

CONSULTATIONS PARTICULIÈRES

*Parlons Mesures de sécurité pour les usagers
de la route vulnérables et les véhicules lourds*

Protection des piétons et cyclistes : avec un grand poids viennent de grandes responsabilités

Mémoire remis à Transport Canada

par Vélo fantôme

Avril 2018



Rédaction

Gabrielle Anctil
Alain Deschamps
Laurent Deslauriers
Hélène Lefranc

Mise en page

Antoine Cantin

Contact

Laurent Deslauriers
438 862-8051
velo@laurentdeslauriers.com

Table des matières

Présentation de Vélo fantôme	5
Introduction	7
1 - Cinq principes à garder en tête	9
2 - Commentaires généraux	10
3 - Principales recommandations pour protéger les usagers vulnérables face aux poids lourds	14
4 - Recommandations non spécifiques aux véhicules lourds	16
Conclusion	18
Annexe	



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

Présentation de Vélo fantôme

Vélo fantôme 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-e cycliste est mort-e 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 collectif est constitué de personnes diversifiées : militants cyclistes, diplômés en urbanisme, avocat, famille de cyclistes décédés, etc. Celles qui ont rédigé ce mémoire ont entre 28 et 49 ans. Certaines pratiquent le cyclisme à l'année, mais les membres du groupe sont aussi automobilistes et – bien sûr – piétons. L'un d'entre nous possède un permis permettant de conduire 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. Il les accompagne dans les démarches administratives et juridiques si elles le souhaitent.

Au-delà de ces cérémonies, le collectif mène un travail de sensibilisation auprès des médias, des élus et de l'ensemble de la collectivité. Il participe à des événements tels Les Promenades de Jane ou le Parking Day, a organisé une première « masse critique » (manifestation à vélo) pour la sécurité routière durant la campagne électorale municipale de 2017 à Montréal, publie des lettres ouvertes, intervient lors des consultations publiques par le dépôt et la présentation de mémoires, etc. Les usagers les plus vulnérables sur la route – piétons et cyclistes – sont au cœur de la réflexion.

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

- > Suzanne Châtelain, en 2013, sur l'avenue Du Parc (angle Saint-Viateur) à Montréal;
- > Mathilde Blais, en 2014, sur la rue Saint-Denis (sous le viaduc des Carrières) à Montréal;
- > Salim Aoudia, en 2014, à l'angle des rues Wellington et Nazareth à Montréal;
- > Marie Bélanger, en 2014, sur la route 117 à Mirabel (au sud de l'autoroute 50);
- > Bernard Carignan, en 2015, sur la rue Saint-Denis (angle Jean-Talon) à Montréal;
- > Justine Charland-St-Amour, en 2016, à l'angle de la rue d'Iberville et du boulevard Rosemont à Montréal;
- > Meryem Ânoun, en 2017, à l'angle de la rue Bélanger et de la 6e avenue à Montréal;
- > Clément Ouimet, en 2017, sur la voie Camillien-Houde à Montréal.

Pour voir une carte, veuillez consulter cette page : <http://bit.ly/2IkjZE1>.

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

Dans cinq de ces neuf décès, la collision implique un véhicule lourd.



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

Introduction

Depuis sa fondation, Vélo fantôme demande des changements au Code de la sécurité routière (CSR) québécois et de meilleurs aménagements de l'espace public. Il est aussi d'avis que l'encadrement réglementaire des poids lourds est nettement insuffisant. Leur design doit être amélioré, des barres latérales de sécurité doivent être installées et leur présence sur la route et dans les rues doit être mieux contrôlée. L'objectif est d'améliorer la sécurité des usagers de la rue les plus vulnérables et d'assurer la convivialité de leurs déplacements.

Certains de ces enjeux concernent en premier lieu le gouvernement fédéral. La présente consultation est donc une bonne nouvelle. Grâce à son expertise et aux pouvoirs qui sont les siens, Transport Canada peut en effet faire beaucoup pour améliorer la situation de ces usagers sur la route et dans les rues. Malgré certaines avancées, il reste en effet beaucoup à faire pour sécuriser et aménager nos espaces publics, mieux encadrer la présence des poids lourds et leur design, et changer l'approche des élus et la mentalité du public.

Vélo fantôme a d'ailleurs mentionné le gouvernement fédéral dans les trois précédents mémoires qu'il a déposés. Il a en effet réclamé du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal qu'ils interpellent Transport Canada lorsque la réglementation relève de sa compétence, par exemple, sur la nécessité des barres latérales de sécurité.

Il a notamment exprimé cette position dans le mémoire présenté en février 2017 devant la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) dans le cadre de sa consultation « La sécurité routière : ça nous concerne tous ! »¹, dans le mémoire présenté devant la Commission sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal en avril 2017 lors de la consultation publique sur la cohabitation sécuritaire entre les usagers les plus vulnérables et les véhicules lourds en milieu urbain² et dans le mémoire transmis à la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale du Québec portant sur le projet de loi n° 165 (Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions)³.

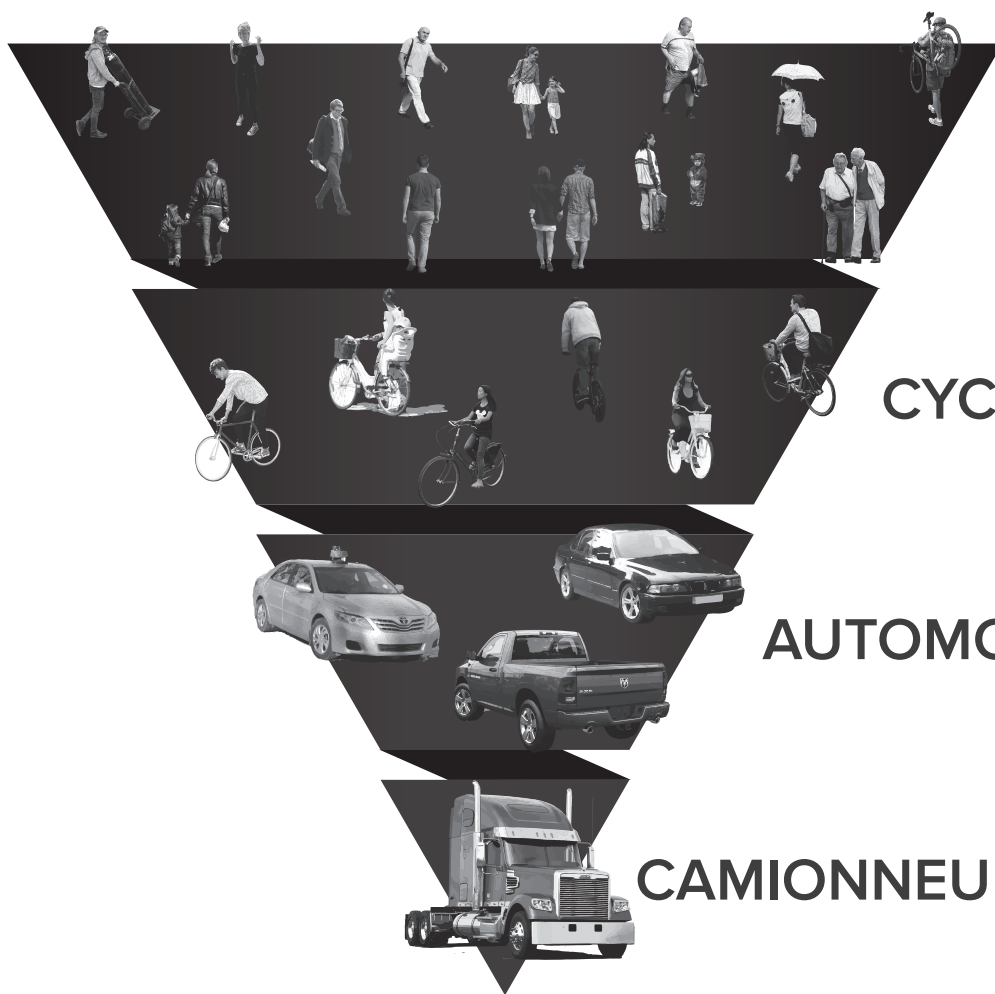
Le présent mémoire, qui s'intéresse aux enjeux touchant les cyclistes et les usagers vulnérables, dans un objectif de partage de l'espace public plus équitable, reprend des éléments de nos précédents documents.

Le mémoire se divise en plusieurs parties. La première rappelle les principes de base qui devraient, selon nous, présider à toute réflexion et toute décision entourant la sécurité routière. Ceux-ci sous-tendent en effet l'ensemble de nos positions. La deuxième regroupe des commentaires généraux sur le document de consultation. La troisième se concentre sur les recommandations qui nous semblent les plus importantes concernant les poids lourds. La quatrième rassemble quelques recommandations non spécifiques aux poids lourds.

1 <http://www.gabrielleantil.com/wp-content/uploads/2017/03/MémoireSAAQ.pdf>

2 http://www.gabrielleantil.com/wp-content/uploads/2017/03/MémoireVdM_light.pdf

3 <http://www.gabrielleantil.com/wp-content/uploads/2018/02/MémoireLoi165-velofantome.pdf>



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 - Commentaires généraux

Nous saluons la publication du document de consultation « Rapport sommaire : Projet de mesures de protection des usagers vulnérables de la route et des véhicules lourds ». La compilation, visant à l'exhaustivité, de toutes ces mesures et études représente un travail considérable, complet et utile. Cela est extrêmement pertinent pour nourrir la réflexion de tous et s'y référer lors de futures actions et prises de décision de la part des personnes responsables.

Nos bémols ci-dessous n'enlèvent rien à l'intérêt que nous avons pu trouver à ce rapport.

2.1 - Un biais en faveur des camionneurs

La description ou l'analyse qui sont faites de certaines mesures nous apparaissent parfois comporter un biais en faveur des personnes qui conduisent des véhicules lourds. Nous ne relèverons pas tous les endroits où nous avons constaté de tels biais dans l'analyse, mais en voici quatre, à titre d'exemples :

- Quand le document relate en page 42 le « Programme d'inversion des rôles », il s'agit uniquement d'un programme permettant aux cyclistes « de s'asseoir à la place d'un conducteur d'un véhicule lourd afin de constater par eu-mêmes à quel point il peut être difficile de voir un cycliste circulant à proximité d'un camion ». Pourquoi cela ne serait-il pas l'inverse ? Il serait fort judicieux que des conducteurs de poids lourds aient l'occasion, dans le cadre d'un tel programme, d'enfourcher une bicyclette et d'avoir à circuler, par exemple, sur des voies cyclables d'un centre-ville où les livreurs stationnent constamment leur véhicule. Pour Vélo fantôme, il est évident que la réalité doit être mieux comprises dans les deux sens et non dans un seul.
- De même, on indique page 43 que les conducteurs de camions « ont le sentiment de devoir respecter des normes de sécurité très élevées et très rigides » et « ils estiment que les cyclistes adoptent des comportements imprévisibles et ne sont pas tenus de respecter des normes opérationnelles ». Le document de consultation ne remet nullement en question leur jugement, et ne relativise pas non plus le fait qu'il est absolument moins dangereux pour autrui qu'un cycliste ne respecte pas les normes alors que cela peut s'avérer grave si un camionneur en fait autant.

D'une part, des études¹ semblent démontrer que le non respect des règles n'est pas plus élevé chez les cyclistes que chez les conducteurs de véhicules, qui sont également nombreux à les enfreindre. D'autre part, un cycliste est parfois mieux protégé s'il ne respecte pas les normes, en particulier s'il démarre à une intersection déserte quelques secondes avant que le feu ne passe au vert, s'assurant ainsi d'être visible et d'avoir traversé avant le flot de véhicules².

De plus, aucune données probantes ne vient confirmer l'impression des camionneurs, dont la parole est prise pour acquis. Jamais le fait que les cyclistes sont régulièrement victimes de campagne de dénigrement dans les médias et d'une image négative injustifiée n'est mise de l'avant.

Enfin, nulle part dans le document reconnaît-on que les normes ont été conçues pour les véhicules motorisés et sont bien souvent inadaptées aux piétons et aux cyclistes. L'ensemble de ces aspects permet tout à fait, à notre avis, de tempérer le discours des camionneurs.

- La suite immédiate, répétée également page 61, est également dérangeante à nos yeux : « Les préoccupations liées à la sécurité exprimées par les cyclistes en ce qui concerne le partage de la route avec des camions de taille imposante semblent être plus importantes que ce que démontrent les données, ce qui suggère qu'une image négative est véhiculée au sujet des camions et que celle-ci n'est pas entièrement justifiée. » Contrairement à la parole des camionneurs, celle des cyclistes est remise en cause et génère une recherche de données probantes.

1 Streets Blog USA, « Study: Cyclists Don't Break Traffic Laws Any More Than Drivers Do » - <https://usa.streetsblog.org/2018/01/03/study-cyclists-dont-break-traffic-laws-any-more-than-drivers-do/>

2 À titre d'exemple du bien-fondé d'une telle pratique, la ville de New York a mis en place des feux prioritaires pour piétons à un grand nombre d'intersections, leur laissant une priorité de quelques secondes au feu vert. Grâce à cette priorité, les piétons sont largement engagés dans l'intersection lorsque les conducteurs de véhicules se mettent en mouvement, les rendant plus visibles et augmentant ainsi leur sécurité. New York songe à installer des feux similaires pour les cyclistes.

Sources: Citylab, « The Incredibly Cheap Street Fix That Saves Lives » - <https://www.citylab.com/transportation/2018/01/the-incredibly-cheap-street-fix-that-saves-lives/551498/>

Streets Blog NYC, « Letting People on Bicycles Use LPIs: A New Way Forward on Cycling Safety » - <https://nyc.streetsblog.org/2018/03/27/letting-people-on-bicycles-use-lpis-a-new-way-forward-on-cycling-safety/>

- À cet égard d'ailleurs, nous sommes étonnées de ce qui est avancé dans le document, soit que « les taux de collision par rapport aux taux d'exposition sont relativement peu élevés en ce qui concerne les camions de grande taille et les camions de manière générale. » Nous tenons à interpeller Transport Canada. Au Québec et à Montréal en particulier, les chiffres de la SAAQ et de la Ville de Montréal tendent à prouver que les poids lourds sont surreprésentés dans les collisions graves ou mortelles pour les piétons et les cyclistes. Alors que seulement 4% de tous les véhicules motorisés circulant sur les routes du Québec sont des poids lourds, ceux-ci sont impliqués dans 22% des décès³. 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.

Peut-être est-il donc inapproprié de généraliser, les situations étant fort différentes d'un bout à l'autre du pays ainsi qu'entre zones rurales et zones urbaines, sans compter la banlieue et autres zones périphériques.

Au-delà du taux de collision lui-même, les incidents impliquant des poids lourds ont évidemment des conséquences plus dramatiques que lorsqu'il s'agit de petits véhicules, et à fortiori de cyclistes ! C'est plutôt cet indicateur de gravité qui serait à scruter. Il justifie sans doute les inquiétudes des cyclistes.

Finalement, n'est-il pas étonnant de sous-entendre que le jugement des usagers les plus vulnérables est erroné quant il est souvent la conséquence directe des campagnes de sensibilisation qui mettent l'accent sur la prudence dont ceux-ci doivent faire preuve à l'approche d'un poids lourds, laissant entendre que ceux-ci sont dangereux ?

2.2 - Du principe de prudence à la pyramide de la vulnérabilité

Dans le rapport de consultation, tous les usagers de la route sont placés à égalité. On leur attribue les mêmes responsabilités et tous doivent également faire preuve de la même prudence. Cette approche est contestable et a été délaissée dans bien des pays ou des villes qui ont fait de la sécurité routière une priorité, par exemple en appliquant la démarche « Vision zéro ». Tous les usagers n'y sont pas placés sur le même plan. La priorité y est donnée aux plus vulnérables, soit les piétons et les cyclistes. Selon nous, les usagers les plus fragiles ne peuvent avoir les mêmes responsabilités que les automobilistes et les camionneurs.

Les piétons sont non seulement les plus à risque sur la route, mais les jeunes de 10 à 24 ans ainsi que les aînés de plus de 65 ans sont particulièrement vulnérables⁵. Or, on ne peut donner les mêmes responsabilités et demander la même attention à un enfant de 10 ans qu'à un conducteur de véhicules hors normes. Certains ont plus de responsabilité que d'autres et cela devrait toujours être rappelé. Le Code de la sécurité routière du Québec devrait d'ailleurs consacrer prochainement cette vision, comme en témoigne l'article 3.1 du projet de loi n° 165⁶ en voie d'être adopté par le législateur. Nous regrettons que cette vision ne transparaisse pas dans le document de consultation de Transport Canada et n'influence pas l'analyse de chacune des contre-mesures.

Cette façon de voir découle de notre principe n° 5 (page 9), qui plaide pour l'implantation de la pyramide de la vulnérabilité (page 8).

⁵ <https://consultation.saaq.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2017/01/fiche-pietons.pdf>

⁶ <http://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-165-41-1.html>

³ <https://consultation.saaq.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2017/01/document-consultation-publique-securite-routiere.pdf>

⁴ Journal Métro, « Les véhicules lourds surreprésentés 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/>

2.3 - Plus de piétons et de cyclistes, plus de sécurité routière

La première mesure de protection des cyclistes est leur nombre. Ainsi, le nombre de collisions et de décès est stable au Québec alors que le nombre de cyclistes est en augmentation constante. Il est donc de plus en plus sécuritaire de pédaler. Or, cette prémisse n'est pas présente dans le rapport, ce qui est dommage car la garder en tête change bien des perspectives.

Ainsi, toute mesure devrait être analysée en termes d'impact sur la réduction ou l'augmentation du nombre de personnes se déplaçant en transports actifs. Car il faut tout faire pour stimuler l'accroissement du nombre de piétons et de cyclistes (voir notre principe n° 2, page 9). Cette analyse semble plutôt ponctuelle dans le document.

2.4 - Prioriser la vie humaine au flux de circulation

Il est bien évident que certaines mesures peuvent avoir un inconvénient en terme de trafic ou de « conditions de circulation », comme on dit. À titre d'exemple, c'est un des obstacles identifiés concernant la mesure « Traversées dans toutes les directions » : « Cette pratique pourrait gêner le flux de circulation » (page 54 du rapport). S'il est toujours intéressant de comprendre les conséquences des choix qui peuvent être fait, ce type d'argument est plutôt anecdotique face aux enjeux de santé et de vie humaine.

2.5 - Dur de se prononcer sur les mesures générales

La consultation demande de juger parmi les mesures étudiées et compilées dans le rapport, celles qui paraissent les plus importantes et de les prioriser. Or, cela peut s'avérer difficile car certaines sont très générales ou englobent des actions aux résultats divers.

Prenons par exemples les mesures « Communication et sensibilisation - Produits, campagnes et thèmes » et « Éducation et formation - Produits, campagnes et thèmes ». On ne peut être contre à priori des campagnes de sensibilisation ou d'éducation, mais évidemment, tout dépend du message, à qui il s'adresse et comment il est délivré. Certaines campagnes sont extrêmement bien faites, mais d'autres sont moins appropriées.

Ainsi, insister toujours et systématiquement sur le port du casque, comme cela a beaucoup été le cas, aboutit à des situations absurdes : les automobilistes auteurs d'un geste

fautif lors d'une collision commencent par blâmer le cycliste car il ne porte pas de casque ! Et ce, même si la situation n'a rien à voir, que le victime n'a commis aucune faute et qu'elle n'est pas tombée sur la tête.

De même, une campagne vidéo diffusée par la Ville de Montréal, qui portait sur le civisme et se déclinait en quatre tableaux, mettait sur le même plan le fait d'emportiérer un cycliste (cause de quatre décès ces dernières années) et le fait de gaspiller l'eau pour nettoyer son entrée de garage. La maladresse est évidente : elle contribue à banaliser l'emportiérage et à en faire un simple geste manquant de savoir-vivre, alors même que celui-ci peut causer la mort, ce qui n'est pas le cas des trois autres gestes décriés.

Ajoutons que plusieurs campagnes appuient uniquement et lourdement sur l'exigence de vigilance et de prudence de la part des piétons et des cyclistes, comme si toute la sécurité routière reposait sur leurs épaules. Elles finissent par passer aux yeux de ceux-ci pour du *victim blaming*, ce qui est contre-productif. À quand une campagne qui vulgarise le principe de la pyramide de la vulnérabilité (le plus gros doit faire attention au plus petit) ?

Les campagnes de sensibilisation et d'éducation devraient 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 coeur du discours.

Bref, impossible d'être contre la sensibilisation et l'éducation, mais toute action en ce sens n'est pas d'égal intérêt.

Pour terminer cette section, rappelons qu'il s'agit avant tout d'éviter les collisions, avant de réduire l'impact de celles-ci. Cela implique, par exemples, d'encadrer autant que possible la présence des camionneurs sur les routes partagées avec les usagers vulnérables et de sensibiliser à l'éclairage de nuit des cyclistes. La formation adéquate des camionneurs si le véhicule comporte de nombreux angles morts n'est qu'un pis-aller. De même, le port du casque pour un cycliste n'est qu'un palliatif si l'infrastructure sur laquelle il circule n'est pas sécuritaire. Cela ne veut pas dire non plus qu'il ne faut pas former les camionneurs à vérifier leurs angles morts ou dénigrer le port du casque à vélo, mais simplement qu'on peut faire mieux.

Par ailleurs, si certaines mesures réactives peuvent être mise en place à court terme (comme exiger l'installation de barres latérales de sécurité), d'autres - à la fois réactive et préventives - relèvent du moyen terme (bannissement des camions dangereux selon la stratégie londonienne¹) et d'autres encore, préventives, donneront des résultats à plus long terme (développement de camion au design innovant mettant en oeuvre les principes de la vision directe).

1 Transport for London, « Direct Vision Standard for HGVs » - <https://tfl.gov.uk/info-for/deliveries-in-london/delivering-safely/direct-vision-in-heavy-goods-vehicles>

3-Principales recommandations pour protéger les usagers vulnérables face aux poids lourds

Disons-le d'emblée : la circulation des poids lourds préoccupe notre groupe au plus haut point. Avec l'emporiage, c'est la principale cause de décès des cyclistes en ville, décès qui mènent à l'installation des vélos fantômes. 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 d'une petite quantité de bière à un dépanneur d'un quartier résidentiel avec un immense camion n'est pas plus justifié au Canada que dans ces villes. Bien évidemment, une fois les réglementations en place, il faut s'assurer de les faire respecter.
- Rendre au plus tôt obligatoire l'installation de barres latérales de sécurité sur tous les véhicules lourds. Évidemment, le gouvernement canadien prendra soin de donner l'exemple en équipant immédiatement ses propres véhicules et en exigeant dans tous ses éventuels appels d'offres que les véhicules lourds des soumissionnaires soient équipés de ces « jupettes ».
- Accompagner les véhicules hors normes lorsque leur présence en ville ne peut être évitée et étendre la nécessité d'obtenir un permis spécial.
- Sensibiliser les conducteurs de poids lourds, les propriétaires et les exploitants des entreprises de transport aux enjeux concernant la fatigue, la distraction et l'entretien des véhicules.
- Mettre en place la politique londonienne³ et ⁴ de classement des camions en fonction de leurs dangers, l'annoncer et resserrer progressivement leur interdiction de présence dans toutes les villes du Canada. 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 le Canada où trop de piétons et de cyclistes décèdent ou sont gravement blessés sous les roues des poids lourds. Comme nous l'avons dit plus haut, 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 piétons⁵. Le statu quo n'est plus acceptable. Une métropole moderne ne devrait pas tolérer des véhicules avec des angles morts disproportionnés dans ses rues.

- Resserrer les normes de conception des véhicules lourds, moins encadrées et moins évoluées que celles concernant les véhicules plus légers. Il faut s'inspirer des recherches sur la « vision directe », telles que menées au Royaume-Uni⁶, plutôt que de multiplier les caméras et les dispositifs de vision indirecte. 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 lourds⁷. Des énergies et des fonds doivent y être investis. Le gouvernement canadien, dont c'est la compétence, doit financer les recherches et l'innovation sur le sujet.
- Insister auprès des camionneurs et de leurs employeurs sur plusieurs messages. Notamment la dangerosité et l'interdiction de se stationner sur les voies cyclables, les passages piétons et à moins de cinq mètres d'une intersection, ainsi que la 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-facelondon-ban-plans-improve-safety-cyclists>

4 Transport for London, « Direct Vision Standard for HGVs » - <https://tfl.gov.uk/info-for/deliveries-in-london/delivering-safely/direct-vision-in-heavy-goods-vehicles>

5 Journal Métro, « Les véhicules lourds surreprésentés dans les décès des piétons et des cyclistes » - <http://journalmetro.com/actualites/>

6 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

7 Ricochet, « Sécurité routière: faire le poids » - <https://ricochet.media/fr/1908/securite-routiere-faire-le-poids>



Cycliste | François Démontagne - S.d.

4 - Recommandations non spécifiques aux véhicules lourds

À l'image du rapport diffusé dans le cadre de la consultation, nous souhaitons également nous exprimer sur des mesures non spécifiques aux véhicules lourds. Plusieurs de celles-ci visent à faire augmenter le nombre de piétons et cyclistes qui, comme nous l'avons dit plus haut, est le gage d'une plus grande sécurité de tous. Encourager les déplacements actifs, les faciliter, les rendre sécuritaires, rassurant, efficaces et conviviaux est la base des bonnes pratiques en ce domaine.

- Concevoir les nouvelles infrastructures en y intégrant d'emblée les équipements adéquats de transport actif quatre saisons.
- Compléter et relier le réseau cyclable existant en parallèle de son nécessaire agrandissement.
- Multiplier les pistes cyclables séparées de la chaussées principale sur les grandes artères, là où la circulation motorisée est la plus importante.
- Construire prioritairement des pistes et bandes cyclables unidirectionnelles.
- Réaménager les intersections les plus dangereuses et 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.
- Adapter les infrastructures existantes - ou trouver des moyens adéquats - afin qu'elles soient ouvertes à l'année au transport actif.
- Cesser d'utiliser le terme "accident" pour le remplacer par « collision¹ ». 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 impliquants 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 (ce qui est encore rare!). 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 mentalités².

² 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>

¹ 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>

Nous profitons de l'occasion qui se présente ici d'adresser trois demandes bien concrètes à Transport Canada. Elles ont tout à voir avec le sujet de cette consultation et nous concernent particulièrement puisque nous sommes basés à Montréal.

- Cesser de fermer en hiver les liens vitaux comme les pistes cyclables du pont Jacques-Cartier entre Montréal et Longueuil et la piste longeant le canal de Lachine à Montréal. Le vélo est le moyen de transport à l'année de nombreux travailleurs. Il n'y a aucune raison qu'ils ne bénéficient pas du même service que les automobilistes ou camionneurs, c'est à dire l'entretien et l'usage à l'année de leur habituelle voie de circulation.
- S'assurer que la piste du futur pont Champlain soit également ouverte à l'année. Le contraire serait inacceptable s'agissant d'une nouvelle infrastructure au 21^e siècle, celui de la lutte contre les changements climatiques et contre l'épidémie d'obésité.
- Obliger les compagnies ferroviaires Canadien Pacifique et Canadien National à installer - ou accepter l'installation - de passages à niveaux pour les piétons et les cyclistes. Ces cicatrices urbaines doivent être suturées. Elles empêchent les piétons et les cyclistes de cheminer simplement et naturellement, les obligeant à des détours périlleux et inconfortables. L'exemple le plus connu et le plus gênant à Montréal est celui de la voie ferrée entre les quartiers du Plateau-Mont-Royal et de Rosemont-La-Petite-Patrie. La Ville de Montréal demande d'ailleurs depuis longtemps qu'une solution soit trouvée.

Ce n'est pas une simple question de confort. La cycliste Mathilde Blais a été happée en 2014 par un véhicule dit « hors normes » sous le viaduc de la rue Saint-Denis faute d'un passage plus sécuritaire à cet endroit. Elle n'a commis aucune faute et elle aurait voulu pouvoir éviter le viaduc, dont elle se plaignait. Un conducteur ne s'écartant pas suffisamment lors du dépassement de cette cycliste, un véhicule de taille disproportionnée dans les rues à l'heure de pointe matinale, l'absence de barre latérales de sécurité et l'intransigeance du CP quant à l'installation de passage à niveau sont les causes de sa mort (voir en annexe le rapport du coroner sur le décès de Mathilde Blais). Il est d'ailleurs dramatique que son décès n'ait pas fait évoluer les discussions entre le CP et la Ville de Montréal, ni même la position de Transport Canada, qui laisse perdurer le statu quo.



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 travers le Canada. Ce mémoire souhaite participer à l'atteinte de cet objectif.

Circuler de façon motorisée devrait être perçu par les conducteurs de véhicules motorisés comme un privilège accompagné de grandes responsabilités. Marcher ou pédaler 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 suroccupé 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 du gouvernement du Canada de s'assurer de la sécurité de tous sur son territoire. Il doit envoyer un message éloquent quant à la réglementation et 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 rues et de routes, mais aussi vis à vis des différents corps policiers, des gestionnaires de chantiers, des livreurs de marchandises, etc. Les équipements et le design des véhicules lourds doivent être revus et la recherche sur le sujet financée. Les meilleures pratiques doivent être partagées et mises en place à toutes les échelles.

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

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

DÉCÈS			
Lieu du décès Déterminé	Nom du lieu Voie publique (rue St-Denis - tunnel des Carrières)	Municipalité du décès Montréal	
DATE DU DÉCÈS	Déterminée	2014 04 28 <small>ANNÉE MOIS JOUR</small>	HEURE DU DÉCÈS Indéterminée <small>HEURE MIN</small>

CAUSE PROBABLE DE DÉCÈS :

Polytraumatisme 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 (43^{ième} 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.

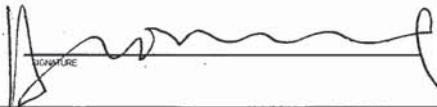
RECOMMANDATIONS :

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 Paul G	Nom du coroner 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	

