CONSULTATION PUBLIQUE
La sécurité routière : ça nous concerne tous !

PROTÉGER LES PLUS VULNÉRABLES !

Mémoire remis à la
Société d'assurance automobile du Québec

par Vélo fantôme Montréal

Février 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

Présentation de Vélo fantôme Montréal **5**

Introduction **7**

1 - Cinq principes à garder en tête **9**

2 - Thèmes de la consultation **10**

A - Aménagement, signalisation et entretien des infrastructures routières 10

Aménagement 10

Signalisation 12

Entretien 12

B - Cyclistes 14

Code de la sécurité routière 14

Éducation et sensibilisation 16

Envers les cyclistes 16

Envers les automobilistes et les camionneurs 18

De la collectivité dans son ensemble 19

Autres mesures à prendre 20

C - Distractions au volant 21

D - Piétons 21

E - Véhicules lourds 22

F - Vitesse au volant 23

3 - Recommandations des coroners **25**

Rapport à la suite du décès de Suzanne Châtelain 25

Communiqué à la suite des décès de Christian Brulotte, Marc-André Fontaine et Suzanne Châtelain 25

Rapport à la suite du décès de Mathilde Blais 26

Rapport à la suite du décès de Salim Aoudia 26

Rapport à la suite du décès de Bernard Carignan 27

Rapport à la suite du décès de Justine Charland-St-Amour 27

Conclusion **29**

Vélo Fantôme pour Mathilde Blais | Nathalia Guevara Jaramillo / desinformemonos.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. Il 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.

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.

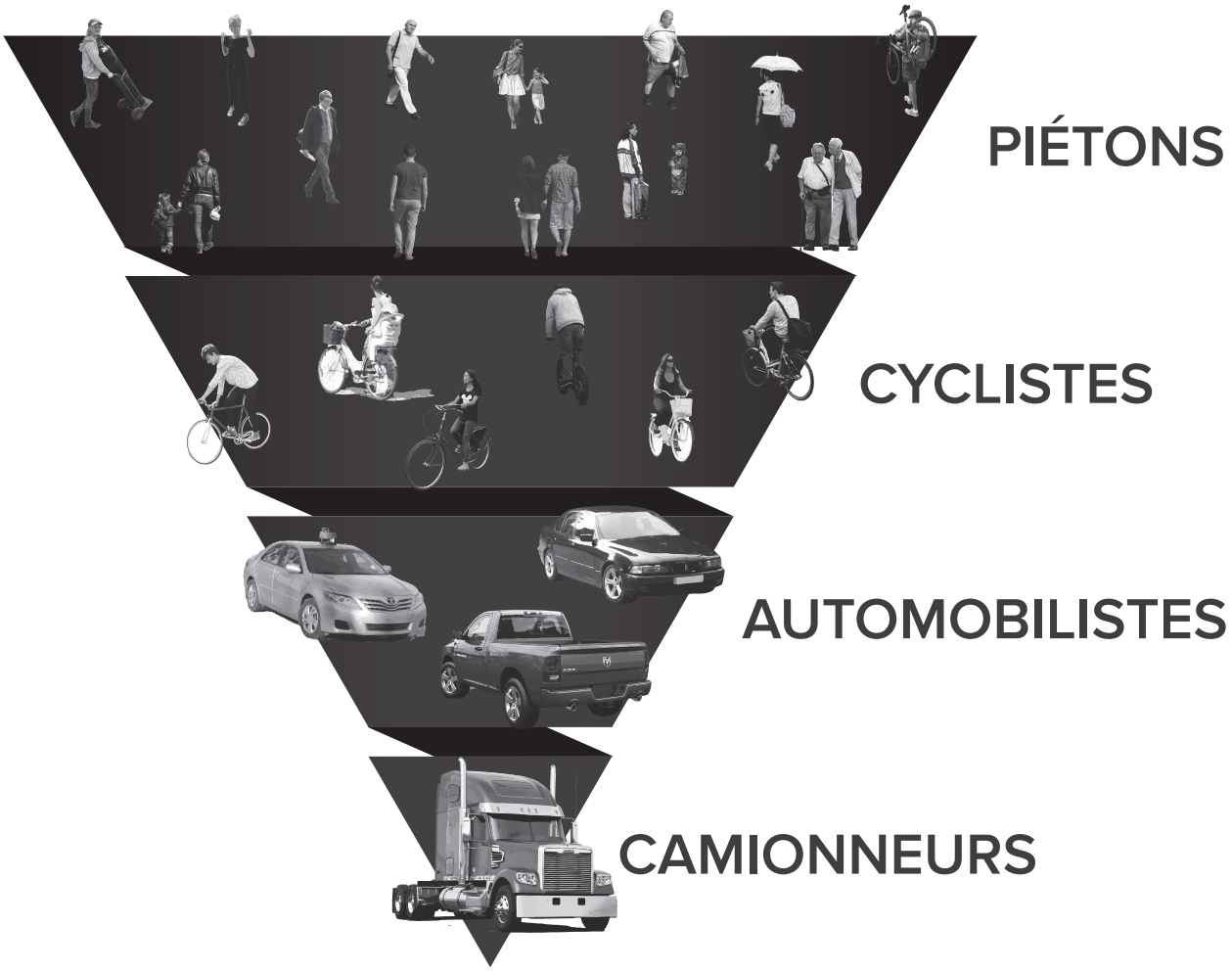
À cet égard, il se réjouit des changements apportés au CSR au printemps 2016 : augmentation des amendes concernant l'emportiérage[1] – qui sont passées de 30 à 60$ à des montants compris entre 200 à 300$ – et obligation pour les automobilistes de respecter une distance d'un mètre lors du dépassement 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). Vélo Fantôme 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, minimes 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, 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 les éléments soumis à la consultation par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), en y ajoutant d'autres aspects pertinents au regard des objectifs poursuivis. 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. Parce qu'il œuvre à Montréal, Vélo Fantôme Montréal formule nombre de ses recommandations en se basant principalement sur l'expérience montréalaise. Toutefois, à notre avis, la plupart peuvent s'appliquer à l'ensemble des milieux urbains du Québec.

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



Pyramide de vulnérabilité | Antoine Cantin / Inspiré de *Bycicle innovation lab* - 2017

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 études[1] 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]. 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 kilomètres[3].
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'usager 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 - Thèmes de la consultation

Nous reprenons ici chacun des thèmes de la consultation ainsi que des fiches d'information afférentes qui nous concernent, en indiquant nos recommandations.

A - Aménagement, signalisation et entretien des infrastructures routières

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 :

Aménagement

> 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 dangereuse. À titre d'exemple, il faudrait relier les bandes cyclables des rues Saint-Antoine ou Milton à Montréal 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 à Montréal 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 automobilistes 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 judicieux[1].

> 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 de Montréal que le contraire. En vélo comme en voiture, les usagers font généralement l'aller et le retour.

> 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'emportiérage, 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, à Montréal. 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. À l'inverse, la bande cyclable sur la rue Saint-Zotique à Montréal, 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.

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

- Réaménager les artères les plus fréquentées à la fois par les automobilistes et par les cyclistes de manière à diminuer le danger de collision et d'emportiérage et, s'il le faut, éliminer des espaces de stationnement.
- Décupler le nombre de sas vélo[2] – une solution éprouvée[3] – 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 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 automobilistes.
- 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 automobilistes 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. À Montréal, 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 sous le viaduc de la rue Saint-Denis faute d'un passage plus de sécuritaire à cet endroit.

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

Signalisation

> Conserver l'interdiction des virages à droite aux feux rouges sur l'île de Montréal. Changer cette règle équivaudrait 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 de l'île générerait assurément une confusion; d'une manière générale, dans un territoire urbain continu, il est souhaitable que les règles soient uniformes.

> Installer des feux de circulation permettant aux cyclistes de démarrer de deux à cinq secondes plus tôt que les automobilistes[4], 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.

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. 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, notamment les liens vitaux comme celles du pont Jacques-Cartier entre Montréal et Longueuil ou la piste longeant le canal de Lachine à Montréal. 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.

> Moderniser l'équipement de déneigement afin que celui-ci soit adapté à l'entretien des pistes cyclables. Des subventions devraient être accordées afin d'aider les municipalités à se doter de tels équipements. Le gouvernement enverrait également ainsi un message clair à l'effet que l'entretien du réseau cyclable doit être la priorité.

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

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

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

B - Cyclistes

Nous aborderons ici des enjeux plus spécifiques en ce qui concerne les cyclistes, notamment les changements à apporter au CSR et les questions d'éducation et de sensibilisation.

Code de la sécurité routière

Comme le signale la SAAQ dans sa fiche *Cyclistes*[5], « *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 chaussée[6]. 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'emportiérage 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 surestimant leur marge de manœuvre.
- Permettre aux cyclistes, contrairement aux autres véhicules, de poursuivre leur route aux feux pour piétons[7] après avoir cédé la priorité à ces derniers. Objectif : que les cyclistes profitent aussi d'une voie libre de circulation automobile 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'arrêt[8]. 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. Pour sa part, la Ville de Montréal va encore plus loin en recommandant que le principe de l'«Idaho Stop»[9] s'applique pour les panneaux d'arrêt, donc qu'ils soient « [considérés] [...] comme un cédez-le-passage »[10], recommandation que nous appuyons.
- Autoriser les cyclistes à tourner à droite aux feux rouges[11]. 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 encore le boulevard René-Lévesque, devant le siège social de Radio-Canada.

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

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

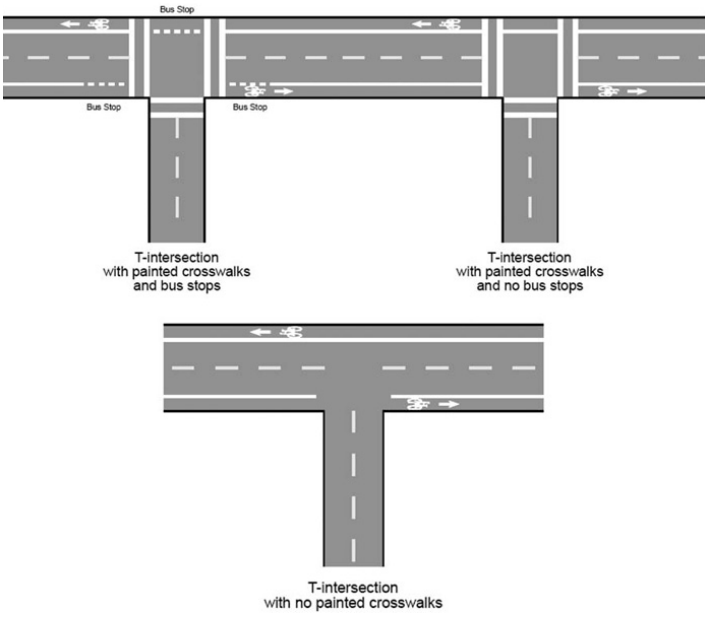
7 Code de la sécurité routière. (2016). RLRQ c C-24.2, art. 359.

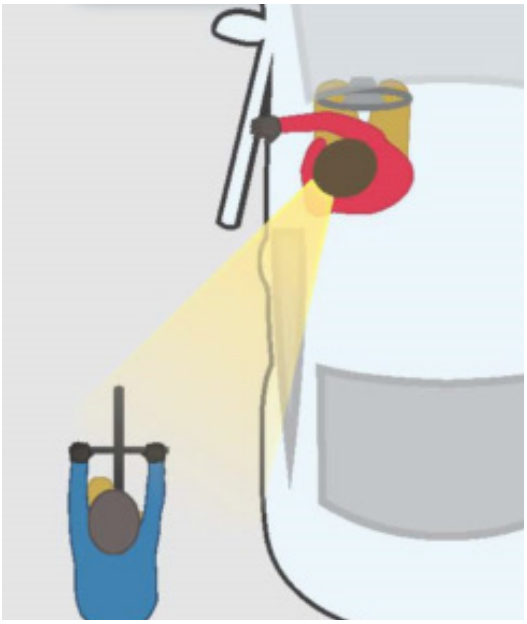
8 Code de la sécurité routière. (2017). RLRQ c C-24.2, r. 37, a. 2 et 3.

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

10 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

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





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

- Retirer les sanctions liées à l'absence de réflecteurs[12]. 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 Montréal[13] et de Québec[14] est contraire à un autre article du code[15] 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 Paris[16], favorisent la cohabitation vélo/autobus grâce à des aménagements appropriés, par exemple en élargissant la voie de droite[17] 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*[18] »). Cette méthode implique d'ouvrir la portière avec la main opposée[19], 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.

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

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

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

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

16 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/

17 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/

18 Dutch Reach Project - http://www.dutchreach.org

19 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/

Éducation et sensibilisation

Envers les cyclistes

> Ne pas axer systématiquement la sensibilisation de la sécurité cycliste sur le port du casque. Il est bien sûr pertinent de le porter – 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 collisions[20].

En outre, il faut rappeler plusieurs éléments concernant le port du casque. Une étude de l'Université de Bath[21] suggère que les automobilistes 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 collisions[22]. Enfin, rappelons que les piétons comme les automobilistes 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 risqués[23]. 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%[24].

Le document de consultation nous apparaît d'ailleurs curieux concernant le port du casque. D'un côté, il est suggéré d'en faire la promotion pour diminuer les décès et les blessures à la tête, même s'il est noté que les nombreuses campagnes menées sur le sujet n'ont pas eu les résultats escomptés. D'un autre côté, le paragraphe suivant, intitulé « Ailleurs dans le monde », prend comme exemple inspirant Copenhague (« *La ville de Copenhague, au Danemark, est reconnue comme l'une des meilleures villes cyclables au monde* »). Or, s'il est bien une ville où le pourcentage de cyclistes portant le casque est minime, c'est Copenhague[25]! Le document 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

20 « L'accident ayant coûté la vie à Mme Châtelain résulte de l'ouverture inopinée d'une portière de voiture devant une 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. »

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

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

23 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

24 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

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

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 et les automobilistes 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 automobilistes 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.

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'emportiérage. Insister particulièrement sur cet aspect dans les cours de conduite, par exemple en expliquant la méthode « à la hollandaise », telle que décrite plus haut.

> Rappeler l'obligation de signaler en tout temps. Le message doit s'adresser aux conducteurs actuels et aux futurs conducteurs lors de la formation. 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.

> Réaffirmer l'interdiction de stationner un véhicule motorisé à moins de cinq mètres d'une intersection, tel que prévu au CSR[26].

> 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 automobilistes affairés à lire leurs textos, comme c'est constamment le cas, par exemple, sur la rue McGill à Montréal. Cela oblige les cyclistes à se déporter pour se réinsérer à répétition dans le trafic : rien de plus risqué!

> Confier aux municipalités 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 à Montréal 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 automobile 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[27,28]. 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 automobilistes, 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.

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

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

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

De la collectivité dans son ensemble

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

> 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 casque[29] ? 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 »[30]. 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 automobilistes 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 mentalités[31].

> 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. La fiche de la consultation portant sur les piétons[32] apparaît déconcertante à cet égard. Elle indique que 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, le texte mentionne à plusieurs reprises 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.

29 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

30 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

31 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

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

Autres mesures à prendre

> Mettre réellement en œuvre et renforcer la stratégie « Vision zéro accident » [sic] adoptée par la Ville de Montréal en septembre 2016[33]. L'idée est bonne, mais les actes doivent suivre. Bien que le communiqué annonce un « changement de paradigme », on ne le sent ni sur le terrain, ni dans les discours des élus et autres responsables de la circulation. Par exemple, la Ville affirme vouloir améliorer 10 intersections chaque année[34]. Cela semble peu : à ce rythme, il faudra des décennies[35] pour sécuriser la ville. Si l'on veut effectivement être visionnaire, les mesures à prendre doivent être ambitieuses… et réellement appliquées.

> Clarifier une fois pour toute les choses au sein de la SAAQ et auprès du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) et des autres corps policiers : l'emportiérage est une collision, et ce, même si le moteur du véhicule est éteint. Ces événements doivent être rapportés et donner lieu à des indemnisations 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.

> Mettre en place un crédit d'impôt pour l'achat de vélo et d'équipements de cyclisme, ainsi que pour les réparations sur les vélos. Des pays comme l'Irlande[36] le font avec succès depuis plusieurs années.

> 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.

33 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

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

35 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

36 Cycle Scheme, « Tax free bikes for work through the Government » - https://www.cyclescheme.ie/

C - Distractions 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. Voici les réponses aux questions posées par la SAAQ :

> Interdire tout usage du téléphone cellulaire au volant, y compris les dispositifs mains libres.

> Augmenter l'amende de façon graduelle lorsqu'un conducteur est reconnu coupable d'avoir utilisé un téléphone cellulaire à plus d'une reprise. Le message doit être clair et les sanctions, dissuasives.

> Accentuer la sensibilisation à cet effet.

D - Piétons

Nous concentrons notre intervention sur un élément qui touche conjointement piétons et cyclistes. Nous laissons à d'autres le soin de s'exprimer sur la situation spécifique des piétons. Tel que mentionné plus haut, les luttes pour améliorer la sécurité et le confort de ces deux catégories d'usagers se rejoignent souvent. Notre recommandation est la suivante :

> Aménager des espaces de rencontre partagés, à l'instar de nombreux pays européens, tel que décrit dans le document de consultation[37]. 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. Ici encore, c'est 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). À la question «Un tel concept est-il approprié pour le Québec ?», nous répondons sans hésiter : «oui». 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.

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

E - Véhicules lourds

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

> Resserrer les normes de conception des véhicules lourds, moins encadrées et moins évoluées que celles concernant les véhicules plus légers. S'inspirer des recherches sur la « vision directe », telles que menées au Royaume-Uni[38], plutôt que de multiplier les caméras et les dispositifs de vision indirecte.

> Stimuler financièrement la recherche sur le sujet au Canada, comme cela est fait ailleurs. Il ne faut pas hésiter à collaborer avec le gouvernement fédéral, autant sur l'imposition de nouvelles normes que sur le financement de ces recherches.

> Rendre obligatoire l'installation de barres latérales de sécurité sur tous les véhicules lourds. Nous félicitons d'ailleurs la Ville de Montréal pour son action à cet égard, son interpellation des différents paliers de gouvernement 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.

> Revoir la place des camions à Montréal, en s'inspirant des politiques de certaines grandes villes européennes[39] et américaines[40]. 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.

38 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

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

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

> Mettre en place la politique londonienne[41] de classement des camions en fonction de leurs 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 Ville de 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 piétons[42]. Le statu quo n'est plus acceptable. Une métropole moderne ne devrait pas tolérer des véhicules avec des angles morts disproportionnés dans ses rues.

41 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

42 Journal Métro, « Les véhicules lourds surepresentés 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/

F - 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 en zone urbaine. 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.

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

3 - Recommandations des coroners

Les recommandations[1] 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 les différentes autorités interpellées par ces rapports soient tenues de faire 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 :

Rapport à la suite du décès de Suzanne Châtelain

À la SAAQ

> 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 manoeuvre est sécuritaire pour les cyclistes et les piétons;

> Actualiser le CSR quant à la sévérité des sanctions encourues par les conduites les plus dangereuses pour les autres usagers de la route.

À la SAAQ et à Vélo Québec

> Faire la promotion du casque en vélo.

Communiqué à la suite des décès de Christian Brulotte, Marc-André Fontaine et Suzanne Châtelain[2]

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.

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/communiques/detail-dun-communique/nouvrez-pas-la-porte-aux-blessures-ou-a-la-mort.html

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.

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 Bernard Carignan

À la SAAQ

- Augmenter le montants des amendes pour emportiérage et y adjoindre des points d'inaptitude;
- Poursuivre les efforts de prévention et de sensibilisation sur l'emportiérage.

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 et au Québec. 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 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 lois 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 du gouvernement du Québec de s'assurer de la sécurité de tous. Cela passe par une révision en profondeur du Code de la sécurité routière afin qu'il protège les usagers les plus vulnérables. Cette réforme s'est trop fait attendre. Enfin, le gouvernement doit aussi 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 à l'intention des ministères concernés ainsi que des municipalités. Les financements doivent être assujettis aux meilleures pratiques.

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 Suzanne Châtelain
- Rapport d'investigation suite au décès de Mathilde Blais
- Rapport d'investigation suite au décès de Salim Aoudia
- Rapport d'investigation suite au décès de Bernard Carignan

Bureau du coroner
Québec

RAPPORT D'INVESTIGATION DU CORONER
Loi sur la recherche des causes et des circonstances des décès

IDENTITÉ

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

DÉCÈS

Lieu du décès: Déterminé	Nom du lieu: Intersection Wellington - Murray	Municipalité du décès: Montréal
DATE DU DÉCÈS: Déterminée 2013 (ANNÉE) 04 (MOIS) 03 (JOUR)	HEURE DU DÉCÈS: Déterminée 16 (HRS) : 00 (MIN)	

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 évidement 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: Jean	Nom du coroner: 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

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 défectuosités mécaniques mineures et majeures mais les enquêteurs ont assuré que ces défectuosités 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'amusent 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 cyclables*[1] » 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

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

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 montréalais[3] 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

Bureau du coroner
Québec

RAPPORT L ..NVESTIGATION DU CORONER
Loi sur la recherche des causes et des circonstances des décès

IDENTITÉ 162492

SUITE À UN AVIS DU 2013 (ANNÉE) 07 (MOIS) 25 (JOUR)		NUMÉRO DE L'AVIS **A - 321994**	
Prénom à la naissance: Suzanne	Nom à la naissance: Châtelain	Date de naissance: 1958 (ANNÉE) 05 (MOIS) 03 (JOUR)	
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: Hôpital général de Montréal	Municipalité du décès: Montréal

DATE DU DÉCÈS Déterminée 2013 (ANNÉE) 07 (MOIS) 25 (JOUR) — HEURE DU DÉCÈS Déterminée 19 (HRS) : 45 (MIN)

CAUSE PROBABLE DE DÉCÈS :

Traumatisme craniocérébral sévère.

EXPOSÉ DES CAUSES :

- Identification : Suzanne Châtelain a été identifiée visuellement par ses proches en cours d'hospitalisation.
- Examens externe et interne : comme les lésions qui ont entraîné son décès sont bien documentées dans le dossier médical de Suzanne Châtelain à l'Hôpital général de Montréal, aucune expertise additionnelle n'a été ordonnée.
- Antécédents pertinents : aucun.

AUTRES RAPPORTS :

Aucune expertise toxicologique n'a été ordonnée.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS :

Une enquête a été effectuée par des agents du poste 37 ainsi que par des enquêteurs de la Section Enquêtes collision du Service de police de la Ville de Montréal.

L'enquête a établi que Suzanne Châtelain circulait en vélo en direction nord sur l'Avenue du Parc à Montréal le 18 juillet 2013 peu avant 19 h. Elle longeait des véhicules stationnés en bordure de la rue lorsque le conducteur d'une fourgonnette a ouvert sa portière sans s'assurer qu'il pouvait le faire de façon sécuritaire pour autrui. La cycliste a fait une manœuvre vers le centre de la rue pour éviter la collision mais elle est tombée sur la chaussée et le haut de son corps a été heurté par un autobus roulant dans la même direction et dont le chauffeur a tenté de l'éviter.

Des soins ont été prodigués très rapidement à Suzanne Châtelain par les premiers répondants avant l'intervention du personnel d'Urgences-santé et le transport de Madame Châtelain vers l'Hôpital général de Montréal où son score sur l'échelle de Glasgow était de 4 sur 15 à son arrivée.

Elle a subi deux chirurgies de décompression au niveau du crâne les 18 et 19 juillet et le bilan des lésions a démontré des fractures au niveau du crâne, de la base du crâne, des os du visage (Lefort II et III du côté gauche), des fractures de la clavicule droite, de l'omoplate droite et de plusieurs côtes droites ayant causé des contusions, des lacérations pulmonaires et de petits pneumothorax bilatéraux.

IDENTIFICATION DU CORONER

Prénom du coroner: Jean	Nom du coroner: 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 16 octobre 2013

SIGNATURE

SOC (2008-06 7-2)

L'état neurologique de Suzanne Châtelain ne s'est pas amélioré dans les jours suivants en dépit des efforts de l'équipe de traumatologie et après discussion avec la famille, il a été décidé de cesser les soins actifs et de prodiguer des soins de confort.

Le décès de Suzanne Châtelain est survenu le 25 juillet 2013 à 19 h 45.

COMMENTAIRES :

Le partage de la route

On parle d'un problème de partage de la route lorsqu'un usager– généralement le conducteur d'un véhicule motorisé mais ça pourrait être un passager – 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.

Le fait pour l'occupant d'une voiture d'ouvrir une portière sans s'assurer qu'il peut le faire de façon sécuritaire pour autrui – cycliste ou piéton – constitue une infraction au Code de la sécurité routière.

> ***430.*** *Nul ne peut ouvrir la portière d'un véhicule routier à moins que ce véhicule ne soit immobilisé et sans s'être assuré qu'il peut effectuer cette manoeuvre sans danger.*

Le conducteur qui a ouvert sa portière sans s'assurer que sa manœuvre n'était pas dangereuse pour personne s'est vu remettre une contravention de 30 $; il s'agit d'une sanction très peu dissuasive.

Le soussigné estime que le libellé de l'article 430 cité ici ne précise pas pour qui la manœuvre pourrait risquer d'être dangereuse; chacun reconnaît toutefois qu'un conducteur devant ouvrir sa portière en un endroit où il risque d'être heurté par un autre véhicule qui passe tout près va le faire avec bien plus de précautions que dans une rue ou le stationnement d'une ville où il risque de heurter un cycliste ou un piéton.

Les événements décrits dans le présent rapport ne sont pas des faits isolés : des données obtenues du Service de police de la Ville de Montréal indiquent que soixante collisions de cyclistes avec la portière ouverte d'un véhicule ont été répertoriées en 2012 et quatre-vingt-douze en 2013. Trente-cinq cyclistes ont été transportés à l'hôpital en 2012 et cinquante-huit en 2013. Vingt-et-un ont subi des blessures légères mais leur état n'a pas nécessité un transport à l'hôpital en 2012 alors que quatre cyclistes n'ont subi aucune blessure; de la même manière, les lésions mineures de trente-et-une personnes n'ont pas requis leur transport à l'hôpital et trois cyclistes n'ont subi aucune blessure en 2013.

Toutefois, deux cyclistes sont décédés en 2013 – dont Suzanne Châtelain. Un autre était décédé dans des circonstances semblables en 2011 alors qu'il n'y a eu aucun décès en 2012.

Une pièce d'équipement essentielle en vélo : le casque

L'examen des photos du véhicule qu'a évité la cycliste, celle des bandes vidéo enregistrées par les caméras de surveillance de l'autobus et l'enquête policière indiquent que Suzanne Châtelain est probablement tombée sur la chaussée sans heurter la portière du véhicule ou en lui touchant très légèrement; elle est alors tombée par terre et il est probable que si elle a subi des lésions à ce moment-là, celles-ci se situaient vraisemblablement du côté gauche du crâne et du visage. Toutefois, le bilan des lésions à l'Hôpital général de Montréal indiquait aussi des fractures du côté droit du crâne, des fractures de la clavicule et de l'omoplate droites ainsi que des fractures de plusieurs côtes droites. Ces fractures indiquent que Suzanne Châtelain a probablement été heurtée par les structures basses de l'autobus immédiatement après qu'elle soit tombée sur la chaussée.

Les images enregistrées et la dynamique d'une chute sur le côté indiquent d'ailleurs que le corps de la cycliste devait se trouver perpendiculairement à la chaussée après la chute vers la gauche et que la collision avec l'autobus a fait pivoter le haut de son corps qui gisait plutôt longitudinalement à la rue quand les premiers secours ont été prodigués.

Que Suzanne Châtelain ait subi des lésions crâniennes en un seul temps – lors du choc avec l'autobus – ou en deux temps – d'abord lors de la chute puis au moment de la collision avec les structures basses de l'autobus – ne change rien à la sévérité des lésions traumatiques; seules les lésions subies au niveau du crâne mettaient sa vie en danger et il est permis de croire que si sa tête avait été protégée, elle aurait survécu à l'accident, possiblement sans séquelles majeures.

La cause première de cette tragédie

Bien qu'il soit possible de prétendre que Suzanne Châtelain aurait peut-être subi des lésions craniocérébrales moins sévères si elle avait porté un casque, il ne faut pas se méprendre et occulter le fait que cet accident 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. 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.

RECOMMANDATIONS :

Je recommande **à la Société de l'assurance automobile du Québec** 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.

Je recommande **à la Société de l'assurance automobile du Québec** d'actualiser le Code de la sécurité routière quant à la sévérité des sanctions encourues par les conduites les plus dangereuses pour les autres usagers de la route.

Je recommande **à la Société de l'assurance automobile du Québec** et **à Vélo Québec** de faire la promotion du port du casque en vélo.

CONCLUSION :

Décès accidentel.

Dr Jean Brochu, m.d.
Coroner investigateur

Bureau du coroner
Québec

RAPPORT D'INVESTIGATION DU CORONER
Loi sur la recherche des causes et des circonstances des décès

IDENTITÉ

SUITE À UN AVIS DU 2014 (ANNÉE) 04 (MOIS) 28 (JOUR)		NUMÉRO DE L'AVIS **A - 322964**	
Prénom à la naissance: Mathilde	Nom à la naissance: BLAIS	Date de naissance: 1980 (ANNÉE) 09 (MOIS) 08 (JOUR)	
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 (ANNÉE) 04 (MOIS) 28 (JOUR)		HEURE DU DÉCÈS: Indéterminée : (HRS) (MIN)

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.

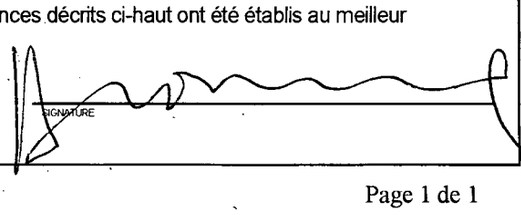
Quoique certaines municipalités et compagnies de transport aient commencé l'installation de jupes latérales sur leurs camions de service (collecte déchets, déneigement, construction ou transport), le Ministre du Transport et la SAAQ doivent favoriser par règlement l'installation de jupes latérales pour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

IDENTIFICATION DU CORONER

Prénom du coroner: 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



SOC (2008-06 7-1)

Bureau du coroner
Québec

RAPPORT D'INVESTIGATION DU CORONER
Loi sur la recherche des causes et des circonstances des décès

IDENTITÉ 168528

SUITE À UN AVIS DU 2014 (année) 11 (mois) 27 (jour)			NUMÉRO DE L'AVIS A - 326548	
Prénom à la naissance: Salim	Nom à la naissance: Aoudia			Date de naissance: 1971 (année) 05 (mois) 16 (jour)
Sexe: Masculin	Municipalité de résidence: Montréal		Province: Québec	Pays: Canada
Prénom de la mère: Maada	Nom de la mère à la naissance: Aoudia	Prénom du père: Mohamed	Nom du père: Aoudia	

DÉCÈS

Lieu du décès: Déterminé	Nom du lieu: Intersection Wellington - Nazareth		Municipalité du décès: Montréal	
DATE DU DÉCÈS Déterminée 2014 (année) 11 (mois) 27 (jour)			HEURE DU DÉCÈS Approximative 9 (hre) : 10 (min)	

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: Jean	Nom du coroner: 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

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 traîné 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 vélo[1] 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.

Bureau du coroner
Québec

RAPPORT D'INVESTIGATION DU CORONER
Loi sur la recherche des causes et des circonstances des décès

171931

IDENTITÉ

SUITE À UN AVIS DU 2015 (année) 08 (mois) 22 (jour)		NUMÉRO DE L'AVIS A - 330547	
Prénom à la naissance: Bernard	Nom à la naissance: Carignan		Date de naissance: 1988 (année) 05 (mois) 22 (jour)
Sexe: Masculin	Municipalité de résidence: Montréal	Province: Québec	Pays: Canada
Prénom de la mère: Maria	Nom de la mère à la naissance: Concepcion Molina	Prénom du père: Robert	Nom du père: Carignan

DÉCÈS

Lieu du décès: Déterminé	Nom du lieu: Hôpital Jean-Talon	Municipalité du décès: Montréal
DATE DU DÉCÈS: Déterminée 2015 (année) 08 (mois) 22 (jour)	HEURE DU DÉCÈS: Déterminée 21 (h) : 45 (min)	

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M. Bernard Carignan a été identifié visuellement.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Le 22 août 2015 vers 21 h, M. Bernard Carignan âgé de 27 ans circule à vélo sur la rue Saint-Denis à Montréal en direction sud. Au même moment, un véhicule utilitaire sport de marque Mazda modèle Tribute de l'année 2006 quitte l'intersection des rues Saint-Denis Jean-Talon et emprunte la rue Saint-Denis en direction sud. M. Carignan est au centre de la voie de droite de la rue Saint-Denis. Il circule à gauche de voitures stationnées dans la voie de droite. Au moment où M. Carignan arrive au niveau du 7092 de la rue Saint-Denis, l'automobiliste qui y est stationné ouvre sa portière. Le vélo de M. Carignan heurte la portière de cette automobile; M. Carignan chute. Au même instant, l'automobiliste qui est en arrière de M. Carignan à bord du VUS initie un dépassement par la gauche; il entre en collision lui aussi avec le vélo de M. Carignan. Le véhicule utilitaire sport roule sur M. Carignan et son vélo. M. Carignan se retrouve au sol devant le 7096 de la rue Saint-Denis. Le conducteur du VUS immobilise son véhicule quelques mètres plus loin. Plusieurs témoins composent aussitôt le 911 vers 21 h 8 pendant que d'autres tentent de porter secours à M. Carignan. Parmi ces témoins, un médecin et une infirmière constatent que M. Carignan est en arrêt cardiorespiratoire et a un important polytraumatisme dont un traumatisme crânien et cervical important. Ils débutent les manœuvres de réanimation.

Les techniciens ambulanciers paramédics arrivent à 21 h 13. Ils transportent M. Carignan à l'hôpital Jean-Talon. M. Carignan arrive à l'urgence à 21 h 30. L'équipe de l'urgence poursuit les manœuvres de réanimation, mais ces efforts sont vains. Le médecin de l'urgence confirme le décès de M. Bernard Carignan à 21 h 45.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

À l'examen externe fait le 23 août 2015 par le médecin de l'urgence de l'hôpital Jean-Talon puis à la morgue de Montréal, il y a des signes d'un traumatisme crânien sévère ainsi que des signes de fracture-dislocation cervicale. Il y a également de multiples fractures de côtes et un pneumothorax bilatéral. Il y a aussi des abrasions cutanées.

Il n'y a pas eu d'autopsie.

Les analyses toxicologiques ont été réalisées par le Laboratoire de toxicologie de l'Institut national de santé publique du Québec à partir d'échantillons de différents milieux biologiques prélevés lors de l'examen externe. Ces analyses n'ont détecté la présence d'aucune molécule d'intérêt (médicament, drogue, alcool) dans les limites des méthodes utilisées.

L'enquête policière a été faite par le service de police de la ville de Montréal.

IDENTIFICATION DU CORONER

Prénom du coroner: Dr Gilles	Nom du coroner: Sainton

Je soussigné, coroner, reconnais que la date indiquée, les lieux, les causes et 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: Sherbrooke CE 5 décembre 2015

SIGNATURE

SOC (2008-08 7-2)

RAPPORT D'INVESTIGATION DU CORONER
(suite)

A - 330547
Numéro de l'avis

ANALYSE

À l'endroit de la collision, la rue Saint-Denis est orientée nord-sud. Les voies en direction nord et sud sont séparées par une ligne jaune continue. La chaussée comprend trois voies dans chaque direction. La circulation se fait sur les deux voies de gauche, la voie de droite servant au stationnement. À l'endroit de la collision, des véhicules étaient stationnés dans la voie de droite, le long du trottoir.

Le 22 août 2015 vers 21 h la température était de l'ordre de 21°C, sans précipitation et la visibilité était excellente.

Le conducteur du VUS venait de quitter l'intersection des rues Saint-Denis Jean-Talon juste après que le feu de circulation soit devenu vert. La vitesse maximale permise à cet endroit est de 50 km/h. La vitesse estimée du VUS était entre 40 et 60 km/h et sa trajectoire sur la chaussée semblait normale. Aucune défectuosité de ce véhicule n'a été observée et aucun distracteur du conducteur n'a été identifié. Enfin, le reconstitutionniste n'a observé aucune trace d'impact du vélo sur le VUS permettant de croire que ce véhicule aurait heurté le vélo de M. Carignan et provoqué sa chute.

M. Carignan se rendait à son domicile. Aucun distracteur n'a été identifié; il n'utilisait aucun appareil électronique et aucune défectuosité du vélo n'a été identifiée. Le vélo de M. Carignan était un vélo de marque Defender modèle R11 muni de pneus étroits. La rue Saint-Denis est recouverte d'asphalte en bon état général. À l'endroit de la collision il y a des fissures dans l'asphalte, mais il est peu probable que cette situation ait contribué à la chute de M. Carignan.

M. Carignan ne portait pas de casque protecteur, mais compte tenu du mécanisme du traumatisme qu'il a subi, porter un casque n'aurait rien changé à la situation.

En résumé, M. Carignan circulait au centre de la voie de droite de la rue Saint-Denis. En face du 7092, M. Carignan est passé à côté d'une automobile stationnée, mais lors de son passage, le conducteur de cette automobile a ouvert la portière. Le vélo de M. Carignan est entré en collision avec cette portière. M. Carignan a perdu l'équilibre et a chuté juste devant le VUS qui est en train de le dépasser; au niveau du 7096 de la rue Saint-Denis. Le conducteur du VUS n'a pas eu le temps de tenter une manœuvre d'évitement, et son véhicule a roulé sur M. Carignan et son vélo.

Le conducteur de la voiture stationnée a déclaré avoir regardé dans le rétroviseur juste avant d'ouvrir sa portière; à ce moment précis, il est fort probable que M. Carignan se trouvait précisément dans l'angle mort de l'automobile.

Le partage de la route est au cœur des préoccupations de chacun; d'après la SAAQ, 92 % des Québécois estiment que le partage de la route entre les automobilistes et les cyclistes est un enjeu de sécurité routière préoccupant. Cette problématique fait également partie des préoccupations de la SAAQ. En 2015, cette Société gouvernementale a d'ailleurs fait une campagne de sensibilisation à ce sujet sur le thème "Respectons-nous". Le partage de la route : « On ne vous demande pas de devenir les meilleurs amis du monde. Juste de vous respecter. » SAAQ 2015.

De son côté, l'article 430 du Code de la sécurité routière stipule que :

> 430. Nul ne peut ouvrir la portière d'un véhicule routier à moins que ce véhicule ne soit immobilisé et sans s'être assuré qu'il peut effectuer cette manœuvre sans danger.

L'amende prévue est de l'ordre de 30 $. Compte tenu des conséquences d'un tel geste, l'amende peut sembler ridicule, voir insultante pour les victimes et ne semble pas être un incitatif à la prudence. Cependant, il ne faut pas perdre de vue qu'un tel geste peut être purement accidentel. Dans le cas présent, le conducteur impliqué n'a peut-être reçu qu'une amende ridicule, mais il devra vivre avec les conséquences psychologiques de son geste.

Une amende beaucoup plus élevée pourrait peut-être sensibiliser les automobilistes à ce risque de collision. Des points d'inaptitudes pourraient aussi être ajoutés à l'amende. Mais le principal moyen d'action reste la prévention et la sensibilisation des automobilistes à ce danger. C'est l'option qu'a retenue la SAAQ.

Dans un monde idéal, les automobilistes et les cyclistes ne devraient pas circuler sur les mêmes voies; davantage de pistes cyclables devraient être aménagées afin de ne pas exposer les cyclistes aux risques de la circulation automobile. Les municipalités ont fait de nombreux efforts à ce sujet, mais les infrastructures anciennes ne se prêtent pas nécessairement à ces aménagements; le partage de la route est la responsabilité de tous.

RAPPORT D'INVESTIGATION DU CORONER
(suite)

A - 330547
Numéro de l'avis

CONCLUSION

M. Bernard Carignan est décédé suite à un polytraumatisme causé par une collision avec une automobile.

Il s'agit d'un décès accidentel.

Dr Gilles Sainton, Coroner