

**COMMUNIQUÉ
POUR DIFFUSION IMMÉDIATE****Adoption du projet de loi no 48: réaction de Piétons Québec**

Montréal, 1er mai 2024 – Piétons Québec se réjouit de l'adoption du projet de loi visant à mettre en application certains éléments du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 (PASR) déposé en août dernier. L'organisation souligne plusieurs gains dans la loi comme les avancées pour sécuriser le cheminement des élèves, le durcissement des sanctions pour les excès de vitesse et les comportements mettant en danger la vie d'autrui ainsi que le renforcement de la priorité piétonne.

« C'est un bon pas en avant qui s'inscrit dans la volonté de la ministre d'agir sur ce dossier. Après le dépôt du Plan d'action en sécurité routière en août dernier, il est encourageant de voir la proactivité et la rapidité d'action de la ministre avec l'adoption de la loi huit mois après l'annonce de son intention de déposer le projet », affirme Sandrine Cabana-Degani, directrice générale de Piétons Québec.

Bien que l'adoption du projet de loi représente un bon pas dans la bonne direction, l'organisation considère qu'une occasion a été ratée de faire une réforme en profondeur qui aurait permis d'incarner complètement la vision zéro mise de l'avant dans le PASR. Pour ce faire, Piétons Québec [avait notamment recommandé](#) l'abaissement de la vitesse par défaut dans les agglomérations de 50 à 30 km/h, des modifications aux articles 410 et 446 du Code de la sécurité routière (CSR) afin de renforcer la priorité piétonne, ainsi qu'aux articles 3.1 et 327 de ce même code pour rendre le principe de prudence applicable. L'organisation avait également proposé l'introduction de la rue piétonne au CSR afin d'encadrer cette typologie de rue et appuyé les revendications de nombreux acteurs réclamant l'imposition de sanctions pénales au-delà d'un taux d'alcool de 0.05.

« Il en reste encore beaucoup à faire. Devant les objectifs très ambitieux du Plan d'action en sécurité routière, nous nous attendions à une réforme tout aussi ambitieuse; une réforme qui aurait permis de rattraper le retard du Québec face aux autres provinces canadiennes. C'est un peu un rendez-vous manqué », conclut Sandrine Cabana-Degani.

Piétons Québec suivra de près les prochaines étapes visant la mise en application du PASR afin de s'assurer qu'elles permettent de protéger les usagers les plus vulnérables de la route, qu'ils soient sur le chemin de l'école, du travail ou dans leurs déplacements quotidiens vers des services ou pour visiter leurs proches. L'organisme surveillera notamment l'adoption des règlements liés au projet de loi, les révisions des normes d'aménagement et l'élaboration des guides de conception qui devront être ambitieux pour atteindre les objectifs fixés par la ministre.

- 30 -

Renseignements

Chloé Fortin Côté - Chargée de communication
514 394 0002, poste 0 - media@pietons.quebec

À propos de Piétons Québec

Piétons Québec est l'organisation nationale de défense collective des droits des piétons.

Exigeante, optimiste et inclusive, elle revendique la sécurité et le confort pour toutes les personnes se déplaçant à pied au Québec. En raison des avantages immenses, autant individuels que collectifs, de se déplacer à pied, elle s'attache également à valoriser la marche comme mode de déplacement et à en augmenter sa pratique.

Axée sur la collaboration et le partenariat, elle sensibilise, mobilise, outille et influence les citoyens ainsi que les décideurs publics afin de transformer les normes sociales, le cadre réglementaire et les environnements bâtis en faveur des piétons.

Annexe

Gains pour la sécurité routière

- Introduction d'un nouveau régime de sanctions administratives pécuniaires pour faciliter l'implantation d'appareils de contrôle automatisés;
- Abaissement de la limite de vitesse dans toutes les zones scolaires à 30 km/h;
 - Auparavant, la limite de vitesse était fixée à 50 km/h ou moins. (Art. 329.1)
 - Maintenant, elle sera fixée à 30 km/h (Art. 328, alinéa 4.1)
- Harmonisation et hausse des amendes pour le non-respect de la priorité piétonne;
 - Sanctions rehaussées des amendes de 100\$ à 200\$ pour des amendes de 200\$ à 300\$ pour les sanctions en vertu des articles 349, 359, 359.1, 362, 363, 354.1, 367, 369, 404, 405, 408, 409 et 410 (et plusieurs autres concernant d'autres comportements visant les usagers vulnérables);
 - Les articles concernent l'obligation de céder le passage aux piétons dans plusieurs situations: arrêt, feu de circulation, virage à droite au feu rouge, entrée privée, etc.
- Clarification de la priorité piétonne par le retrait de «clairement» à l'article 410;
 - « Lorsqu'un piéton s'engage ou manifeste clairement son intention de s'engager dans un passage pour piétons, le conducteur d'un véhicule routier doit immobiliser son véhicule pour lui permettre de traverser. À un tel passage, le cycliste doit également accorder la priorité aux piétons. » (Art. 410)
- Ajout de la suspension du permis de conduire en cas de contravention à l'article 327;
 - « Toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée. » (Art. 327)
- Introduction de l'obligation d'aménager les zones scolaires et les corridors scolaires selon des normes nationales.
 - Auparavant, seule l'obligation d'installer la signalisation appropriée était inscrite au code. (Art. 294.0.1)

Occasions manquées (recommandations de Piétons Québec non intégrées dans la loi)

- Ajout d'une obligation d'aménager des corridors scolaires;
 - Moins de 14% des enfants blessés et 5% des enfants tués entre 2011 et 2020 se trouvaient dans une zone scolaire.
- Retrait du 3e alinéa de l'article 3.1 renforçant le principe de prudence;
 - L'énoncé québécois se démarque des autres énoncés du principe de prudence trouvés dans d'autres codes de la route en précisant le comportement attendu des usagers vulnérables. Ce passage est problématique pour plusieurs raisons. Tout d'abord, en faisant référence à l'utilisateur vulnérable et il le définit comme une entité objective alors que la force de l'énoncé québécois est de maintenir le caractère relatif de la vulnérabilité des usagers de la route et de protéger notamment les occupants d'une voiture vis-à-vis les manœuvres d'un conducteur de camion. D'autre part, cet alinéa diminue la portée du

principe de prudence puisqu'il vient en quelque sorte annuler la responsabilité qui incombe à l'usager le plus susceptible de causer des blessures et des dommages de faire preuve d'une prudence accrue. C'est pourquoi il a été suggéré de le retirer:

- « Tout usager de la route est tenu, surtout à l'égard de celui qui est plus vulnérable que lui, d'agir avec prudence et respect lorsqu'il circule sur un chemin public.

Le conducteur d'un véhicule routier est tenu de faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers plus vulnérables, notamment les personnes à mobilité réduite, les piétons et les cyclistes.

L'usager vulnérable est, pour sa part, tenu d'adopter des comportements favorisant sa sécurité. » (Art. 3.1)

- Définition de la rue piétonne, toujours absente du Code de la sécurité routière;
 - Plusieurs types de rues sont définies au Code de la sécurité routière et sont encadrées permettant une application uniforme partout au Québec. On peut penser aux rues partagées (Art. 496.4 à 496.6), aux vélorues (Art. 496.7 à 496.10) ou aux rues permettant le jeu libre (Art. 500.2). La rue piétonne demeure absente et sans normes applicables partout au Québec.
- Modifications aux articles 410 et 446 pour renforcer la priorité piétonne;
 - Dans plusieurs provinces canadiennes, la responsabilité est inversée, il revient aux conducteurs d'anticiper la présence de piétons désirant traverser au passage, comme à l'Article 141 du Code de la route du Manitoba ou à l'Article 167 de la Loi sur les véhicules à moteur du Nouveau-Brunswick;
 - L'article 446 du Code de la sécurité routière aurait dû être retiré puisqu'il atténue la responsabilité de la personne derrière le volant à céder le passage au piéton :
 - « À un passage pour piétons qui n'est pas situé à une intersection réglementée par des feux de circulation, un piéton doit, avant de s'y engager, s'assurer qu'il peut le faire sans risque. » (Art. 446)
- Abaissement de la limite de vitesse par défaut en agglomération à 30 km/h;
 - La limite de vitesse « par défaut », c'est-à-dire, la limite de vitesse réputée applicable en l'absence de signalisation est actuellement établie à 50 km/h dans une agglomération, sauf sur les autoroutes.
- Introduction de sanctions pénales au-delà d'un taux d'alcool de 0.05.
 - Actuellement, seules les sanctions criminelles pour un taux d'alcool de 0.08 sont en vigueur au Québec, qui demeure la seule province au Canada à ne pas avoir de sanctions pénales à partir de 0.05.