

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 – 21 septembre 2015

1/ LA VILLE DE MONTRÉAL EST FAVORABLE AUX MESURES SUIVANTES :

MESURES PROPOSÉES	COMMENTAIRES ET POSITIONNEMENT DE LA VILLE DE MONTRÉAL
<p>Introduction du principe de prudence</p> <p><i>« Les conducteurs doivent faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des catégories d'usagers plus vulnérables »</i></p>	<p>Prend en compte la vulnérabilité de chacun. Nous obligeons le plus fort ou le mieux protégé à faire preuve de prudence accrue face à l'usager le plus faible ou le moins bien protégé. Nous confirmons que chaque usager a sa place sur les routes du Québec sans égard à son choix modal et dans le respect de ce choix par l'ensemble des usagers. Nous ajoutons la notion de "responsabilité des usagers" qui doivent faire preuve de courtoisie et de jugement envers les autres usagers.</p>
<p>Idaho Stop (face à un panneau d'arrêt)</p> <p><i>« Considérer le panneau arrêt comme un cédez-le-passage »</i></p>	<p>Cela facilite les déplacements à vélo et les rend plus efficaces. Cela permet un gain de temps pour les cyclistes. Nous légalisons un comportement largement répandu. Défi : Il faut définir les encadrements requis pour préserver le sentiment de sécurité des piétons et des usagers à mobilité réduite. Suivi-évaluation envisagé : Il serait pertinent de procéder à une analyse avant-après afin de mesurer les impacts d'une telle mesure.</p>
<p>Retrait de l'obligation de circuler à l'extrême droite</p> <p><i>« Permettre aux cyclistes de circuler à une distance jugée sécuritaire des voitures stationnées et autres obstacles »</i></p>	<p>Par cette mesure nous offrons davantage de sécurité et de confort aux cyclistes. Cela réduit les risques d'emportierage.</p>
<p>Précision des conditions de dépassement d'un cycliste par un automobiliste</p> <p><i>« Remplacer la notion "d'espace suffisant" par une valeur chiffrée »</i></p>	<p>La Ville de Montréal est pour un dégagement de 1 mètre en milieu urbain.</p>

<p>Modernisation des dispositions concernant les réflecteurs, les phares et les feux</p> <p><i>« Inclure des alternatives aux prescriptions existantes »</i></p>	<p>La Ville de Montréal est favorable à toute nouvelle disposition visant à améliorer la visibilité des cyclistes.</p>
<p>Révision de la définition d'un accident</p> <p><i>« Modifier la définition d'un accident pour inclure les cas d'emportierage »</i></p>	<p>La Ville de Montréal est favorable à inclure les cas d'emportierage dans la définition d'un accident. Ceci permettrait aussi d'avoir un meilleur portrait statistique de la situation. De plus, il faut considérer le véhicule comme étant en mouvement lors de l'ouverture d'une porte alors qu'il est stationné.</p>
<p>Introduction d'une définition de la bicyclette</p> <p><i>« Introduire une définition de ce qu'est une bicyclette »</i></p>	<p>Il faut tenir compte de multiples aspects opérationnels (dont panier avant et remorque). Nous devons exclure le scooter électrique de la catégorie bicyclette. Il faut statuer sur la définition de véhicules jouets.</p>
<p>Partage du réseau cyclable</p> <p><i>« Définir les règles d'accès aux voies cyclables pour d'autres modes de transport actifs »</i></p>	<p>Le CSR doit statuer sur le partage du réseau cyclable. Montréal a déjà été de l'avant en autorisant les bicyclettes assistées (excluant le scooter), les patins à roues alignées, les skateboards et les AMM (aides à la mobilité motorisés).</p>
<p>Circulation des cyclistes sur le trottoir</p> <p><i>« Permettre aux cyclistes d'emprunter le trottoir »</i></p>	<p>La Ville de Montréal est d'avis qu'il faille, sauf dans le cas d'une signalisation autorisant expressément la circulation des vélos sur le trottoir, restreindre leur accès aux enfants ou selon certaines conditions (ex. : danger évident pour le cycliste de circuler sur la chaussée). Dans tous les cas, limiter la vitesse des vélos circulant sur les trottoirs. Encadrement : il faut responsabiliser le cycliste quant à la priorité du piéton sur le trottoir.</p>
<p>Modification des dispositions concernant les freins</p> <p><i>« Permettre l'installation d'un système de frein sur n'importe laquelle des deux roues »</i></p>	<p>La première considération de la Ville de Montréal est l'efficacité du système de freinage. La pertinence des nouvelles dispositions concernant le freinage devra être démontrée en termes d'efficacité.</p>
<p>Augmentation de la sanction liée à une infraction d'emportierage</p> <p><i>« Augmenter le montant des amendes pour une sanction liée à un cas d'emportierage »</i></p>	<p>La Ville de Montréal est d'avis que l'augmentation de la sanction liée à l'emportierage sensibilisera les automobilistes aux dangers d'ouvrir leurs portières sans s'être assuré que la manœuvre est sécuritaire pour les autres usagers de la route. Il faut aussi continuer les campagnes de sensibilisation et de prévention.</p>

<p>Augmentation des sanctions visant les cyclistes</p> <p>« Augmenter le montant des amendes pour les cyclistes en infraction et maintenir l'inscription de points d'inaptitude »</p>	<p>Il faut s'assurer que les amendes demeurent dissuasives, mais non abusives. La Ville de Montréal est défavorable à l'inscription de points d'inaptitudes à l'égard des cyclistes.</p>
<p>Utilisation des feux piétons par les cyclistes</p> <p>« Autoriser les cyclistes à traverser aux feux piétons tout en conservant le droit de circuler face à un feu vert »</p>	<p>Cela légalise un comportement largement répandu. Cette mesure favoriserait la sécurité des déplacements cyclistes en permettant une traversée protégée sans conflit avec les voitures. Défi : Il faut définir les encadrements requis pour préserver le sentiment de sécurité des piétons et des personnes à mobilité réduite.</p>
<p>Circulation des cyclistes entre deux rangées de véhicules</p> <p>« Permettre aux cyclistes de circuler entre deux rangées contiguës de véhicules circulant dans le même sens »</p>	<p>Le permettre uniquement lorsque la voie de droite est une voie exclusive de virage à droite ou une voie réservée aux autobus qui lui est interdite d'accès. Il faut prévoir l'obligation pour le cycliste de respecter un dégagement latéral de 1 mètre entre le vélo et les véhicules routiers, en milieu urbain.</p>
<p>Circulation des cyclistes côte-à-côte</p> <p>« Permettre aux cyclistes de rouler à deux de front »</p>	<p>Les cyclistes doivent s'assurer de le faire en toute sécurité et sans gêner le déplacement des autres usagers, sinon, la règle de circulation en file s'applique.</p>
<p>Respect de la priorité des cyclistes allant tout droit aux intersections</p> <p>« Préciser la notion de manœuvre sans danger lorsqu'un véhicule tourne à droite »</p>	<p>La Ville de Montréal propose l'ajout de précisions plus explicites à l'article 349 du CSR. Il y a nécessité d'agir à d'autres niveaux (aménagement, sensibilisation et contrôle policier).</p>
<p>Réglementation de l'utilisation des téléphones, baladeurs ou écrans</p> <p>« Étendre au cycliste l'application des articles 439, 439,1 et 440 du CSR, relatifs aux écrans, aux téléphones cellulaires, et aux baladeurs ou écouteurs »</p>	<p>Il faut prendre en considération les particularités de la pratique du vélo, le cas échéant (ex.: application GPS intégrée).</p>
<p>Interdiction aux cyclistes de conduire avec les facultés affaiblies</p> <p>« Interdiction de circuler à vélo avec les facultés affaiblies »</p>	<p>Cette prescription devra être cohérente avec le Code criminel qui interdit de conduire un véhicule avec les facultés affaiblies.</p>

<p>Circulation des cyclistes dans les voies réservées aux autobus</p> <p><i>« Permettre aux cyclistes de circuler dans les voies réservées pour les autobus »</i></p>	<p>Il faut privilégier une interdiction par défaut et un accès permis par une signalisation spécifique.</p> <p>Il faut le permettre seulement aux endroits où la viabilité et la sécurité de la mesure sont démontrées.</p>
<p>Obligation de protections latérales pour les véhicules lourds</p> <p><i>« Obliger l'installation de protections latérales pour les véhicules lourds »</i></p>	<p>La Ville de Montréal est d'avis qu'il faut, en complément, encourager le recours à d'autres systèmes permettant la détection des cyclistes (plus préventifs).</p>

2/ LA VILLE DE MONTRÉAL EST DÉFAVORABLE AUX MESURES SUIVANTES :

<p>MESURES PROPOSÉES</p>	<p>COMMENTAIRES ET POSITIONNEMENT DE LA VILLE DE MONTRÉAL</p>
<p>Obligation du port du casque</p> <p><i>« Obliger le port du casque de vélo »</i></p>	<p>Il serait pertinent de demander un avis de la Direction de la santé publique sur l'impact d'une éventuelle obligation du port du casque.</p> <p>Il faut opter pour la promotion et la sensibilisation, et lancer une campagne de sensibilisation afin de promouvoir le port du casque.</p>
<p>Idaho Stop (face à un feu rouge)</p> <p><i>« Considérer le feu rouge comme un panneau d'arrêt »</i></p>	<p>Bien qu'une telle mesure facilite les déplacements à vélo et les rend plus efficaces, elle rend la gestion des conflits entre usagers de la route plus difficile puisque les intersections avec feux se distinguent généralement par des débits de voitures et de piétons plus élevés. Par contre, la Ville de Montréal est favorable à permettre le virage à droite au feu rouge pour les cyclistes.</p>
<p>Révision du code gestuel du cycliste</p> <p><i>« Retirer l'obligation des cyclistes à signaler leurs intentions »</i></p>	<p>La Ville de Montréal est plutôt d'avis d'introduire une exemption si le signallement compromet le contrôle du vélo par le cycliste.</p>

MESURES PROPOSÉES	COMMENTAIRES ET POSITIONNEMENT DE LA VILLE DE MONTRÉAL
<p>Réglementation de la circulation des cyclistes dans les parcs</p> <p><i>« Astreindre les cyclistes circulant dans les parcs aux prescriptions du CSR »</i></p>	<p>La Ville de Montréal est d'avis que le gouvernement du Québec doit laisser aux villes le soin de le régler au cas par cas, comme c'est la situation actuellement.</p>
<p>Obligation de pneus d'hiver</p> <p><i>« Obliger les cyclistes à utiliser des pneus à crampons en conditions hivernales »</i></p>	<p>La Ville de Montréal privilégie, à court terme, la promotion de cette mesure et suggère de réévaluer la pertinence d'une telle disposition ultérieurement.</p>

3/ PAR AILLEURS, LA VILLE DE MONTRÉAL NE PREND PAS POSITION sur la question de l'augmentation du nombre maximal de cyclistes dans une file puisque celle-ci vise spécifiquement le cyclisme sportif pratiqué en milieu périurbain.