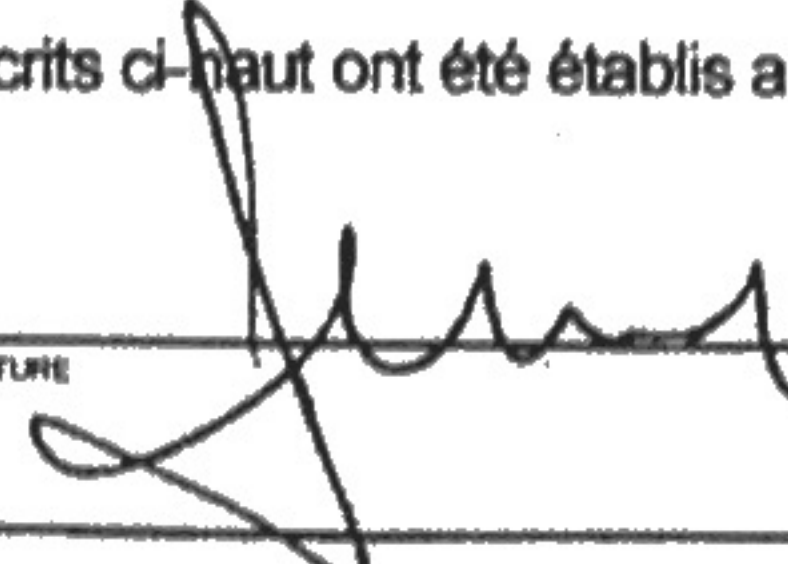
Un examen externe a été effectué le 28 novembre 2014 à la morgue de Montréal. Il a mis en évidence la présence d'une fracture fermée du fémur droit, diverses lacérations et abrasions, des pétéchies couvrant une surface cutanée de 11 par 7 cm à la région sternale ainsi que d'autres lésions traumatiques plus mineures.

Des échantillons biologiques prélevés au cours de l'examen externe ont été analysés au Centre de toxicologie de l'Institut national de santé publique du Québec. Aucune substance – alcool, médicament ou drogue – n'a été détectée.

ANALYSE

L'enquête policière a déterminé que le camion et le cycliste circulaient tous deux en direction est sur la rue Wellington. Le conducteur du camion voulait tourner à droite sur la rue Nazareth pour s'engager plus loin dans la bretelle d'accès à l'autoroute Bonaventure alors que le cycliste à sa droite désirait continuer tout droit. Le conducteur du camion a indiqué son intention de tourner à droite en actionnant le clignotant et quand il a commencé sa manœuvre de virage, le cycliste s'en est aperçu – trop tard – et il a essayé d'immobiliser son vélo en mettant ses pieds au sol mais il n'a pu éviter le contact avec la remorque.

Il a été projeté au sol et s'est retrouvé coincé entre le premier et le deuxième ensemble de roues à droite de la remorque (celle-ci comportait trois ensemble de roues doubles de chaque côté). Il a été traîné jusqu'au milieu de la bretelle d'accès à l'autoroute et c'est la conductrice d'un véhicule, témoin de l'impact, qui a accéléré pour dépasser le camion et faire signe au conducteur de s'immobiliser.

IDENTIFICATION DU CORONER	
Prénom du coroner	Nom du coroner
Jean	Brochu.
Je soussigné, coroner, reconnais que la date indiquée, et les lieux, causes, circonstances décrits ci-haut ont été établis au meilleur de ma connaissance et ce, suite à mon investigation, en foi de quoi	
J'AI SIGNÉ À : Montréal	CE 17 novembre 2015
	SIGNATURE 

A - 326548

Numéro de l'avis

Des débris jonchaient le sol et des marques sur la chaussée étaient visibles du point d'impact jusqu'à l'endroit où le camion s'est arrêté. Ces marques indiquaient que le camion a trainé la victime sur 156 mètres avant de s'immobiliser.

Un reconstitutionniste de la Division de la sécurité routière et des patrouilles spécialisées du SPVM a procédé à l'examen de la scène d'accident. Il a déterminé que l'état de la chaussée, les infrastructures et les conditions climatiques n'étaient pas en cause dans cet accident. Le camion impliqué, pour sa part, a été inspecté par des agents de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) qui n'y ont décelé aucune anomalie.

Quant au vélo, son état après la collision ne permettait pas d'en évaluer la qualité ni l'efficacité des freins.

Mesures pour accroître la sécurité des cyclistes

Certaines mesures peuvent être mises en place pour rendre la circulation des cyclistes plus sécuritaire dans les rues. La première consiste à sensibiliser les cyclistes au danger de se placer dans l'angle mort des camions. Il est en effet très difficile pour le conducteur d'un poids lourd de voir si quelque chose ou quelqu'un se trouve à la droite de son véhicule lorsqu'il tourne à droite.

Il est aussi possible qu'une jupe de sécurité latérale, installée sur la remorque, aurait permis que le cycliste ne glisse pas et ne soit pas écrasé sous les roues de la remorque. Ces jupes sont obligatoires en Europe depuis de nombreuses années.

Par ailleurs, la mise en place de SAS vélo¹ aux intersections où circulent beaucoup de cyclistes et de camions permettrait également d'accroître la sécurité des plus vulnérables.

CONCLUSION

Salim Aoudia est décédé des suites d'un polytraumatisme par écrasement. Il s'agit d'un décès accidentel.

RECOMMANDATIONS

Je recommande à Vélo-Québec et à la Société de l'assurance automobile du Québec de continuer la sensibilisation des cyclistes aux dangers de se placer dans l'angle mort d'un gros véhicule.

Je recommande à Transport Canada d'envisager de rendre obligatoire l'installation de jupes latérales de sécurité sous les camions lourds et les remorques.

Je recommande à la Ville de Montréal d'installer des SAS vélo aux intersections les plus fréquentées par les cyclistes et les camions.


Dr Jean Brochu, m.d.
Coroner investigateur

¹ Un SAS vélo est constitué d'une surface de couleur (verte habituellement) clairement identifiée, placée entre le passage piétonnier et la ligne d'arrêt des véhicules, permettant aux cyclistes de se placer devant ceux-ci, de démarrer avant les véhicules et d'améliorer leur sécurité.