

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

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

CAUSE PROBABLE DE DÉCÈS :

Traumatisme craniocérébral sévère.

EXPOSÉ DES CAUSES :

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

AUTRES RAPPORTS :


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

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS :

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

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

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

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

A - 320650

Numéro de l'avis

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

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

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

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

COMMENTAIRES :

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

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

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

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

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

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

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

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

L'absence de voies cyclables à plusieurs endroits

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

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

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

A - 320650

Numéro de l'avis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La vétusté de certains articles du Code de la sécurité routière

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

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

A - 320650

Numéro de l'avis

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

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

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

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

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

La témérité de certains cyclistes

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

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

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

CONCLUSION :

Décès accidentel.

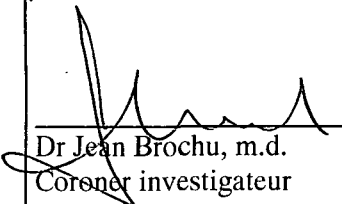
RECOMMANDATIONS :

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

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

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

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


Dr Jean Brochu, m.d.
Coroner investigateur

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