

COUR MUNICIPALE DE LA VILLE DE MONTRÉAL

C A N A D A
PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

N° : 745-743-261

DATE : Le 8 mai 2008

SOUS LA PRÉSIDENCE DE L'HONORABLE GILLES R. PELLETIER, j.c.m.

VILLE DE MONTRÉAL

Poursuivante
c.

VICTOR MIKHAILOV

Défendeur

J U G E M E N T

1. INFRACTION REPROCHÉE

[1] La poursuite reproche au défendeur de ne pas s'être conformé à la signalisation routière. Il s'agit de l'infraction à laquelle réfère l'article 310 du *Code de la sécurité routière* (C.s.r.), (L.R.Q., c. C-24.2).

2. LES FAITS

[2] Le 27 février 2007, l'agent Armstrong du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) constate qu'un véhicule circulant de l'est vers l'ouest sur la rue Van Horne s'engage sur sa gauche sur la rue Linton. Il est 7 h 58. Trois panneaux de signalisation interdisent un tel virage à cette intersection entre 7 h et 9 h.

[3] Le défendeur témoigne. Il ne nie pas la manœuvre. Il n'a pas vu la signalisation, une signalisation inadéquate selon lui. À l'appui de sa position, il verse en preuve plusieurs documents, dont deux photographies aériennes de format 8½ x 11 et 12 photographies qu'il prend lui-même sur les lieux deux jours après les événements. Toutes ces photographies sont d'une netteté et d'une clarté exceptionnelles. Le Tribunal y reviendra.

3. LE DROIT

[4] L'article 310 C.s.r. prévoit :

« **310. Obligation** Toute personne est tenue de se conformer à la signalisation installée sur un chemin en vertu du présent code. »

4. POSITION DES PARTIES

[5] La poursuite soumet que, si le défendeur n'a pas vu la signalisation, c'est qu'il ne portait pas une attention suffisante à la signalisation. Il doit, selon elle, être trouvé coupable de l'infraction reprochée.

[6] Le défendeur argue le contraire; il plaide justification.

5. ANALYSE ET DISCUSSION

[7] Les normes applicables à l'installation de la signalisation routière ne sont pas laissées à la discrétion de quiconque. Le législateur y pourvoit. Le *Code de la sécurité routière* traite de cette signalisation au titre VII de cette pièce législative. L'article 289 du même Code, article que l'on retrouve au chapitre 1- Dispositions générales de ce même titre VII, prévoit, dans ces dispositions pertinentes à l'affaire sous étude, ce qui suit :

« **289. Message d'une signalisation routière – (...)**

Normes de fabrication. Les normes de fabrication et d'installation de la signalisation routière, destinée à être installée sur un chemin public, sont établies par le ministre et consignées dans un manuel de signalisation routière.

Respect des normes. Toute personne responsable de la gestion ou de l'entretien de chemins publics doit respecter les normes prévues au manuel lorsqu'une obligation de faire y est indiquée.

Signalisation non conforme. *Le ministre peut enlever, aux frais de la personne responsable de la gestion du chemin, toute signalisation non conforme à son manuel. »*

[8] Les articles 292.0.1, 292.1, 293, 293.1, 294 et 295, pour ne nommer que ceux-là, articles de ce même titre VII du *Code de la sécurité routière* rappellent pour leur part à autant de reprises le devoir de la personne responsable de l'entretien d'un chemin public d'y installer une signalisation appropriée.

[9] Pour que cette signalisation soit appropriée, celle-ci doit être conforme aux prescriptions et aux normes auxquelles réfèrent les dispositions de l'article 289 susmentionné.

[10] Dans l'avant-propos de la première édition du Manuel de signalisation routière, document auquel réfère l'article 289 du *Code de la sécurité routière*, M^e Serge Ménard, à l'époque ministre des Transports du Québec, insiste sur le respect des règles non seulement de conception mais aussi d'installation de la signalisation que prévoit l'ouvrage. L'usager de la route, écrit-il, doit pouvoir adapter sa conduite à cette signalisation, éviter les fausses manœuvres, anticiper et se préparer en conséquence.

[11] Le *Tome V – Signalisation routière* de la collection « Normes – Ouvrages routiers » prévoit à l'article 1.1 des dispositions générales que « afin de conserver toute son efficacité, la signalisation routière doit (...) être parfaitement visible et lisible à distance ».

[12] Le défendeur soutenant que la signalisation n'est pas adéquate, qu'en est-il?

5.1 Visibilité de la signalisation

[13] Les deux photos aériennes produites par le défendeur montrent la configuration de l'intersection, la deuxième localisant l'endroit où sont installées chacune des 3 enseignes dont témoigne l'agent Armstrong dans son rapport abrégé. Les photos prises au niveau de la rue permettent de les voir, celles-ci et d'autres.

[14] La configuration particulière de l'intersection de ces deux rues mérite qu'on s'y attarde. L'avenue Van Horne et l'avenue Linton sont parallèles, sur près d'un kilomètre et demi, depuis l'avenue Victoria, à l'ouest, où débute Linton, jusqu'au chemin Hudson, environ 200 mètres à l'ouest du lieu de l'infraction alléguée. Elles y traversent toutes deux des quartiers résidentiels.

[15] À partir du chemin Hudson, pour qui circule vers l'est selon la convention urbaine montréalaise, l'avenue Linton fait angle vers la gauche, donc vers le nord. Dans le même secteur, l'avenue Van Horne, pour sa part, pour qui vient de l'est bifurque également vers le nord. Cette géométrie particulière fait en sorte que les deux rues qui se rejoignent au lieu de l'infraction alléguée forment à cet endroit de leur jonction un angle presque droit, à quelques degrés près, alors qu'on se serait plutôt attendu à une intersection en forme de « Y ».

[16] Cette géométrie fait en sorte que pour le défendeur qui vient de l'est et tourne à sa gauche sur Linton, les deux panneaux qui sont situés de part et d'autre de la rue Linton et qui interdisent le virage à cet endroit à certaines heures, ces panneaux ne deviennent visibles pour lui qu'au moment même où il s'engage à l'endroit interdit. Ces panneaux portent les numéros 4 sur la deuxième photographie aérienne produite par le défendeur. Au lieu d'être placés de façon telle qu'ils puissent être visibles de loin, à l'approche de l'intersection, i.e. de façon perpendiculaire aux véhicules qui s'en approchent, ils sont plutôt parallèles au sens de la rue Van Horne, et donc peu visibles pour les automobilistes qui y circulent, sauf à la dernière minute.

[17] Une signalisation installée de cette façon élude à toute fins utiles le but inhérent de la signalisation routière, tel qu'exprimé par le ministre Ménard de la façon susdite. Elle incite à la fausse manœuvre et ne permet pas d'anticiper.

[18] Une fois aperçue, donc tardivement, l'automobiliste doit bien se demander quoi faire entre poursuivre et commettre l'infraction ou reculer sur une voie probablement achalandée puisque l'interdiction se limite à l'heure de pointe matinale. Le Tribunal se gardera bien de le conseiller à cet égard.

[19] Reste pour qui circule vers l'ouest le panneau situé à droite de l'avenue Van Horne, donc du côté Nord, à la hauteur de l'avenue Linton. C'est du reste du côté droit de la route que l'automobiliste s'attend à rencontrer la signalisation routière le concernant. Ce panneau porte le numéro 1 sur la même photographie aérienne.

[20] La photographie apparaissant au haut de la page 3 de la pièce D-1, photographie prise par le défendeur 2 jours après l'infraction alléguée, laisse voir l'endroit où se trouve cette signalisation. Alors que le défendeur, au moment où il prend la photographie se trouve au niveau de la route, probablement debout et visiblement dans la voie de circulation réservée aux véhicules roulant vers l'est, donc à contre-sens, la signalisation est presque complètement cachée par un conifère d'une hauteur d'environ 15 mètres. La signalisation, à un endroit où elle devrait être complètement visible, se distingue à peine. Pour le conducteur qui circule plus à droite, i.e. dans la voie réservée aux véhicules roulant vers l'ouest, on devine facilement que la signalisation est à toutes fins utiles invisibles. Les photographies subséquentes prises à plus faible distance le montrent bien.

[21] De toute évidence, la personne responsable de l'entretien de la signalisation installée a omis de faire en sorte que la signalisation demeure visible, malgré la croissance de la végétation située à proximité.

5.2 Hauteur de la signalisation

[22] Accessoirement, le Tribunal note que, au jour de l'infraction alléguée, le panneau est installé à une hauteur supérieure à deux fois la hauteur du véhicule garé à proximité. L'installation de la signalisation routière à une telle hauteur apparaît surprenante. Cette installation en hauteur contribue à rendre plus difficile son accès visuel, sa lecture et l'exécution des manœuvres propices à son respect.

[23] L'article 1.13.3.1 du volume *Signalisation routière* susmentionné prévoit qu'en milieu urbain, la signalisation de prescription doit être installée à une hauteur d'au moins 2,1 mètres et d'au plus 3 mètres. La hauteur maximale de 3 mètres n'est probablement pas un idéal à atteindre. Quoi qu'il en soit, bien que la hauteur exacte de ce panneau ne soit pas en preuve, les photographies prises par le défendeur incitent le Tribunal à croire que la hauteur maximale à laquelle cette signalisation peut être installée ne semble pas avoir été ici respectée.

5.3 Localisation de la signalisation

[24] Le chapitre 2 du Tome V – *Signalisation routière* traite de la signalisation de prescription. Les panneaux ici à l'étude font partie de cette catégorie. Ce même chapitre 2 se termine par des planches, tableaux ou croquis représentant la forme de différentes sections de routes ou d'intersections. Sous le vocable « dessin normalisé », l'ouvrage indique à quels endroits la signalisation de prescription doit être installée, en fonction de la configuration particulière de la route et du type prévu de signalisation.

[25] Le panneau appelé « obligation d'aller tout droit », panneau P-110-1, apparaît aux planches 003 et 004 de la section « Dessin normalisé ». Aucune des configurations routières représentées ne correspond exactement à la configuration de l'intersection des avenues Linton et Van Horne. La planche 003 incite toutefois le Tribunal à conclure que les panneaux de prescription devaient être installés face au défendeur, tant du côté droit que du côté gauche de la rue Van Horne, celui à sa gauche sur le coin sud-ouest de l'intersection, celui à sa droite, dans le prolongement de celle-ci.

[26] Il faut ici se rappeler que la géométrie particulière de ce carrefour rend encore plus difficile à voir un panneau dont l'installation sera conforme à ces dessins normalisés. La

rue Van Horne bifurque sensiblement vers la droite à cet endroit, comme on l'a vu plus haut, ce qui rend d'autant plus difficile la vision à distance suffisante de ce type de signalisation. L'angle accentué vers la droite de la route ne dévoile la signalisation à la vue du conducteur que tardivement.

[27] Bien qu'écrite au sujet d'un autre type de signalisation de prescription où l'on propose l'installation de signalisation au-dessus de la chaussée, la remarque suivante apparaissant au bas de la page 13 du chapitre 2 (Édition 2002) mérite citation :

« Il est nécessaire de renseigner à l'avance l'usager de la route des mouvements permis qu'il ne pourrait percevoir qu'au dernier instant en raison de l'aménagement géométrique et de la visibilité. »

[28] Peut-être est-ce à cet endroit et de cette façon qu'il faudra installer une signalisation convenable pour permettre à celle-ci d'éviter aux automobilistes les hésitations et fausses manœuvres et leur permettre d'anticiper et de se préparer en conséquence.

[29] Dans notre affaire, le défendeur établit, selon la balance des probabilités, que la signalisation que la poursuivante lui reproche de ne pas avoir respectée ne rencontre pas l'esprit de la signalisation et ne respecte pas les prescriptions légales inhérentes à son installation ni à son entretien le jour de l'infraction alléguée.

[30] Le Tribunal est satisfait qu'il existe ici un lien de cause à effet entre l'installation fautive et l'entretien inadéquat de la signalisation, d'une part, et son inobservance, d'autre part. La signalisation routière demeure, on l'a vu, un outil de communication destiné à éviter les faux pas, les hésitations. Elle existe pour permettre aux conducteurs d'adapter leur conduite en conséquence, pas *a priori* pour les prendre au piège par un effet de surprise inattendue.

[31] Dans les circonstances particulières de la présente affaire, le Tribunal estime le défendeur justifié de ne pas avoir respecté cette signalisation. Du reste, comme le prévoit l'article 60 du *Code de procédure pénale*, la défense de justification est recevable en droit pénal.

6. DISPOSITIF

[32] Pour ces motifs, le Tribunal acquitte le défendeur.

Gilles R. Pelletier, j.c.m.

M^e Annie Bellemare
Procureure de la poursuivante

Le défendeur se représente seul

Date d'audition : Le 18 avril 2008

LÉGISLATION CITÉE

Code de la sécurité routière (L.R.Q. c. C-24.2), art. 289, 292.0.1, 292.1, 293, 293.1, 294, 295 et 310

Code de procédure pénale (L.R.Q. c. C-25.1), art 60

OUVRAGE CITÉ

Le *Tome V – Signalisation routière* de la collection « Normes – Ouvrages routiers », Québec (Province). Ministère des transports ISBN 2-551-21277-4 (t.V.)